

numéro

10-11

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

PDF complet – 979-10-231-1730-1



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^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*

Revue 10-11 d'histoire maritime

La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5
Tranchant – 979-10-231-1733-2
Marzagalli – 979-10-231-1734-9
Marnot – 979-10-231-1735-6
Emmer – 979-10-231-1736-3
Harlaftis – 979-10-231-1737-0
Weber – 979-10-231-1738-7
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0
Lenhof – 979-10-231-1741-7
Polonia – 979-10-231-1742-4
D'Angelo – 979-10-231-1743-1
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8
Sarrazin – 979-10-231-1745-5
Sauzeau – 979-10-231-1746-2
Normand – 979-10-231-1747-9
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6
Amorim – 979-10-231-1749-3
Borde – 979-10-231-1750-9
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3
Bruneau – 979-10-231-1753-0
Vallejo – 979-10-231-1754-7
Chaline – 979-10-231-1755-4
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1
North – 979-10-231-1757-8
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

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

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

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* est exceptionnel à tous égards. C'est tout d'abord un numéro double, d'une épaisseur inhabituelle, dans lequel pourtant, par suite de l'abondance de la matière, ne figurent ni chronique ni comptes rendus, activités qui seront reprises dans le numéro 12 consacré à l'océan Indien et aux activités maritimes le concernant. C'est aussi la marque de l'avancée actuelle des recherches et travaux publiés en histoire maritime grâce au nouvel élan, parfaitement coordonné, qui, depuis la fondation de l'UMS « Histoire et archéologie maritimes », en 2001, suivie en septembre 2005 de celle du GIS (Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime), anime notre sous-discipline. Depuis cette dernière création, Gérard Le Bouëdec, professeur à l'université de Bretagne-Sud, à Lorient, qu'il faut chaleureusement remercier pour être à l'origine de ce GIS, voulait que soit dressé un état de la recherche nationale en histoire maritime. Il a donc pris l'initiative de réunir, du 15 au 17 novembre 2007, à Lorient, un grand colloque d'histoire maritime dont les actes constituent le présent numéro. Ce fut une très grande réussite à la fois par le nombre des participants et par la qualité des travaux, Gérard Le Bouëdec et l'équipe de chercheurs lorientais qu'il dirige ayant remarquablement organisé notre rencontre. Il faut ajouter que plusieurs chercheurs étrangers vinrent apporter leur contribution, ce qui aboutit à faire de ce numéro 10/11 de notre revue, un véritable état de la recherche à l'échelle européenne, sans oublier une belle contribution de France Normand sur la recherche québécoise. Gérard Le Bouëdec ayant rédigé une introduction à ce volume, j'arrête ici cet éditorial, sans oublier néanmoins de préciser que ce premier colloque a été complété du 3 au 6 juin 2009, toujours à Lorient, par un colloque international d'archéologie sous-marine et du patrimoine, et de souligner que le caractère exceptionnel de ce numéro

double tient aussi à l'importance hors du commun de la bibliographie, liée aux contributions présentées, qui constitue la seconde partie du numéro, bibliographie pour laquelle Xavier Labat Saint Vincent a effectué un travail considérable, dont je tiens très vivement à le remercier. Il me faut enfin exprimer à Olivier Chaline, directeur de l'UMS, et, à travers lui, à l'amiral Jean-Noël Gard, directeur du musée de la Marine, notre reconnaissance pour avoir permis, en sus de la subvention de l'université de Bretagne-Sud envers laquelle nous sommes également redevables, que soit financé le présent numéro.

INTRODUCTION

Gérard Le Bouëdec

CERHIO CNRS, Université Européenne de Bretagne
Directeur du Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime

Ce numéro double de la *Revue d'histoire maritime* constitue une étape essentielle de l'existence du GIS d'histoire maritime en offrant aux lecteurs un état des lieux de la recherche française dans une perspective comparative. Il rassemble les articles, accompagnées d'une bibliographie très étoffée de plus de 2200 références, du colloque international qui s'est tenu à Lorient les 15, 16, 17 novembre 2007. Mais un retour en arrière est nécessaire pour resituer les enjeux. Si la recherche française fut l'initiatrice dans les années cinquante de la recherche internationale en histoire maritime, il faut bien convenir que la situation est aujourd'hui différente. Cela fait vingt-cinq ans que se structure en réseau l'histoire économique maritime anglo-saxonne et d'expression anglaise. Elle a su capter la recherche internationale, et notamment une grande partie des chercheurs scandinaves, méditerranéens et est-européens.

La dynamique de ce réseau avait abouti à une certaine marginalisation de la recherche française. L'atomisation de notre recherche avait nui à sa visibilité. La seule réponse qui nous a paru à la hauteur de l'enjeu fut de constituer un Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime pour fédérer l'ensemble des chercheurs français. En septembre 2005, ce fut acquis lors de la réunion qui s'est tenue à l'université de Bretagne-Sud les 8 et 9 septembre 2005. Cette démarche fédératrice a rencontré un écho très favorable auprès de 23 établissements dont 17 universités [Littoral, Le Havre, Caen, UBO (Brest), UBS (Lorient), Nantes, Angers, La Rochelle, Bordeaux III, Montpellier, Aix-Marseille, Nice, Paris-Sorbonne, Paris VII, Institut catholique de Paris, Tours, Rennes 1 (l'UMR « Archéosciences »)], l'UMS « Histoire et archéologie maritimes » de Paris-Sorbonne, l'UMR/MNHM 5196 d'Ethnologie, le LATTS de l'École des Ponts et Chaussées,

le Centre François Viete d'épistémologie d'histoire des sciences et des techniques (groupe « Histoire et technique des ports ») de Nantes, le Service historique de la Défense (SHD), département Marine, le musée de la Marine, soit près soit près de 70 chercheurs. Le GIS, qui s'est doté d'un site internet <www.histoire-maritime.org> est adossé à la *Revue d'histoire maritime* des Presses de l'université Paris-Sorbonne (PUPS) dont nous ambitionnons qu'elles puissent s'inscrire dans la durée aux côtés du *Mariners' Mirror* et de l'*International Journal of Maritime History*. La régularité et la géographie des sessions du GIS traduisent le dynamisme du réseau : Lorient (2005), Nantes et la Rochelle (2006), musée de la Marine (Paris) et Lorient (2007), Bordeaux et Poitiers (2008), Service historique de la Défense à Paris et Aix-Marseille (2009), Boulogne, Brest (2010).

8 Le consensus de la communauté scientifique du GIS s'est fait autour de quelques points essentiels. 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. À quelles échelles ?

- Celle des espaces littoraux, car ce sont des espaces d'interface où les sociétés sont en contact direct avec les mers, et où se développent les différents usages de la mer.
- Celle des pays ou des continents, car l'appel de la mer s'exerce sur la politique, l'économie, la société, les pratiques culturelles.
- Aussi peut-on poser un troisième niveau celui plus global de la place de la mer dans le développement et le rayonnement d'un pays ou d'un continent.

Nous souhaitons travailler sur une chronologie la plus large possible de la Préhistoire à nos jours. Or, l'histoire maritime est un concept initié par les médiévistes et les modernistes. Du moins, ceux qui revendiquent une appartenance au champ maritime relèvent majoritairement de ces deux périodes académiques. Les historiens de la période contemporaine ne se réfèrent pas fréquemment à ce champ maritime, ce qui ne signifie pas qu'ils s'en sont désintéressés, bien au contraire. Mais leurs très nombreux travaux s'inscrivent dans le cadre de recherches thématiques particulièrement fécondes : l'histoire des entreprises et du capitalisme en général, celles des entreprises du BTP et des secteurs industriels particulièrement bien représentées dans les ports : construction navale, agro-alimentaire, chimie ; celles des acteurs (patrons, banquiers, ingénieurs, dockers et ouvriers) ; celle du mouvement syndical et du travail, celle des techniques, l'histoire coloniale, l'histoire du tourisme. Nous devons également essayer d'établir des liens durables avec les

archéologues. Le colloque sur l'archéologie sous-marine, organisé à Lorient en juin 2009, avec le Département des recherches archéologiques Subaquatiques et sous-marines pourrait en être la préfiguration.

Nous devons travailler à tous les niveaux. En effet, l'histoire maritime a ciblé le grand, le vaste, le loin, c'est-à-dire les grands ports, les grandes traversées, l'outre-mer, l'élite négociante, les officiers. Elle a négligé les petits ports qui s'intercalent entre les grands pôles portuaires. D'ailleurs, si l'historiographie nous livre une histoire segmentée des façades océaniques, il reste à construire les flux intermédiaires. Elle a délaissé les chantiers navals modestes, le cabotage, les petites pêches, les populations du littoral. Ce sont aujourd'hui des champs de recherche qui sont en plein développement, notamment en ce qui concerne, le cabotage, les petites pêches, les populations littorales.

Nous avons affirmé que le rapport à l'international devait être au cœur de notre projet pour répondre, d'une part, à une critique récurrente contre une recherche trop franco-française, et, d'autre part pour nous confronter à la recherche étrangère et redonner une visibilité à l'histoire maritime française. Nous avons voulu conjuguer deux ambitions, celle du bilan dynamique de la recherche française et celle de la confrontation internationale autour de cinq axes d'où la dénomination du colloque, « La recherche internationale en Histoire maritime : essai d'évaluation », dont la préparation fut l'objectif majeur des premières sessions du GIS :

- Les échanges : des grands horizons au rivage ;
- Les gens de mer et les sociétés littorales ;
- L'exploitation de la mer et de l'estran ;
- La mer et la guerre ;
- Découvertes, explorations, représentations.

Pour atteindre ces objectifs, le conseil scientifique a sollicité un certain nombre de chercheurs français et étrangers avec le même cahier des charges : privilégier la longue durée et préparer les communications en équipe, l'intervenant n'étant que le porteur du travail de synthèse.

Sur les trois jours, chaque demi-journée fut consacrée à un champ particulier : pour chaque champ, deux chercheurs français et deux ou trois chercheurs étrangers ont livré les résultats de leur travail. Chaque session fut suivie par un ou deux rapporteurs français et étrangers, avec pour mission de faire un bilan en enrichissant le contenu des synthèses de celui des débats qui ont eu lieu grâce à l'ensemble des chercheurs présents, auteurs ou non de contributions. La dernière séance du samedi fut consacrée à un bilan global du colloque par les rapporteurs.

Les recherches sur les échanges à l'époque médiévale, après un certain tassement, connaissent actuellement un certain rebond, mais Mathias Tranchant indique qu'elles se font dans le cadre d'une recherche collective qui cible l'étude des infrastructures et des risques. Pour l'époque moderne, Silvia Marzagalli souligne, qu'après la période 1970-1990, si fructueuse pour l'étude des trafics lointains, il y eut un mauvais passage de témoin dans le champ de l'histoire économique et il en résulta un éclatement en différents chantiers. Actuellement, on observe un certain retour à la *Global History* avec une orientation vers l'histoire quantitative qui suppose des travaux menés en commun avec des programmes ANR, du type base de données comme Navigocorpus. Pour l'histoire contemporaine, Bruno Marnot souligne l'accélération des travaux depuis une décennie en relevant certains manques par rapport à la recherche anglo-saxonne sur les ports, les marchandises, les migrations et les trafics de passagers, le cabotage qui a acquis en revanche ses lettres de noblesse pour la période moderne, et trop peu de synthèses sur les grandes entreprises d'armement maritime. Hubert Bonin précise que l'école française d'histoire ultramarine économique, après avoir manifesté une grande vigueur dans les années 1960-1980, a connu un réel passage à vide qui se mesure quand on observe comparativement la production scientifique anglo-saxonne chez Routledge. Cette école française ultramarine économique est en plein réveil dans le sillage de la *Business History*, avec l'histoire des lobbies, de la logistique, des investissements, du développement des réseaux d'influence et d'affaires et du capitalisme maritime dans les ports. Le regard de Peter Emmer porte sur la prégnance aux Pays-Bas de l'historiographie de la croissance et du déclin de l'économie hollandaise. En Grèce, c'est la question de la flotte marchande qui mobilise les chercheurs. Si la Grèce est aujourd'hui un des premiers pavillons du monde, il s'agit, indique Gélina Harlaftis, de repérer du XVIII^e au XX^e siècle cette flotte aux mains d'une diaspora qui navigue sous des pavillons multiples, d'où la mise en œuvre de deux programmes de recherches capables de répondre aux questions suivantes : pourquoi les Grecs sont-ils les premiers transporteurs méditerranéens aux XVIII^e et XIX^e siècles, et comment sont organisées les entreprises multinationales d'armement de « cette ville dispersée » ? L'ensemble des résultats est rassemblé dans deux bases de données désormais accessibles. Klaus Weber souligne qu'en Allemagne, avant 1980, les travaux d'Hermann Kellenbenz restaient assez isolés. Depuis les années 1990, le développement des études sur le commerce maritime et ses acteurs est lié à une certaine internationalisation de la recherche.

LES GENS DE MER ET DES SOCIÉTÉS LITTORALES

Si le temps des élites n'est pas achevé, ce sont les « inconnus » qui ont envahi le littoral et, actuellement, pour l'époque moderne, on observe un recentrage sur les petits ports à travers le cabotage et les pêches côtières, et sur les sociétés littorales dans leurs rapports pluriels à la mer. Jacques Péret et Gilbert Buti soulignent le renouvellement, la vivacité et l'élargissement de l'histoire sociale des sociétés littorales autour du concept de pluriactivité. Sur l'époque contemporaine, Jean Louis Lenhof, tout en notant les bouleversements socioprofessionnels liés à l'entrée dans l'ère industrielle, fait remarquer le retard important des études historiques universitaires sur le champ social maritime, tout en pointant l'abondance des sources, notamment de l'inscription maritime, avec néanmoins un nouveau souffle sur les études du travail en mer et des professions. Amélia Polonia insiste sur le fait que la prégnance de l'historiographie des découvertes au Portugal a éclipsé le champ des sociétés littorales qui demeure un objet rare de recherche. En fait, les seuls éléments disponibles sont venus d'une histoire locale érudite, avant qu'une étude des ports n'intègre les dynamiques sociales, avec une place particulière pour les femmes. Le bilan historique sur les gens de mer et les communautés maritimes reste faible et elle précise que c'est aussi le cas en Espagne. En Italie, l'historiographie présente plus d'ombres que de lumières mais la recherche, selon Michela D'Angelo, bouge dans une perspective pluridisciplinaire sur les gens de mer méditerranéens et les activités maritimes et para-maritimes. Les travaux sur les pêcheurs sont plus nombreux.

L'EXPLOITATION DE LA MER ET L'ESTRAN

Pour l'époque médiévale, Jean Luc Sarrazin insiste sur la dynamique féconde de la problématique de l'environnement/aménagement qui porte sur la configuration du trait de côte, la construction des paysages côtiers, dans une perspective pluridisciplinaire. Il souligne la collaboration entre juristes et historiens autour de l'appropriation des espaces côtiers et le renouvellement des études sur les pêches riveraines. Thierry Sauzeau fait remarquer, d'abord, que la première modernité et le XIX^e siècle restent toujours les parents pauvres des travaux sur la grande pêche mais que les pêches côtières, notamment sardinières, ont bénéficié depuis la fin des années 1990 d'une nouvelle dynamique qui n'est pas sans lien avec les études sur les petits ports et la pluriactivité dans les sociétés littorales. Plus récemment, l'estran est devenu l'objet de travaux plus nombreux à travers des études sur la conchyliculture et le balnéaire. Aliette Geisdoerfer regrette qu'une nombreuse production

grise, y compris des doctorats sur les institutions et les politiques des pêches, reste trop peu connue faute d'éditions, et que les travaux sur les conditions de travail, les armateurs, la commercialisation de la pêche soient trop peu nombreux pour les XIX^e et XX^e siècles. France Normand fait le bilan de la recherche pour le Canada atlantique. Les travaux actuels consacrés à la pêche à la morue concernent les relations entre les pêcheurs métropolitains et les pêcheurs locaux ; elle insiste sur les études de leur dépendance par rapport aux marchands dans les sociétés de pêche. Avec l'épuisement des stocks halieutiques, les travaux se sont orientés vers les stratégies alternatives mais, la nouveauté, c'est le développement des travaux sur l'environnement littoral et maritime, avec la réalisation d'un atlas de l'environnement et l'étude des conflits d'usages, dans le cadre de programmes qui font une large place aux bases de données. C'est sur le thème de l'environnement qu'intervient Taudar Poulsen avec une communication sur la collaboration fructueuse entre biologistes et historiens pour l'étude des ressources halieutiques en mer du Nord. Il montre, dans une étude de cas, comment la connaissance des phases de surpêche du XIX^e siècle est éclairante pour celle de l'évolution des stocks par les biologistes. Ines Amorim reprend en écho les propos d'Amélia Polonia pour indiquer que si l'on connaît la pêche portugaise, les pêcheurs restent très largement des inconnus jusqu'au XX^e siècle. Le Portugal n'a toujours pas une histoire des pêches. En revanche, la problématique des traces entre histoire et patrimoine a favorisé des travaux sur l'étude des paysages côtiers et notamment des pays salicoles, dans le cadre d'un projet européen INTERREG, avec la construction d'une base de données.

LA MER ET LA GUERRE

Le bilan des travaux, que dresse Sylviane Llinares, pour l'époque moderne, révèle des discontinuités chronologiques, le manque d'étude sur la main-d'œuvre des arsenaux, une exploitation insuffisante des archives sur les équipages et une émergence trop lente de l'histoire des techniques. Lors de la session du printemps 2008 à Bordeaux, Michel Vergé-Franceschi soulignait que l'histoire maritime militaire de l'époque moderne a connu un certain épuisement après une période flamboyante. Les doctorants présents sont intervenus pour souligner qu'une approche plus large, d'une part, à travers les approvisionnements des arsenaux et des ports militaires, d'autre part, en replaçant le maritime militaire dans l'ensemble militaire global offre de nouvelles perspectives. Il n'y a pas en France d'étude similaire à celle de Nicholas Rodger pour l'Angleterre. La présentation de Jean-Baptiste Bruneau

– avec Martin Motte et Jean de Préneuf – sur l’histoire navale contemporaine est d’abord un regard rétrospectif critique sur la production du Service historique de la Marine qui permet de mieux souligner un renouvellement méthodologique avec un véritable retour aux sources et l’ouverture de quelques grands chantiers sur l’histoire politique de la Marine, l’histoire des doctrines, l’histoire des personnels ou l’histoire culturelle, sans oublier une reprise de l’histoire navale. Les interventions étrangères ont porté sur l’historiographie espagnole de l’époque médiévale avec E. Aznar et sur l’historiographie allemande de la seconde guerre mondiale. À cet égard, Lars Hellwiken a surtout insisté sur ses limites : une production de mémoires par les acteurs, trop peu d’études scientifiques, remarques tout aussi pertinentes en ce qui concerne l’historiographie française. Néanmoins plusieurs pistes se dégagent actuellement : la mise en question du mythe Doenitz, le rôle de la Marine dans l’opposition militaire, la stratégie allemande et l’étude des bases allemandes en France.

EXPLORATIONS, DÉCOUVERTES ET REPRÉSENTATIONS

L’intervention conjointe de Christian Huetz de Lemps et de Claire Laux a mis en évidence l’importance de l’interdisciplinarité, notamment à travers les récits de voyages et les biographies de voyageurs, d’où la collaboration avec le Centre de recherche sur la littérature de voyage, l’importance des sources des sociétés savantes et des ateliers de cartographie, qui intègrent les informations des voyageurs. Ils ont souligné la nécessité d’associer histoire maritime et histoire des missionnaires, histoire maritime et histoire coloniale, d’autant plus que les travaux récents démontrent que la découverte est un phénomène réciproque. L’intervention de Michel North sur les lieux de mémoire, en référence aux travaux de Pierre Nora, s’inscrit dans une nouvelle historiographie qui s’attache aux lieux symboliques, stratégiques. Sa démonstration sur Elseneur et le château de Kronborg dans le passage du Sund du xv^e au xix^e siècle, à travers une très riche iconographie, s’est révélée stimulante suscitant des réflexions sur l’océan lieu de mémoire, l’*Atlantic History* et la problématique histoire et patrimoine.

Les débats ont montré que le GIS pouvait devenir un véritable laboratoire de réflexion sur l’évolution de la recherche dans une dimension plus conceptuelle et ouverte.

Nous avons placé ce colloque dans la perspective de la confrontation internationale et nous avons invité Géлина Harlaftis, présidente en exercice de l’*International Maritime Economic Association* qui organisait son colloque

mondial quadriennal à Greenwich (Londres) en juin 2008, quatre ans après celui de Corfou qui contribua à la naissance du GIS. Nous avons pu mesurer le chemin parcouru. Nous avons été accueillis en tant que groupe de recherche par la direction de l'IMEHA, et notamment Lewis Fischer, Géline Harlaftis, Sarah Palmer, qui avait accepté d'intégrer dans les mallettes des colloquants de Greenwich une fiche de présentation du GIS en anglais et un document sur le programme Navigocorpus de Silvia Marzagalli et Pierrick Pourchasse. Nous étions parmi les délégations les plus nombreuses en dehors de l'Angleterre, dans l'ordre décroissant : USA (28), Danemark (15), un groupe avec le même niveau de représentation soit 14, France, Norvège, Italie, puis Canada 13, Grèce 10, Australie 10, enfin Espagne et Allemagne avec 8 et Portugal avec 7.

C'était surtout l'occasion, à un an d'intervalle, bien que les effectifs des deux colloques ne soient pas comparables, de se livrer au jeu de la comparaison :

14

En termes chronologiques, sur 197 communications, avec de nombreuses approximations qui tiennent aux interventions qui transcendent notre découpage académique : 4, soit 2 %, sur les périodes antiques ; 21 sur la période médiévale, soit 10 % ; 64 sur la période moderne, soit 32 % ; 108 sur la période contemporaine, soit plus de 50 %. C'est donc la confirmation du déséquilibre que nos collègues avaient indiqué, ou que la recherche en histoire maritime contemporaine s'affirme comme telle contrairement à ce que nous avons constaté chez nous. La période ancienne et l'archéologie ne sont pas visibles, contrairement à la période médiévale ; quant à l'époque moderne, le XVI^e siècle, souvent avec la fin du Moyen Âge, et le XVIII^e siècle, avec un prolongement dans les premières décennies du XIX^e siècle, se détachent plus nettement.

En termes thématiques, les communications sont inégalement réparties. L'histoire économique représente globalement 67 % des communications au minimum. Elle s'organise en trois ensembles : Ports et navigations : 23 % ; Commerce maritime : 33 %, Pêches : 12 %. L'histoire navale (Naval History) ne représentait que 20 % des communications. Quant à l'histoire des communautés maritimes, leur poids est inférieur à 10 %, et encore. Comme on le voit l'histoire sociale sur les sociétés littorales reste modeste. Trois domaines restent peu représentés au regard du discours introductif de David Williams : Environnement maritime et Économie, Tourisme-Développement et Patrimoine, Voyages et Musées.

Quels enseignements peut-on tirer ? Sur les gens de mer et les sociétés littorales, comme sur l'exploitation de l'estran et les petites pêches, la recherche française est sans doute en pointe, mais sur les autres pêches nous

avons à travailler. Sur l'histoire navale, si l'on sort la période des guerres de la Révolution et de l'Empire, ce n'est pas nécessairement impressionnant. « Port, commerce et navigation maritimes », à l'exception peut-être du cabotage et des petits ports, est un secteur majeur de la recherche internationale et notamment anglo-saxonne, et c'est dans ce champ que le déséquilibre est le plus criant, notamment à l'Époque contemporaine, comme nous l'avions souligné lors de notre colloque.

Mais cette introduction ne peut s'achever sans les remerciements qui s'adressent à tous les acteurs. Aux organisateurs de la Maison de la recherche de l'université de Bretagne-Sud qui ont eu à régler des problèmes logistiques complexes ; aux financeurs de cette manifestation scientifique d'envergure : l'université de Bretagne-Sud, le Conseil général du Morbihan, le Conseil régional de Bretagne, le CERHIO UMR 6258, le ministère de la Recherche, l'unité mixte de service histoire et archéologie maritimes et l'université Paris-Sorbonne, le CRBC de l'université de Brest, le GERHICO de l'université de Poitiers et tous les établissements du GIS à travers les cotisations des équipes ; aux présidents de séances : Guy Saupin, Géline Harlaftis, André Lespagnol, René Estienne, Philippe Haudrière ; aux rapporteurs : Burghart Schmidt, Pierrick Pourchasse, Christophe Cérino, Manuel Bustos-Rodriguez, Christian Borde, Gildas Buron, Olivier Chaline. Enfin cette publication n'aurait jamais pu aboutir sans l'énorme travail de Jean-Pierre Poussou et de Xavier Labat Saint Vincent et sans la collaboration de plusieurs collègues pour la traduction de certains textes.

La sortie de cet ouvrage fondateur, cinq ans après la création du GIS (Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime), coïncide avec la signature d'une convention de quatre ans avec le CNRS. Elle ouvre aussi une nouvelle ère pour la *Revue d'histoire maritime*, celle de l'abonnement et d'une parution biannuelle.

LES ÉCHANGES AU MOYEN ÂGE : DES GRANDS HORIZONS AUX RIVAGES

Mathias Tranchant
Université de La Rochelle

L'occasion qui m'est donnée de saisir et de synthétiser quelque 200 ans d'historiographie médiévale française consacrée – pour reprendre la judicieuse expression de Christiane Villain-Gandossi et Éric Rieth – au « fait maritime », est rare et représente donc à la fois une responsabilité et un privilège [C57]. Plus précisément, il m'est demandé d'examiner les recherches tournées vers les échanges – économiques entendons-nous – ; ce sont des travaux qui, à bien des égards, nécessitent de la part de leurs auteurs des efforts considérables. L'inventaire bibliographique est aujourd'hui facilité par un certain nombre d'outils. La Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public (SHMESP) recense les travaux de ses membres, produits depuis 1965. D'abord diffusées sous forme d'ouvrages recenseurs, ces données, régulièrement actualisées par les auteurs eux-mêmes, sont désormais accessibles à partir du site web de l'association. Soulignons, par ailleurs, les efforts de Catherine Méhaud qui réalisa une *Bibliographie des travaux intéressant l'histoire maritime publiés en France de 1962 à 1975*, publiée après sa mort en 1984 [1180]. Au total, notre étude repose sur l'identification de quelque 700 références bibliographiques. Cet inventaire n'est évidemment pas exhaustif et chaque lecteur averti sera susceptible de le compléter. Il permet toutefois de dégager les lignes de forces qui guidèrent les études médiévales consacrées à l'économie maritime.

Il n'est pas inutile de rappeler en introduction les circonstances générales de ce champ de recherches. Commençons par dire que la mer n'occupa, dans l'histoire du Moyen Âge occidental, et donc dans la documentation qui s'y rapporte, qu'une place secondaire. Excepté pour ses populations littorales, l'Occident médiéval fut, tant d'un point de vue politique qu'économique,

social, religieux et culturel, intimement tourné vers des préoccupations liées à la terre. Parmi les facteurs qui expliquent ce constat retenons la culture continentale des peuples qui renversèrent le monde romain, la place dominante de la céréaliculture dans les productions humaines, les logiques autosuffisantes des systèmes domaniaux puis seigneuriaux, le conservatisme des cadres féodaux et ecclésiastiques. En pareilles conjonctures, tout plaidait en faveur de l'immobilité et des périmètres de vie cloisonnés. Les usages de la mer – élément imprévisible et espace indélimitable – inspiraient davantage de méfiance que de confiance : ils furent donc retardés. « La mer isole et relie à la fois ». Par cette saisissante expression, Michel Mollat, dans son introduction à l'histoire maritime de l'Europe, résumait parfaitement la relation dichotomique des hommes à l'élément marin. Elle isole parce que ce milieu n'est pas « naturellement » propice aux entreprises ni aux mobilités humaines. Dans les mondes anciens et médiévaux, la mer, mais aussi les fleuves, pouvaient séparer des sociétés qui ne communiquaient que par le biais d'isthmes, de ponts et de bacs. Mais elle fut aussi vecteur de liens, pour peu que les hommes inventassent des techniques et des outils capables de surmonter les obstacles naturels qu'elle présente. Dans ce cas, elle autorisait à grande échelle la circulation des hommes, des marchandises et des idées. Il fallut attendre le XIII^e siècle, l'essor des monarchies, des sociétés urbaines et des liaisons commerciales, pour que les franges maritimes deviennent, à l'échelle de l'Occident, un enjeu de son développement. C'est aussi à partir de cette période que les pièces textuelles, et encore sont-elles bien minces, commencent à devenir plus informatives et nombreuses.

L'état quantitatif et qualitatif des sources disponibles a indéniablement contraint et orienté les études en la matière, dans le temps comme dans l'espace. Ce n'est qu'à partir du XI^e siècle que commence à se généraliser l'emploi de l'écrit, pour garder en mémoire les contrats, les enquêtes, les jugements et autres comptabilités. Pour le Haut Moyen Âge, la documentation se limite aux chroniques, aux annales et aux hagiographies, que complètent quelques rares dispositions publiques et surtout les monuments, en particulier les vestiges mis au jour par l'archéologie, et les informations provenant de l'éco-histoire. Toujours à propos des sources – il est important de le rappeler – l'histoire économique de l'Occident médiéval, qu'elle touche le continent ou ses franges littorales, est une histoire pré-statistique. Comme le dit Robert Fossier, « le Moyen Âge ne compte pas¹ ». Le chiffre resta longtemps chose divine et l'exacitude mathématique le fait de la culture savante et non matérielle.

1 Robert Fossier, *Sources de l'histoire économique et sociale du Moyen Âge occidental*, Turnhout, Brepols, 1999, p. 68.

Les quantités, quelles qu'elles soient, qu'elles touchent le temps, l'espace, le volume, le poids, le nombre ou la valeur des choses, étaient estimées et non pas précisément établies. Un navire jaugeait 30 tonneaux « ou environ ». L'approximation se double de problèmes métrologiques insolubles, du fait de l'usage d'un vocabulaire imprécis et de la pluralité des valeurs que revêt un même mot selon les traditions et les coutumes. De ce fait, les nombres sont très difficiles à comparer dans l'espace et dans le temps. L'emploi des chiffres romains complexifiait des comptabilités qui s'avèrent bien souvent erronées. Enfin, bien souvent la sincérité des comptes, la part inconnue des régimes d'exemption, l'affermage des perceptions ne permettent pas de savoir quelle fut l'assiette réelle de l'enregistrement des données comptables et donc leur représentativité. Au final, faute de séries chiffrées cohérentes et continues, le médiéviste s'appuie en premier lieu sur le contenu qualitatif des sources pour cerner les processus, réalités et évolutions économiques.

Ces constats n'ont toutefois pas désespéré les médiévistes qui, depuis les années 1950, ont tenté de rendre compte de la place des activités et des représentations maritimes dans les évolutions médiévales de l'Occident. J'entendrai donc le sujet qui m'a été proposé selon une acceptation large : l'étude des échanges nécessite de se pencher non seulement sur le commerce lui-même (produits, routes, réseaux, etc.), mais aussi sur ses outils (infrastructures, monnaies, crédit, assurance, navires, techniques de navigation, métrologie, etc.) et également sur ses acteurs (marins, marchands, armateurs, compagnies, associations professionnelles). En d'autres termes, pour les médiévistes, il ne peut s'agir uniquement d'une histoire descriptive de techniques, de flux et de tendances économiques, l'histoire partielle et close de sociétés « maritimes » (J.-L. Sarrazin). C'est au-delà une histoire qui participe à la compréhension de la genèse médiévale de l'expansion européenne.

En France, l'historiographie médiévale des échanges maritimes fut conditionnée par les grands courants de pensée historique des XIX^e et XX^e siècles. De manière tout à fait classique, elle peut être schématiquement décomposée selon quatre phases : le temps du Positivisme, le début des Annales dans l'entre-deux guerres, le commerce maritime au cœur des préoccupations historiques des années 1950-1970, le retournement des années 1980-1990.

Il est convenu d'estimer que, jusqu'à la première guerre mondiale, le modèle positiviste, dominant chez les historiens français, déconsidéra l'étude des échanges économiques. Il faut dire que les sources alors privilégiées – essentiellement des actes diplomatiques, des généalogies, des chroniques,

des articles de lois civiles et des canons – à partir desquelles devaient être établis, selon la doctrine éruditante, des faits objectifs, ne se prétaient guère à l'étude des échanges, à plus forte raison maritimes. Seule l'histoire navale et ses institutions échappèrent à ce confinement. Pour les fervents d'érudition, les « faits politiques » l'emportaient de loin sur les « faits économiques et sociaux », ce qui explique que ces derniers furent relayés dans leurs travaux au second plan. Et, lorsqu'ils étaient abordés, ce n'était que par le prisme de la réglementation publique. Ajoutons que, spécialement en France, les positivistes firent preuve d'un désintéret, voire d'une méfiance, à l'égard de l'économie en général, qu'ils ne traitaient que de façon accessoire. Cette position tranche avec celles d'autres historiens européens qui, au même moment, en Angleterre comme en Belgique, commençaient à consacrer spécialement leurs travaux à l'histoire économique et maritime².

20

En France donc, l'on se contenta souvent de compiler et d'éditer des documents diplomatiques et juridiques. La publication entre 1828 et 1845, par un professeur de droit commercial, Jean-Marie Pardessus, des 6 volumes de la *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle* (seuls les volumes 1 et 2 concernent le Moyen Âge), correspond à cette orientation³. Les sociétés savantes contribuèrent également à l'édition de sources relatives à l'économie maritime. Parmi les érudits habitués de cet exercice, signalons Georges Musset⁴, ou encore Paul Marchegay⁵. Le premier publia, notamment, en 1904, *La Coutume de Royan au Moyen Âge*, série de comptes des XIV^e et XV^e siècles systématiquement consultée par les médiévistes qui, depuis les années 1950, étudient les échanges maritimes du Ponant. Leur travail de compilateur est estimable parce qu'il donne aujourd'hui accès à des pièces parfois disparues.

Quant aux analyses historiques, lorsqu'elles concernèrent le commerce, c'est au travers des outils des échanges. Le navire et les techniques de navigation constituèrent dès cette époque un sujet de prédilection dont l'intérêt, encore à présent, ne se dément pas. Augustin Jal produisit alors la base des

2 E. van Bruyssel, *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*, Bruxelles, Leipzig, Paris, A. Lacroix, Verboeckhoven et Cie, 1861-1864, 3 vol. ; L. Gilliodts van Severen, *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges, première partie : de 1280 à 1550*, Bruges, impr. de L. de Plencke, 1901.

3 Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, Imprimerie royale, 1828-1845, 6 vol.

4 Georges Musset, *La Coutume de Royan au Moyen Âge*, La Rochelle, impr. de N. Texier et fils, 1905 (Recueil de la commission des arts et monuments historiques de la Charente-Inférieure et société d'archéologie de Saintes, 4^e série, t. XVI).

5 « Documents sur l'histoire maritime du XV^e siècle », Paul Marchegay éd., *Revue des Sociétés savantes*, 6^e série, 1875, p. 160-170.

savoirs en matière de typologie navale. Incorporé à la section historique du ministère de la Marine en 1831 pour en devenir un des historiens officiels, il publia d'abord les deux volumes de *l'Archéologie navale* en 1840, étude qu'il compléta en 1848 par le *Glossaire nautique, répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes* [894, 895]. Dès le début de ses travaux, l'objectif de Jal était clair : « l'étude des marines de l'Antiquité, du Moyen Âge, et des temps qui du seizième siècle venaient jusqu'à la fin du règne de Louis XVI ». (t. I, préface, p. 4). Pour cela, il entreprit une mission de cinq mois en Italie entre 1834 et 1835 afin d'élargir son champ documentaire. Au terme de ce travail, il put réunir un fonds de quelques 3000 fiches d'informations puisées dans les bibliothèques et archives italiennes, établies à partir de sources écrites et iconographiques. Au final, *l'Archéologie navale* rassemble en 9 mémoires ses données et conclusions relatives aux navires égyptiens et normands, aux évocations de la mer dans la littérature des XII^e et XIII^e siècles et de la période moderne, aux bâtiments à rame et aux nefes et galères latines du Moyen Âge, etc. Le *Glossaire nautique* est quant à lui une œuvre lexicographique qui s'appuie pour une bonne part sur la documentation préalablement réunie et qui, mot par mot, propose à la fois les différentes formes linguistiques du terme, son étymologie, ses différentes définitions, les citations des sources qui replacent les significations du mot dans leur contexte. Au total, l'œuvre d'Augustin Jal, si elle est d'une toute autre envergure, ne rompt pas avec l'école historique de Lazare de Baïf – une école qu'Éric Rieth qualifie de « littéraire, qui étudie le navire de l'extérieur, privilégiant le gréement, les dimensions ou le système de direction, au détriment du non vu, c'est-à-dire les matériaux de construction, la structure architecturale, les techniques d'assemblage... » [1421]. Les travaux ultérieurs, comme ceux de G. Demay [588] et de l'abbé A. Anthiaume [29-35] s'inscrivent dans la même veine. Ajoutons qu'ils ressortissaient à une histoire souvent nationale, voire nationaliste, attachée aux exploits militaires et aux prouesses techniques.

Par ailleurs, une attention particulière fut apportée aux techniques de navigation françaises et portugaises de la fin du Moyen Âge. L'abbé A. Anthiaume, J. Bensaude [129-131], G. Ferrand [678], Auguste Pawlowski [1309-1310] ou Charles de La Roncière [938] furent les auteurs qui s'illustrèrent dans ce domaine. Leur attention se porta sur des sujets aussi divers que les astrolabes-quadrants, la science nautique des Normands, les cartes marines, les constructions navales, l'évolution et l'enseignement des sciences nautiques, les sciences astronomiques, Pierre Garcie Ferrande, les routiers, les portulans et les planisphères, les origines de la navigation hauturière, etc.

autant de questions qui continuèrent de mobiliser la recherche jusque durant l'entre-deux guerres.

Dans ce contexte peu propice à l'étude du commerce maritime, il faut toutefois remarquer que la plupart des espaces littoraux et des grands ports français se virent alors dotés de leurs premières histoires. Sans être toujours spécifiquement médiévales, souvent construites elles aussi autour de sentiments nationalistes ou régionalistes, certaines n'en demeurent pas moins des synthèses estimables, à partir desquelles ont pu être établies les grandes études ultérieures. Les plus significatives concernèrent Rouen [706], Brest [1086], Morlaix⁶, Nantes et la Loire [1121]⁷, le Centre-Ouest [1258] (Poitou-Aunis-Saintonge), La Rochelle [1257], Bordeaux et la Gironde [1201, 1115, 312, 313], Bayonne [76, 509, 631, 632]. Les villes-ports et les communautés étrangères ne furent pas non plus totalement ignorées, et leur étude fut souvent l'occasion d'envisager les échanges qu'elles nouèrent avec les sociétés littorales françaises ; ces travaux portent sur la Hanse germanique [1066, 1067, 1674], la Hollande [1166], la Flandre [687, 688, 689]⁸, la péninsule ibérique [1165, 1167, 1169, 1170] ou encore l'Italie [1168, 1337].

22

Le tournant historiographique décisif que constitua la formation de l'école des Annales, l'orientation délibérément économique et sociale de ses initiateurs, pouvaient laisser espérer l'ouverture d'un vaste champ de recherches autour des échanges maritimes. Or, il semble au contraire que les vocations « maritimistes » se soient tariées durant cette période, surtout durant les années 1930. Les rares études publiées, bien que de qualité, ne parvenaient pas encore à sortir de la pénombre le commerce maritime médiéval. Il faut dire que leurs sources d'information n'avaient pas encore été élargies. Les chartes et documents normatifs continuaient d'être privilégiés. Il convient toutefois de retenir certaines initiatives qui s'appuyèrent sur les échanges par voie de mer pour jeter les bases d'une véritable histoire du commerce occidental. Prosper Boissonnade entreprit d'abord des synthèses sur les histoires économiques de l'Espagne et de la France⁹, puis il explora plus précisément, au cours des années

6 Joseph Daumesnil, *Histoire de Morlaix*, Morlaix, impr. de A. Lédan, 1879.

7 Charles Dugast-Matifeux, *Nantes ancien et le pays nantais, comprenant la chronologie des seigneurs, gouverneurs, évêques et abbés, le pouillé diocésain et la topographie historique de la ville et du pays*, Nantes, A.-L. Morel, 1879 ; Georges Durville, *Études sur le vieux Nantes d'après les documents originaux*, Nantes, L. Durance, 1900-1915.

8 Victor-Louis-Marie Gaillard, *Études sur le commerce de la Flandre au Moyen Âge. Mouvement commercial de Bruges*, Bruges, De Vandecasteele-Werbrouck, 1851.

9 Prosper Boissonnade, « Les études relatives à l'histoire économique de la France au Moyen Âge ; histoire du commerce et des classes commerçantes », *Revue de synthèse historique*, 1902, t. 5, p. 334-370 ; *Id.*, « Les études relatives à l'histoire économique

1920-1930, celle du Centre-Ouest français [185, 186, 187, 188, 189, 190] (Poitou, Aunis, Saintonge). Il s'intéressa par ce biais aux navigations fluviales et maritimes, aux mouvements commerciaux, aux marines marchandes ainsi qu'aux développements portuaires de la seconde moitié du Moyen Âge. La sortie en 1929 des travaux de Paul Jeulin sur l'organisation et le trafic du port de Nantes constitue une démarche pionnière [905], bientôt complétée par les travaux de Marcel-A. Herubel sur les ports de la Normandie, de la Basse-Loire, de Bordeaux et de la Gironde [834, 835, 836]¹⁰. Bien qu'encore rares, ces études participaient à une dynamique plus générale, conduite notamment par le moderniste Henri Hauser, qui travaillait sur la vie économique européenne, sur le capitalisme commercial et sur le sel [809]¹¹, par Henri Sée, dont les remarquables synthèses furent consacrées à l'histoire économique et sociale de la France au Moyen Âge et sous l'Ancien Régime [1494, 1495], ou encore par le belge Jean-Albert Goris, qui se focalisa sur l'étude des colonies marchandes méridionales à Anvers (1468-1567) [747]. L'article d'Henri Pirenne portant sur les exportations des vins de France au Moyen Âge [1359] complète cette réorientation scientifique qui, bien qu'en devenir, introduisit l'économie maritime parmi les sujets déterminants de l'historiographie d'après-guerre.

C'est en effet en lendemain de la seconde guerre mondiale que l'impulsion décisive fut donnée. Deux œuvres en sont responsables. La publication en 1949 de la thèse de doctorat d'État de Fernand Braudel fut déterminante à plus d'un titre, en particulier parce que le sujet central de ce travail n'était pas tant Philippe II que la Méditerranée elle-même [269]. Trois ans plus tard, en 1952, c'est un élève de Marc Bloch et de Georges Espinas, Michel Mollat, qui publie son *Histoire du commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, travail dont le sous-titre « Étude d'histoire économique et sociale » donne la veine de son inspiration [1217]. En réalité, c'est à ce dernier que revint le rôle

de l'Espagne et leurs résultats ; l'Espagne chrétienne médiévale (711-1453) », *Revue de synthèse historique*, 1912, t. 24, p. 392 sq. ; t. 25, p. 83 sq.

- 10 Marcel-A. Herubel, « Bordeaux et les ports de la Gironde au Moyen Âge », *Revue maritime*, nouv. sér., n° 175, 1934 ; *Id.*, « La réglementation de la pêche et du commerce du poisson en Normandie au Moyen Âge », *Normannia*, 1930, p. 667-685 ; *Ibid.*, *Les Origines des ports de la Seine maritime*, Académie de Marine, t. 10, Paris, Impr. Jouve et Cie, 1930 ; *Ibid.*, *Les Origines des ports de la Gironde et de la Garonne maritime*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1934 ; *Ibid.*, *Les Origines des ports de la Loire maritime*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1932.
- 11 Henri Hauser, « La comptabilité et l'essor du capitalisme commercial », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1935, t. 7, p. 189-191 ; *Id.*, « La vie économique européenne du milieu du XVI^e au milieu du XVII^e siècle », *Revue des cours et conférences*, 34^e année, 1^{re} série, 1932-1933, p. 218-222, p. 332-337, p. 418-428.

de conduire et de développer pendant quelques trente années la recherche médiévale – et pour partie moderne – tournée vers les usagers de la mer.

La somme de ses travaux – quelque 240 articles et ouvrages –, très largement tournés vers l'histoire maritime, présente à elle seule un caractère exemplaire. Il s'est saisi de toutes sortes de sources, écrites ou non écrites : sources narratives et normatives bien sûr, mais aussi sources comptables, actes notariés, enquêtes et jugements rendus devant les cours civiles et religieuses, documents épistolaires, scientifiques et littéraires, iconographie (notamment les ex-voto). Il a pu élargir ainsi de façon considérable les horizons de l'histoire maritime, et des échanges, en particulier à l'évolution des flux commerciaux, aux hommes et aux réseaux d'affaires (Jacques Cœur), aux sociétés marchandes, aux évolutions des outils du commerce (navires), etc. Il sut également, à partir de son expérience normande, prendre la mesure de l'ensemble des problématiques européennes. Les fruits de toutes ces expériences se trouvent contenus dans la synthèse qu'il publie en 1993 : *L'Europe et la mer* [1226].

24

Ses recherches, aussi exemplaires qu'innovantes, suscitèrent des études comparables aux siennes, à partir d'autres espaces littoraux, qui permirent de compléter, à l'échelle de la France, la perception et la compréhension de l'économie maritime de la fin du Moyen Âge. En 1952, Marcel Delafosse et Étienne Trocmé, soutenus par Fernand Braudel, publièrent leur histoire du commerce rochelais de la fin xv^e au début du xvii^e siècle [571]. Ils employèrent pour cela une masse considérable de registres de notaires dont ils firent un usage non seulement qualitatif, mais également – ce qui était nouveau – quantitatif. Trois ans auparavant, Eugène Goyheneche avait soutenu, à l'École des chartes, une thèse sur Bayonne et la région bayonnaise du xii^e au xv^e siècle, au sein de laquelle l'économie d'échanges tenait une place de choix [755]. Puis l'effort fut bientôt étendu, à la fin des années 1960, au commerce maritime breton (Henri Touchard [1568]) et aux navires et gens de mer à Bordeaux (Jacques Bernard [144]). Ces deux dernières thèses, magistrales, nourries par la réunion d'une documentation internationale d'une très grande richesse, constituent certainement l'apogée de ce type de recherches. La première, qui repose en grande partie sur l'analyse de sources anglaises, propose une approche statistique unique des évolutions du commerce des ports bretons et, plus largement, de l'économie atlantique de la fin du Moyen Âge. Quant à la seconde, elle décrit avec une précision remarquable la typologie navale, les techniques de navigation, ainsi que les activités des gens de mer en Gironde, et par-delà dans le Ponant. Par ailleurs, à ces études relatives à l'économie maritime française, s'ajoutent celles concernant les grandes places commerciales européennes. Yves Renouard, au travers de ses

travaux sur les hommes d'affaires italiens, fut précurseur en la matière [1407, 1408]. Puis, en 1958, c'est Jacques Heers, autre élève de Fernand Braudel, qui, s'appuyant sur le cas génois, renouvelle la connaissance du commerce méditerranéen aux XIV^e et XV^e siècles [817]. Relevons aussi les efforts de Robert-Henri Bautier qui publia de nombreux articles consacrés à l'histoire économique de la France médiévale ainsi qu'au commerce méditerranéen et aux banquiers italiens [109, 110], ou encore ceux de Christian Bec qui se focalisa sur Florence [121-122]. Émile Coornaert, qui s'était dès 1936 essayé à la genèse du grand capitalisme anversois, publia en 1961 le produit de ses recherches consacrées aux Français et au commerce international à Anvers aux XV^e et XVI^e siècles [458-463]. Trois ans plus tard, Philippe Dollinger nous donnait son histoire de la Hanse [615] (XII^e-XVII^e siècles). Ces différents travaux constituent encore aujourd'hui des références que le format des thèses actuelles ne permet plus d'égalier.

Par ailleurs, Michel Mollat donna une dimension collective et institutionnelle à cette thématique de recherches. De 1960 à 1980, il dirigea la Commission internationale d'histoire maritime, supervisant également, depuis 1956, la tenue et l'édition des actes de ses 18 colloques [Voir notamment : C4, C30, C31, C32, C36, C38, C39, C47, C49, C52, C62]. À partir de 1969, il anima, au sein de la IV^e section de l'EPHE, un séminaire d'*Histoire maritime médiévale et moderne*. C'est également lui qui mit en chantier la refonte, toujours en cours, du *Glossaire nautique* d'Augustin Jal¹². À la tête de chacune de ces structures, il fit montre d'un esprit d'ouverture remarquable. Il comprit l'intérêt de recherches interdisciplinaires, réunissant autour de lui des géographes, des linguistes, des archéologues, des juristes, des économistes. Par ailleurs, loin de rester confiné dans les sphères de la recherche universitaire, il ouvrit opportunément les portes aux professionnels de la mer (marins, hydrographes, architectes navals, etc.). Ajoutons, enfin, qu'il proposa une voie originale en marge du courant des Annales, moins soucieuse d'engagements politiques, mais tournée, tout à la fois, vers les caractères singuliers des activités économiques liées à la mer, le rôle qu'elles jouèrent dans les changements de rythme et les développements de l'histoire occidentale. Au final, durant une trentaine d'années, l'économie maritime s'imposa comme un des principaux champs d'étude des médiévistes.

Le pic d'intérêt fut atteint au début des années 1970. Si les travaux de quelques éminents chercheurs comme Michel Balard sur Gênes et les échanges

12 *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Révision de l'édition publiée en 1848*, Paris, CNRS, 1970-1998.

en Méditerranée, ou de Robert Favreau sur l'économie littorale du Centre-Ouest, entretenirent encore la « tradition » de ce courant historiographique, l'histoire économique et sociale connu chez les médiévistes, durant les vingt dernières années du xx^e siècle, un certain repli. Le regain pour l'histoire politique et des institutions, d'une part, les développements des thématiques autour des cultures et des représentations, d'autre part, reléguèrent progressivement, parmi les recherches désuètes, les études sur le commerce maritime. Ce constat est notamment perceptible lorsque l'on observe les thématiques des colloques organisés annuellement par la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. À la fin des années 1970, deux colloques, l'un sur le vin puis l'autre sur les transports, témoignent des dernières vagues collectives de ce type de recherches [C35, C50]. Certes, en 1988, Michel Mollat proposa *L'Europe et la mer* comme sujet de la réunion annuelle des médiévistes [C23]. Mais durant les années 1990, la question fut entièrement négligée. Cet effacement est concomitant avec la disparition progressive des médiévistes des rangs de la commission internationale d'histoire maritime.

De ce fait, ce sont seulement les travaux individuels de quelques-uns, éparpillés dans la masse toujours plus considérable de publications de toutes natures, qui, sans bruit, entretiennent ce courant historiographique depuis environ vingt-cinq ans. S'agissant de l'économie maritime, aucune des voies ouvertes par leurs aînés n'est abandonnée par les chercheurs contemporains. Nous continuons ainsi de parfaire notre connaissance des sociétés littorales françaises et de leurs économies, essentiellement à la fin du Moyen Âge. Stéphane Curveiller [522] (Dunkerque, la Flandre maritime), Alain Derville [598, 599] (Saint-Omer et Calais), Philippe Lardin [988, 989] (Rouen et la Normandie), Jean-Christophe Cassard [390-393] (Bretagne), Alain Gallicé [713] (Guérande), Robert Favreau [667-670] (Centre-Ouest), Jean-Luc Sarrazin [1469-1473]¹³ (Bas-Poitou), Mathias Tranchant [1577-1589] (La Rochelle, Aunis et Saintonge), Michel Bochaca [168-178] (Bordeaux, la Gironde, Bayonne) et Bernard Doumerc [620-622] (ports du midi de la France) consacrent tout ou partie de leurs recherches aux activités d'échange de ces populations. Approfondissant l'exploitation des sources notariales, dénichant toujours plus loin des documents classés dans les archives centrales ou étrangères, ils précisent et élargissent notre compréhension des réalités et des évolutions du commerce maritime. Chacun de leurs travaux s'appuie sur une étude fine du milieu géographique au sein duquel les échanges ont pu se

13 Jean-Luc Sarrazin, *La Campagne et la mer. Les pays du littoral poitevin au Moyen Âge (fin xii^e siècle – milieu xv^e siècle)*, thèse de doctorat d'État, université Paris-Sorbonne, 1997.

développer, afin d'en apprécier les qualités et les contraintes. L'on s'intéresse dans le même temps aux infrastructures portuaires, à leurs caractéristiques structurelles et fonctionnelles, à leur apparition, leur disparition ou leur déplacement, à leurs adaptations et leurs perfectionnements, toutes ces données traduisant le degré de dynamisme du négoce qu'elles abritaient. L'on continue également à s'intéresser aux denrées d'échanges, à leur qualité, à leur provenance, aux variations de leur production, de leur acheminement et de leur prix, au degré de spécialisation commerciale dont elles étaient l'objet. L'on étudie dans le même temps les marchés où elles étaient vendues, leurs infrastructures, leurs réglementations et leurs fiscalités. L'on cherche ensuite à décrire, dans l'espace et dans le temps, la nature et les évolutions des routes de négoce, à différentes échelles : régionale, interrégionale, internationale. Interviennent alors les questions de conjoncture et de phases économiques, de variations saisonnières, de complémentarité et de concurrence des communautés marchandes, de contexte politique et militaire, de sécurisation du transport naval. Enfin, l'on s'intéresse bien entendu aux réseaux et milieux marchands. Ce thème donne lieu à l'analyse des différentes formes associatives, grâce auxquelles les expéditions commerciales étaient initiées et protégées : parsonnerie, associations professionnelles, guildes, hanses. Il est aussi question de comprendre comment les sociétés marchandes organisaient le contrôle des circuits d'approvisionnement et de distribution des denrées qu'elles vendaient.

Les mêmes efforts sont déployés à l'égard des communautés marchandes étrangères. Stéphane Lebecq [1041-1049], se concentrant sur les marchands et navigateurs frisons, a ouvert un chantier novateur sur les activités économiques et commerciales des sociétés littorales du nord de l'Europe durant le haut Moyen Âge. Simone Abraham-Thisse [2-5] a repris le dossier ouvert par Philippe Dollinger, et s'attache aujourd'hui à préciser les caractéristiques et les évolutions du négoce hanséatique. Jacqueline Guiral [793-797] pour Valence, Henri Bresc [277-279] pour la Sicile, Claude Carrère [383-384] pour Barcelone ou Christophe Picard [1354] pour le Maghreb ont, quant à eux, élargi les perspectives de notre connaissance du négoce en Méditerranée occidentale.

L'étude du commerce maritime s'appuie par ailleurs sur les progrès de nos connaissances en matière de construction navale. Éric Rieth [1417-1427], à partir des nombreuses mises au jour produites par l'archéologie subaquatique ces vingt dernières années, a repris la question avec beaucoup de succès. Sans jamais oublier de replacer les navires dans l'environnement naturel et économique dont ils étaient l'adaptation, il a identifié des modes de

construction dont les évolutions et les interpénétrations traduisent notamment les mutations des échanges maritimes européens durant l'ensemble du Moyen Âge. À ces recherches sur les vestiges matériels s'ajoutent celles, menées en particulier par Christiane Villain-Gandossi [1640-1645], consacrées à l'iconographie navale. Quant à Jacques Paviot [1299-1308], à partir du cas bourguignon, il aborde les évolutions des navires et des techniques de navigation en Europe occidentale au xv^e siècle. Au total, ces publications permettent de compléter et de renouveler sensiblement les travaux de la génération précédente.

28

Les outils des échanges sont également considérés avec beaucoup d'attention. L'on continue de faire progresser les connaissances sur la monnaie et les ateliers monétaires, sur le notariat et les actes commerciaux qu'il produit, sur les premiers développements des assurances, sur les perfectionnements des techniques commerciales. Par ailleurs, la métrologie a reçu, depuis les travaux pionniers de chercheurs comme Yves Renouard [1408], des avancées significatives. Si cette question est systématiquement abordée dans les études régionales du commerce maritime, Jean-Claude Hocquet [846-855] en a fait un sujet de recherche à part entière. S'appuyant sur son expérience du trafic du sel en Méditerranée, il a entrepris une vaste enquête sur les poids et mesures en Occident, s'intéressant tour à tour au tonnage des navires, aux concepts et valeurs métrologiques, à leur place et leur usage dans les milieux du négoce, aux réglementations publiques en la matière.

Pour conclure, il faut reconnaître que, malgré leurs efforts, les médiévistes français, contraints par la médiocre qualité de leurs sources, parviennent difficilement à entretenir les orientations et les dynamiques scientifiques de l'histoire du commerce maritime qu'ils partagent avec les Modernistes. Parce qu'elles sont rares, inégales dans le temps et dans l'espace, faiblement informatives, elles n'autorisent l'approche, malgré les efforts méthodologiques considérables entrepris à partir des années 1950, que de quelques aspects de ce champ d'étude. Indigentes jusqu'au xi^e siècle, des spécialistes comme Stéphane Lebecq ou Jean-Christophe Cassard n'ont pu que dégager de grandes tendances générales. Plus nombreuses à mesure que l'on s'avance vers le xv^e siècle, les chiffres qu'elles contiennent restent pauvres et nous privent d'analyses économiques dignes de ce nom. Plus grave, certains secteurs littoraux n'ont toujours pas pu, faute de sources suffisantes, être véritablement étudiés. C'est le cas en particulier d'une bonne partie de la façade méditerranéenne du royaume de France.

Cependant – notre inventaire le démontre – les études françaises relatives à l'économie maritime ne connaissent pas de déclin. L'organisation en 2004, à l'université de La Rochelle, du 35^e congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, sur le thème des ports maritimes et fluviaux au Moyen Âge, témoigne même d'un certain regain¹⁴. À la suite de cette manifestation scientifique, les chercheurs, jusque là isolés dans leur laboratoire de rattachement, ont pris l'initiative de constituer un réseau européen grâce auquel, chaque année, ils se retrouvent pour traiter d'une thématique commune de réflexion. En 2005, il s'agissait d'évoquer les aménagements portuaires¹⁵. Et depuis 2006, ils analysent, un par un, les aspects d'un programme de recherches pluriannuel consacré à la « culture » du risque chez les populations usagères des mers et littoraux du Ponant aux XII^e-XVI^e siècles¹⁶.

-
- 14 *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge, Actes du XXXV^e congrès de la SHMES*, Paris, Publications de la Sorbonne, Paris I, 2005.
- 15 M. Bochaca et J.-L. Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007.
- 16 « Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008.

LES ÉCHANGES MARITIMES À L'ÉPOQUE MODERNE : BILAN ET PERSPECTIVES DE LA RECHERCHE FRANÇAISE

Silvia Marzagalli

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine, Nice

L'étude des échanges maritimes constitue un thème central pour l'époque moderne dans la mesure où cette période se caractérise par l'expansion considérable des horizons géographiques européens et par la mise en place d'un commerce d'ampleur mondiale, d'un volume de plus en plus considérable. Les Français ont été des acteurs de premier plan dans ce processus : massivement présents à Terre-Neuve dès le début du XVI^e siècle, puis aux Antilles et dans l'Amérique ibérique avant même la réussite de la colonisation française, ils ont infiltré l'espace maritime asiatique à partir du XVII^e siècle, puis affirmé leur primauté dans le commerce antillais et leur intégration dans les circuits de la traite négrière au XVIII^e siècle.

Les conséquences de cette expansion des horizons commerciaux européens sont majeures. Les cargaisons ainsi déplacées, puis commercialisées suivant des itinéraires et des logiques complexes, ont aussi modifié les habitudes alimentaires et vestimentaires, voire l'environnement matériel et mental des individus et des sociétés de la planète, car ces navires véhiculaient également livres, hommes et idées. Les bâtiments qui ont sillonné les océans ont permis à de milliers de marchands et de négociants français d'engranger des profits réinvestis ensuite dans de multiples activités. Des dizaines de milliers de marins et leur famille y ont gagné leur pain quotidien, tout comme les entrepreneurs et ouvriers des industries liées à la navigation, comme la construction navale, l'avitaillement ou la tonnellerie, ou les activités dépendant du commerce maritime pour l'approvisionnement en matières premières ou la vente des produits finis. Dans les cales d'une partie de ces navires français, plus d'un million d'hommes, femmes, enfants africains a été déporté aux Amériques pour alimenter un système d'exploitation de main-d'œuvre sans précédent,

destiné à produire des biens dont la vente alimentait les échanges et enrichissait les métropoles européennes.

Avec le déplacement du cœur des échanges de la Méditerranée à l'Atlantique, les équilibres en Europe se modifient. Les pays de la façade atlantique émergent, s'imposent sur le plan économique et politique : après les Ibériques « découvreurs » des Nouveaux Mondes, s'affirment la Hollande, l'Angleterre et la France, fortes de leurs empires coloniaux et de leur participation aux retombées commerciales des empires ibériques. La célèbre carte de Fernand Braudel, illustrant l'expansion des itinéraires maritimes européens en 1500 et en 1775, traduit bien ce processus, en même temps qu'elle représente l'orientation d'une bonne génération de chercheurs, qui ont volontiers rivé leur regard vers les horizons lointains et exotiques qui constituent indéniablement la grande nouveauté de l'époque moderne. La récente synthèse *Les Français, la terre et la mer* publiée sous la direction d'A. Cabantous, A. Lespagnol et F. Péron [356] reflète parfaitement les forces et faiblesses de nos connaissances, très détaillées sur certains aspects, fort lacunaires pour bien d'autres.

32

L'attrait de cette formidable expansion et ses répercussions sur l'économie européenne ont ainsi longtemps relégué au deuxième plan les trafics côtiers ainsi que les échanges plus traditionnels : si le commerce du Levant n'a pas été oublié en raison de son relatif exotisme, le cabotage national et intereuropéen des pondéraux et des denrées ordinaires a suscité jusqu'à une époque récente peu de vocations.

L'objet de cette contribution n'est pas de présenter de manière exhaustive les études menées en France sur les échanges maritimes à l'époque moderne, tâche dont l'ampleur aurait de quoi effrayer, tant cette production est riche. Il s'agit, plus modestement, de parcourir les grands moments qui ont rythmé cette production historiographique, afin de mieux comprendre les approches, les résultats et les limites – ou du moins les déséquilibres certains – qui la caractérisent¹. C'est, par ailleurs, à partir de ces acquis et de ces lacunes que de tendances susceptibles de dégager de résultats novateurs ont pu se dégager au cours des dernières années.

1 Dans le souci de réduire l'ampleur de l'analyse, j'ai pris le parti discutable de ne pas passer en revue les études des maisons et dynasties du négoce maritime qui, tout en jetant un éclairage parfois irremplaçable sur les logiques de fonctionnement des échanges, se proposent d'étudier davantage la réussite ou l'échec social d'un lignage que les échanges maritimes en tant que tels. Je ne m'attarderai pas non plus sur les travaux qui s'intéressent aux aspects juridiques des trafics maritimes (droits, franchises) ou aux problèmes inhérents à la navigation (assurances, naufrages), bien que la compréhension correcte de ces aspects soit un préalable incontournable pour toute analyse du commerce maritime.

L'HISTORIOGRAPHIE SUR LES ÉCHANGES MARITIMES À L'ÉPOQUE MODERNE DES ORIGINES AUX ANNÉES 1970

Les objets et les approches utilisées pour l'analyse du commerce maritime ont évolué au fil des générations. Du point de vue quantitatif, l'essentiel des études françaises en la matière se situe entre la fin de la seconde guerre mondiale et la fin des années 1970. Cette production, née de l'influence des *Annales* et portée par la vague du quantitatif et du sériel, avait toutefois été précédée par quelques travaux plus anciens.

Au tournant du XIX^e siècle, les travaux pionniers de Paul Masson sur le commerce du Levant [1155, 1156], l'étude de E. Garnault [719] sur le commerce rochelais avec le Canada au XVIII^e siècle, tout comme les quatre volumes consacrés par T. Malvezin au commerce de Bordeaux depuis ses origines [1115] marquent l'émergence d'une reconstruction historique fondée sur la collecte laborieuse des données statistiques et des documents préconisée par l'école positiviste. La publication de documents, dans les annexes de ces études ou en tant qu'ouvrages autonomes [276, 96], se révèle d'autant plus précieuse aujourd'hui que les destructions du XX^e siècle ont réduit en cendre une bonne partie des originaux. Ce même esprit de collecte et de présentation critique de sources anime les 12 volumes des *Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France* publiés sous la direction de Julien Hayem [810], qui comprend plusieurs contributions consacrées aux échanges maritimes.

L'entre-deux-guerres n'est pas particulièrement fécond en publications concernant l'histoire du commerce maritime : on soulignera cependant les travaux de Gaston Martin sur la traite négrière [1143], qui dévoilent une page douloureuse du passé maritime français sur laquelle les travaux antérieurs avaient été singulièrement silencieux, et l'enquête d'A. Girard sur les activités des Français à l'étranger, à Séville et Cadix notamment [1690]. C'est toutefois en ces années un peu creuses en études sur les échanges maritimes que l'École des Annales se développe et inspire la génération qui arrive alors à maturité, qui compte en son sein quelques futurs grands noms de l'historiographie maritimiste :

- Jacques Lacour-Gayet (1883-1953)
- Gaston Martin (1886-1960)
- Pierre Dardel (1895- ?)
- Fernand Braudel (1902-1984)
- Charles Carrière (1906-1986)
- Auguste Toussaint (1911-1987)
- Michel Mollat du Jourdin (1911-1996)

- Louis Dermigny (1916-1974).

Ces historiens produisent dans le deuxième après-guerre des travaux novateurs, qui influencent la génération née dans l'entre-deux-guerres : celle-ci intègre parfaitement le renouveau prôné par les Annales et épouse la cause de l'étude des structures et des conjonctures économiques. La moitié de grandes figures de l'histoire maritime française qui ont marqué la recherche jusqu'aux années 1980-1990 est née dans les années 1920. Arrivés sur le marché du travail dans les années 1960-1970, dans une phase d'expansion universitaire, ils ont pu dominer la recherche française pendant plusieurs décennies :

34

- Robert Richard (1919-1996)
- Frédéric Mauro (1921-2001)
- François Crouzet (1922-2010)
- Jean Tarrade (1922-)
- Pierre Chaunu (1923-2010)
- Jean Delumeau (1923-)
- Étienne Trocmé (1924-2002)
- Pierre Jeannin (1924-2004)
- Jean Meyer (1924-)
- Michel Morineau (1929-2007)
- Paul Butel (1931-)
- Maurice Aymard (1936-)
- Christian Huetz de Lempis (1938-).

C'est aux historiens nés entre le début du *xx*^e siècle et dans l'entre-deux-guerres qui revient donc le mérite d'avoir donné une impulsion fondamentale à l'essor des études quantitatives du commerce et de la navigation qui caractérise l'historiographie française dans les années 1950-1970. Leurs travaux ont permis de placer la France au cœur de la recherche maritimiste internationale, en position dominante, voire hégémonique. À cette école se sont nourris les travaux de chercheurs étrangers, italiens notamment, tels Alberto Caracciolo (1926-2002) [373], Alberto Tenenti (1924-2002) [1546], ou encore Ruggiero Romano (1923-2002), venus suivre en France les enseignements des maîtres. Ruggiero Romano, arrivé à Paris en 1948, est remarqué par Fernand Braudel, qui l'attelle à l'étude de la navigation de Livourne au début de l'époque moderne [272] ; elle lui vaudra l'appui du maître lors de sa nomination à une direction d'études à l'École pratique des hautes études.

En ces années décisives, Michel Mollat de Jourdin, qui avait consacré en 1951-1952 sa thèse aux ports normands à la fin du Moyen Âge et sa thèse complémentaire à Dieppe au xv^e siècle [1216-1217], joue un rôle fondamental dans l'animation de la recherche internationale en histoire maritime. Il est en effet l'initiateur des colloques internationaux d'histoire maritime, dont les quatre premiers ont lieu à Paris [C30, C31, C32 ; C49]. Ce travail de coordination et diffusion scientifique internationale débouche sur la fondation de la Commission internationale d'histoire maritime <www.icmh.org.uk>, qui voit le jour lors du V^e Colloque international d'histoire maritime tenu à Lisbonne en 1960 dans le cadre des rencontres organisées par le Comité international des sciences historiques. Elle fédère depuis les commissions nationales d'histoire maritime, dont la Société française d'histoire maritime <www.sfhm.asso.fr>.

Parallèlement, la visibilité de ce courant historiographique est accrue par la collection lancée en 1951, « Ports, Routes, Trafics », publiée par SEVPEN, qui devient une référence pour les études sur les échanges maritimes (fig. 1). La collection connaît ses heures de gloire dans les années 1960 : sur un total de 28 titres, 19 sont sortis dans cette décennie. La majorité de ces études – 15 – porte sur la période moderne ; huit autres abordent la période moderne conjointement à une autre, dont six avec l'époque médiévale. Ce dernier lien apparaît d'autant plus naturel que parallèlement et à la suite de Michel Mollat d'autres médiévistes comme J. Touchard, J. Heers, J. Bernard étudient remarquablement ces questions (voir le texte de M. Tranchant dans ce même volume).

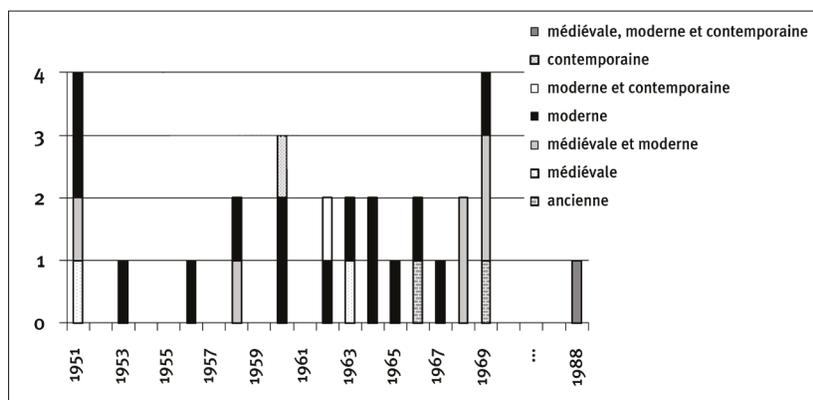


Fig. 1 : Nombre de volumes parus dans la collection « Ports, Routes, Trafics » chez SEVPEN et période historique traitée

Au cours des années 1950-1960, les historiens français s'attachent tout particulièrement à l'étude des trafics lointains, exotiques, aux cargaisons

riches. De Séville [436] à la Chine [593, 594], du Portugal [1174] aux Philippines [437] et aux Mascareignes [1571], H. et P. Chaunu, L. Dermigny, F. Mauro, A. Toussaint publient les résultats de leurs recherches fondées sur le dépouillement massif de sources sérielles des mouvements portuaires².

Plusieurs historiens analysent de manière fouillée les trafics des grands ports dans le cadre de travaux monographiques. Le ton avait été donné par F. Braudel et R. Romano avec leur étude sur Livourne [272]. Étienne Trocmé et Marcel Delafosse [1591] s'attachent ainsi au commerce de La Rochelle dans la première modernité, Jean Tanguy à celui du Nantes au ^{xvi}^e siècle [1539], Pierre Dardel à Rouen et Le Havre au ^{xviii}^e siècle [537-539], Jean Delumeau – qui s'était déjà intéressé au commerce de l'alun à Rome [584] – à Saint Malo sous Louis XIV [585], Maurice Aymard au commerce de blé en Adriatique au ^{xvi}^e siècle [62]. François Crouzet consacre sa thèse au commerce britannique à l'époque du Blocus [1714], qui le mène par la suite à comparer les économies française et britannique [510].

36

Ce foisonnement des recherches permet d'envisager des projets chronologiquement plus larges qui voient le jour dans les années 1950-1970, telle l'*Histoire du commerce* en 4 volumes de Lacour-Gayet [961], ou l'histoire du commerce de Marseille en 7 volumes sous la direction de Gaston Rambert [1394]. Mais les apports de ces études alimentent surtout les premières synthèses, qui s'efforcent de condenser l'ensemble des acquis : l'*Histoire économique et sociale du monde* parue sous la direction de Pierre Léon [1061], traduite aussi en d'autres langues, et l'*Histoire économique et sociale de la France*, sous la direction de Fernand Braudel et Ernest Labrousse [273]. Ces travaux, publiés vers la fin des années 1970, intègrent également les résultats des nombreuses thèses d'histoire maritime soutenues dans cette décennie.

LES ANNÉES 1970-1990 :

APOGÉE ET DÉCLIN D'UNE APPROCHE HISTORIOGRAPHIQUE QUANTITATIVE

Dans les années 1970-1990, un intérêt majeur se dégage pour le ^{xviii}^e siècle français, relativement délaissé jusque là au profit des analyses des trafics ibériques et de ceux de la première modernité. Cette prédominance pour

2 Le fait que l'étude plus systématique du commerce maritime à l'époque moderne ne démarre véritablement que dans les années 1950 n'est pas sans conséquences sur la conservation des sources, victimes souvent des destructions de la seconde guerre mondiale, ou jetées par les héritiers des entreprises qui n'y voyaient pas forcément d'intérêt. Ainsi, on cherchera en vain, en France, les correspondances marchandes de la première modernité, ce qui peut contribuer à expliquer la prédominance des études fondées sur les sources portuaires et douanières lorsqu'il s'agit d'appréhender les échanges.

le siècle des Lumières ne tient pas seulement au fait qu'on assiste alors à l'apogée du commerce atlantique, mais aussi et avant tout à des raisons documentaires : avant que la mise en place d'instances de contrôle sur les littoraux et de régulation du commerce international dans le cadre d'une politique mercantiliste ne contribue à multiplier les données sérielles et statistiques, la reconstitution des flux de marchandises et de navires passe, pour le cas français, par une véritable pêche à la ligne, dans les minutes notariales pour l'essentiel : autant dire qu'elle n'attire pas de foules de chercheurs.

Parallèlement, alors que les études les plus anciennes, menées à l'aube de l'ère informatique, lorsque l'histoire sérielle battait son plein, se consacraient presque exclusivement aux trafics portuaires, la centralité acquise désormais par l'histoire sociale pousse la génération qui achève sa thèse d'État dans les années 1970 à lier avec bonheur la description et l'étude de l'évolution des échanges avec une attention plus marquée pour les acteurs et les pratiques commerciales qui soutenaient les trafics, voire à analyser le monde du négoce en tant que composante d'une société urbaine complexe et propre aux villes maritimes.

Chaque grand port français du XVIII^e siècle fait alors l'objet d'une thèse : Nantes est étudiée par J. Meyer [1184], Bordeaux par P. Butel [326-327] et C. Huetz de Lempis [872], Marseille par C. Carrière [385], Dunkerque par C. Pfister [1352], Saint-Malo par A. Lespagnol [1072], Bayonne par J. Pontet [1368], enfin Lorient par G. Le Bouëdec [1007-1008] qui, de par la nature particulière de ce port, pose la question cruciale du rapport entre État, activités maritimes, développement portuaire. La foule de données chiffrées livrées par ces thèses et les tendances de fond qu'elles ont permis de dégager ont été diffusées et vulgarisées dans les beaux volumes édités chez Privat dans la collection « Histoire des villes », ou encore dans des ouvrages collectifs consacrés à l'histoire d'une ville, telle l'*Histoire de Bordeaux* [1692 à 1698].

Ces études demeurent toutefois étanches aux approches historiographiques qui s'affirment depuis la fin des années 1960 dans l'historiographie anglo-américaine, lesquelles s'efforcent de concevoir l'Atlantique comme un pont entre les continents dans lequel se construit au cours de l'époque moderne un tissu d'interrelations changeant à jamais la destinée des hommes et de femmes qui y vivaient. Les études menées sur tel ou tel port français ne cherchent pas à insérer celui-ci dans un cadre conceptuel plus large, comme le fait John J. Clark dans son étude sur le commerce de La Rochelle au XVIII^e siècle [446]. Et si elles retracent le tissu des relations du port avec le monde, ces relations sont conçues souvent en termes bilatéraux, dans ce que j'appellerai une logique linéaire des échanges, par opposition à une logique systémique. Les questions

relatives à la balance du commerce, à la nature « passive » ou « active » de la navigation acquièrent ainsi une place centrale dans la réflexion des chercheurs français, ce qui reflète davantage les orientations mercantilistes de la politique commerciale française que les préoccupations et logiques propres au négoce. Le décrochage de l'histoire maritime française des éléments novateurs exogènes a sans doute commencé dans les années 1970 où l'école française livrait ses derniers chefs-d'œuvre d'une époque quantitative déjà révolue. Ce sont les pages consacrées à l'histoire sociale, surtout celles l'abordant de manière innovante à partir du tissu relationnel des acteurs qu'on retrouve par exemple chez Charles Carrière et André Lespagnol, qui constituent l'apport le plus fécond de ces thèses, indéniablement celui qui résiste le mieux à l'usure du temps.

38

En parallèle, les chercheurs actifs dans les années 1970-1980 continuent à s'intéresser aux trafics lointains : côté thèses, il faut signaler celles de Ph. Haudrière sur la Compagnie des Indes orientales [805], de J. Tarrade sur le commerce antillais après la guerre de Sept Ans [1542], de M. Morineau sur la question fondamentale de l'arrivée de l'argent américain dans l'économie européenne et de ses effets [1691]. S. Daget [529-530] relançait de son côté la question de la traite négrière, s'efforçant de combler le retard sur les historiographies étrangères : le thème était largement en friche, en France, depuis le travail pionnier esquissé par G. Martin dans les années 1930. Sous la direction de Serge Daget, Jean Mettas [1941-1975] réalise un répertoire des expéditions négrières françaises qui reste encore une référence incontournable, même si le décès prématuré de ce chercheur ne lui a pas permis de rédiger la thèse qu'il envisageait à partir de ce travail colossal [1706]. Le décès de S. Daget, qui réalise le répertoire sur la traite au XIX^e siècle, interrompt le projet de thèse sur les armements négriers bordelais entrepris sous sa direction par Éric Saugera, qui publie toutefois le résultat de ses recherches [1474]. Avec un questionnement différent, Olivier Pétré-Grenouilleau s'attelle par la suite au devenir des élites négrières nantaises [1345]. Sa production relativise l'importance de la traite négrière pour l'économie française et plus généralement de la traite transatlantique pour la croissance européenne [1707].

Sous l'influence des études sur la consommation des biens et leurs usages sociaux, tout comme sous le poids d'une demande éditoriale visant un public plus large que celui s'intéressant aux livres d'histoire économique quantitative, des ouvrages portant sur le sucre, le thé, le café, l'opium voient le jour dans les années 1990 sous la plume d'historiens qui s'étaient consacrés auparavant à l'étude des flux marchands, tels J. Meyer, F. Mauro ou P. Butel. Aboutissement

logique de leurs recherches précédentes, ces travaux présentent des éléments relatifs aux échanges de ces produits, mais sans que le quantitatif soit seul présent. Certes, cela s'explique par leur caractère de relative vulgarisation, mais c'est aussi l'indication que le temps des études quantitatives approfondies des flux commerciaux est, pour l'instant, révolu.

DÉCLIN OU NOUVELLES TENDANCES À L'HORIZON ?

En réalité, si elle n'est plus au cœur d'une historiographie qui ne jure désormais que par les représentations, et si elle n'occupe plus le devant de la scène, la recherche sur les échanges maritimes de l'époque moderne poursuit sa route dans les années 1990, sans fracas, et montre même quelques signes encourageants de reprise depuis quelques années.

Les historiens peuvent désormais profiter pleinement des leçons de quelques grandes figures de l'histoire maritime qui, sans occuper le devant de la scène, avaient eu le courage de s'attacher avec persévérance aux trafics plus prosaïques et pourtant combien fondamentaux, de la mer du Nord et de la Baltique, ou encore de ceux qui mettaient en garde contre toute analyse parcellaire du commerce maritime. Parmi ceux-ci, je pense surtout à Michel Morineau, dénonçant les risques d'escamoter, dans les analyses des réussites du commerce colonial français du XVIII^e siècle, la question essentielle des débouchés et des mécanismes de compensation internationaux dans un jeu des échanges global [1708].

Pierre Jeannin a poursuivi avec rigueur, modestie et ténacité pendant un demi-siècle l'étude des marchands du Nord au début de l'époque moderne [899-904], qu'il traquait en mettant à profit des sources redoutables. Si sa production, à lire et méditer, ne remplit pas des tablettes – contrairement à ses milliers de fiches – son legs est pourtant majeur. Il a entre autres formé quelques jeunes chercheurs qui n'ont pas succombé à l'attrait de l'histoire des mentalités qui remplissait les amphithéâtres de l'EHESS dans les années 1990. Il y avait peu, très peu de Français dans les cours de Pierre Jeannin ; parmi eux, Jacques Bottin [232] et Marie Pelus-Kaplan [1709], continuent à alimenter la recherche sur les trafics et les marchands du Nord. Plusieurs jeunes étrangers se sont formés aux cours dispensés par Pierre Jeannin ou ont profité de ses conseils à l'époque de leur doctorat : quelques-uns sont actifs aujourd'hui dans le monde universitaire français, comme S. Marzagalli ou A. Wegener [1152, 1665], d'autres ont terminé des thèses probes et denses [1658-1659 ; 1710]. Dans le même esprit, P. Pourchasse a consacré sa thèse à l'étude du commerce entre la France et le Nord au XVIII^e siècle

[1376], s'efforçant de prendre en compte aussi les suggestions des approches systémiques et la théorie des coûts de transaction, qui animent la recherche scandinave depuis plusieurs années.

Prosaïques, aussi, les études sur le commerce du sel, auquel s'est consacré tout particulièrement Jean-Claude Hoquet [846-850]. Et pourtant, en dépit de l'exotisme du commerce asiatique et antillais et de l'attrait des cargaisons d'argent du Potosi, l'essentiel des échanges maritimes de l'époque moderne porte sur le sel, les céréales, le vin. C'est à partir de ces constats que se sont développées au cours des dernières années les études sur le cabotage, menées par Gérard le Bouëdec [1007, 1009, 1013] et par Gilbert Buti [331-340], et par leurs étudiants, mais qu'avaient remarquablement initiées C. Huetz de Lempis dans son ouvrage déjà cité.

40

Longtemps négligé au profit de l'étude des trafics plus « nobles », car plus prestigieux, plus riches, plus lointains, on s'est rendu enfin compte que le cabotage constitue une clé essentielle pour comprendre les échanges maritimes, la construction des espaces commerciaux et l'articulation entre grands ports et façades littorales. Gilbert Buti et Daniel Panzac, qui s'est attaqué au commerce du Levant [1711], ont su renouveler notre compréhension de la navigation méditerranéenne et de ses logiques de fonctionnement, mettant en lumière les interrelations qui permettent le jeu de l'échange. Ces acquis n'ont été possibles qu'à partir des dépouillements massifs de sources, dont les auteurs ont su montrer l'extrême richesse mais aussi les limites qui incitent à les croiser. Leur démarche permet de quantifier les échanges tout en ne perdant pas de vue les individus qui les ont animés. C'est ainsi que, insensiblement, le quantitatif refait surface, mais enrichi des modèles interprétatifs contemporains qui conçoivent les relations sociales en termes de réseaux et d'interrelations fondées sur les rapports de confiance. Dans la même mouvance, j'ai moi-même exploré la mise en place des réseaux transatlantiques entre Bordeaux et les États-Unis au lendemain de l'indépendance américaine [1153, 1712]. L'intérêt se porte aussi sur les mécanismes de substitution qui permettent la poursuite des échanges en temps de guerre et sur les changements de pavillon et autres subterfuges qui s'opèrent alors. Plus que jamais, ces périodes de conflit nécessitent la prise en compte de l'ensemble des échanges : la leçon de M. Morineau a été intégrée [1713].

La tendance à quantifier les échanges (nombre de navires, tonnage, valeur) telle qu'elle était pratiquée dans les années 1970 ne permettait pas de les saisir dans leurs interconnexions : les flux étaient perçus à l'entrée et/ou à la sortie d'un port, souvent à partir d'une seule source majeure, mais la logique de l'ensemble, qui naît d'interactions multiples, était généralement effacée par

l'agrégation des données. Face à cette impasse, certains s'étaient repliés dans la micro-histoire d'un armateur ou d'une expédition, qui offrait la possibilité d'une histoire incarnée, permettant de saisir les acteurs et leur rôle. Mais il semble possible aujourd'hui de relancer une approche quantitative plus large qui participe à une lecture systémique des échanges.

La génération qui a assimilé tant bien que mal la production du dernier demi-siècle est consciente des limites des lectures quantitatives classiques qui agrègent les données et effacent les cas et les stratégies individuelles, mais aussi de celles de l'étude d'un cas qui n'est pas nécessairement représentatif des logiques globales. La volonté de sortir d'une lecture linéaire et polarisée des échanges – tel le mouvement d'un port, dont on saisit la géographie commerciale directe, mais pas les étapes complexes qui sont en aval et en amont des expéditions qui arrivent et qui sortent du port étudié – se traduit dès lors par la recherche d'une lecture systémique permettant de ne pas perdre de vue l'individualité des parcours, des stratégies, des cas, tout en saisissant les échanges aussi de manière globale. Bref, il s'agit de varier constamment d'échelle et de profiter des apports des lectures « macros » *et* « micros ». Les instruments technologiques qui faisaient défaut à la génération des années 1970 existent : les fiches perforées ont cédé la place aux logiciels pour la construction de bases de données relationnelles installés sur de microordinateur, et les SIG permettent désormais de lier bases de données et représentation cartographique de manière directe.

Si les nouvelles technologies facilitent l'analyse des données, les dépouillements des séries d'archives sont toujours aussi chronophages que par le passé. Or, une lecture systémique suppose la collecte préalable d'un nombre d'informations extrêmement considérable, dépassant les capacités individuelles et nécessitant la mise en place de collaborations nationales et internationales : pour vérifier que la destination déclarée à la sortie d'un port ne soit pas fictive, pour comprendre l'origine des marchandises importées, il faudrait idéalement consulter les sources et les archives de l'ensemble des places commerciales avec lequel le port est en liaison. Chaque chercheur détient, à partir des sources qu'il a exploitées, des informations qui permettraient de compléter le cadre que d'autres s'efforcent de reconstituer. Seule la mise en commun des informations peut permettre de dépasser les limites d'une recherche qui, de fil en aiguille, ne peut finir que par embrasser l'ensemble des économie-monde de l'époque moderne. Dans un climat institutionnel qui rend désormais plus aisée la coopération entre chercheurs appartenant à différents laboratoires de recherche (GIS, ANR, appels à projet européens), est ainsi née l'idée de constituer une base de données relationnelle

de la navigation entre le *xvi*^e et le *xix*^e siècle, qui sera alimentée au fil des dépouillements. Ce projet, nommé Navigocorpus³, a été validé par l'Agence nationale de la recherche en 2007, et devrait permettre vers 2010-2011 de mettre en ligne les informations disponibles, à l'instar de ce que le groupe réuni autour de D. Eltis et D. Richardson a fait pour les voyages de navires négriers <www.slavevoyages.org/>. Si ce projet collectif aboutit, tout un chacun pourra puiser à sa guise dans la base pour mener à bien ses recherches et renouveler, à partir de ses centres d'intérêt, le regard que nous portons aux échanges maritimes.

42

En observant les avatars du dernier demi-siècle de l'historiographie française sur les échanges maritimes à l'époque moderne, force est de constater que celle-ci semble avoir sombré corps et bien, du moins dans l'horizon international, après une phase glorieuse dans les années 1960-1970. Ce qui apparaît comme une crise dans les années 1980-1990 peut s'expliquer par des causes diverses, parmi lesquelles certaines relèvent du fonctionnement des institutions de recherche (facteurs générationnels, évolution de l'université française avec ses vagues inégales de recrutements, modifications dans les modalités d'organisation de la recherche, passage de la thèse d'État à l'habilitation introduisant un flottement dans les critères pendant une dizaine d'années dans une phase déjà critique pour l'histoire maritime), d'autres dépendent des phénomènes cycliques dus à la mode, l'essor de l'histoire sociale et des mentalités se faisant au prix du déclin général de l'histoire économique.

Entre navigateurs solitaires et pilotins jetés par-dessus bord par l'institution, le passage de témoin entre générations n'a pas toujours été aisé, ni linéaire. En dépit des vents et marées, toutefois, la recherche sur les échanges maritimes de l'époque moderne montre en France des signes encourageants : les années à venir nous diront si le bateau, en dépit de son équipage encore insuffisant, tiendra son cap. Ses figures de proue, en tout cas, leur montrent la route.

3 Navigocorpus est coordonné par Silvia Marzagalli (CMMC, Nice) et porté également par Pierrick Pourchasse (CRBC, Brest) et Jean-Pierre Dedieu (LARHRA).

LES ÉCHANGES : DU RIVAGE AUX GRANDS HORIZONS :
ÉTAT DE L'HISTORIOGRAPHIE FRANÇAISE
POUR L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE
(XIX^e-XX^e SIÈCLES)¹

Bruno Marnot
Université Bordeaux III

Autant le dire d'emblée : l'écriture de l'histoire économique maritime contemporaine reste marginale par rapport à la production nationale consacrée aux Temps modernes et, sur le plan international, par rapport aux travaux considérables qui ont été portés par de véritables écoles anglo-saxonnes et scandinaves. À quoi attribuer cette durable indifférence pour cette sous-catégorie de l'histoire économique contemporaine ? Deux raisons majeures peuvent être invoquées. À la différence de l'histoire moderne, l'histoire maritime contemporaine a probablement souffert de l'absence de travaux fondateurs d'envergure, tels que ceux produits par l'École des Annales, Fernand Braudel et Pierre Chaunu en tête. Par suite, elle a manqué d'enracinement institutionnel et de chefs de file – à l'instar de Michel Mollat du Jourdin pour l'histoire médiévale et de Jean Meyer pour l'histoire moderne – qui auraient pu proposer des recherches fécondes à d'éventuels disciples. La deuxième cause tient à une tradition de l'histoire économique contemporaine qui s'est essentiellement interrogée sur les origines et les formes continentales de la croissance française aux XIX^e et XX^e siècles : dans cette histoire, l'économie maritime n'aurait donc joué aucun rôle. Cela explique sans doute en grande partie, non pas l'absence de travaux, mais leur marginalité dans le monde universitaire et leur production laissée, le plus souvent, à d'anciens acteurs du monde maritime. De façon paradoxale, l'histoire économique maritime des XIX^e et XX^e siècles a été largement sous-estimée, alors que se sont produites une

1 Rapport de synthèse présenté par Bruno Marnot avec la collaboration de M.-F. Berneron-Couvenhes, H. Bonin, C. Borde, A. Fernandez, G. Le Bouëdec.

révolution des transports maritimes et une internationalisation des échanges mondiaux sans précédent. Faute de troupes, les Contemporanéistes français furent presque toujours absents des sessions des congrès de l'Association internationale des historiens économistes consacrées à l'histoire maritime. Il semble néanmoins que, depuis une vingtaine d'années, un regain d'intérêt se soit manifesté au sein de la recherche académique, phénomène qui se serait même accéléré depuis une décennie, dans les divers domaines qui font partie du champ des échanges maritimes, même si au travers des six sous-thèmes que nous avons définis et défrichés les disparités bibliographiques demeurent.

LES ASPECTS TECHNIQUES DE LA NAVIGATION MARITIME

44

Commençons par établir l'inventaire de l'histoire du matériel naval, qui a connu des transformations considérables aux XIX^e et XX^e siècles. En fait, ni l'histoire des techniques, en plein renouvellement, ni l'histoire des sciences n'ont vraiment attaqué de front l'histoire des technologies maritimes, même si quelques travaux récents sont susceptibles d'enclencher une dynamique, tandis que l'histoire des entreprises dans ces secteurs en est encore à ses débuts. Fort heureusement, les arcanes de la construction navale sont devenues moins ésotériques depuis la publication de trois ouvrages qui éclairent chacun à leur façon les différents aspects de la construction traditionnelle et industrielle [1427, 679, 1381].

La construction navale

L'histoire contemporaine de la construction navale a été fortement marquée par l'actualité sociale de ce secteur industriel. Elle est restée longtemps l'apanage des spécialistes d'histoire industrielle [1112] ou sociale [616, 617]. Les érudits locaux, souvent des ingénieurs retraités ou autres professionnels de la Navale, anciens de la marine, tel Jean Randier [1396], ou militants syndicaux, ont illustré l'histoire fortement affective de ces grands chantiers aujourd'hui fermés : Bordeaux, Saint-Nazaire, Nantes, Le Trait, Le Havre, Dunkerque et la Méditerranée. De son côté, le mouvement patrimonial du *Chasse-marée* a étudié à sa façon – avec plans inédits et riche iconographie, mais trop longtemps en marge des milieux universitaires – divers types de bâtiments, décrivant à l'occasion les chantiers et leur production, les caractéristiques des bateaux et des navires. Cependant, en comparaison des bateaux de pêche, les navires marchands n'ont eu la faveur de l'éditeur de Douarnenez que plus tardivement, avec des sujets relatifs aux *clippers*, aux bateaux pilotes du monde entier ou au paquebot *Normandie*.

La réflexion sur les archives de la construction navale fut engagée entre archivistes et historiens au cours du colloque de Rouen en 2002, permettant de relayer les initiatives et les publications d'associations ou de musées créés après la fermeture des chantiers. En concluant l'une des rares synthèses récentes consacrée à l'historiographie de la construction navale en France, Sylviane Llinares [1096] posait le problème préalable de l'existence des sources. En effet, les Contemporanéistes sont confrontés à des fonds d'archives souvent très lacunaires. Le colloque de Rouen a mis en lumière cette disparité des fonds, qui est directement liée à l'absence de politique de conservation de certains entrepreneurs et aux conditions, souvent très dramatiques, de restructuration et de fermeture des chantiers.

Aujourd'hui, cette histoire de la construction navale doit être fermement replacée dans le cadre de l'histoire maritime, autour de ses liens multiples avec l'armement commercial ou militaire, avec les autres secteurs économiques et les sociétés du littoral, ainsi que les arrières et les avant-pays. En effet, les industries mobilisées par la construction des bateaux et des navires ne sont pas exclusivement littorales, ce qui permet de mieux situer l'activité de la construction navale dans un contexte plus large, aussi bien pour les entreprises que pour les villes et les régions concernées. Les travaux effectués jusqu'ici devraient être recentrés autour de la structuration du secteur lui-même et de ses sous-traitances, et ne pas faire l'économie de l'histoire des entreprises qui n'est pas seulement une voie possible mais un préalable méthodologique. À ce titre, les thèses d'Olivier Raveux et de Damien Richard [1401, 1414] marquent une étape importante, complétée par des études moins amples mais précieuses, relatives à l'histoire des chantiers de construction [506, 684] et à leur financement [508, 207, 528]. Il faut y ajouter les études universitaires, relativement nombreuses, liées aux petits chantiers artisanaux, travaillant surtout pour le secteur de la pêche et les entreprises de cabotage. En attendant une synthèse de langue française, qui permettrait de situer le secteur de la construction dans un contexte plus large, il faut avoir recours à un travail en anglais.

La connaissance de l'histoire de la réparation navale est encore plus lacunaire : deux études lui ont été surtout consacrées : l'article de René Steylars [1521] sur Dunkerque et le livre de Xavier Daumalin, Jean Domenichino et Olivier Raveux sur Marseille [554]. Enfin, l'économie des conventions, qui établit le lien social entre les armateurs et les constructeurs, a été abordée avec les articles d'Alain Dewerpe pour le secteur industriel au *xx^e* siècle et celui de Christian Borde pour les entreprises artisanales au tout début du

XIX^e siècle ; ce dernier montre tout particulièrement la précocité de l'usage de la construction en série [605, 606, 221].

Les innovations techniques

Autre question centrale, celle de la double transition bois-fer et voile-vapeur. La première renvoie à l'économie des bois de marine qui permet de faire le lien avec les travaux des Modernistes, en particulier ceux d'Andrée Corvol, de Jean-Marie Ballu et de Jean-Yves Puyo [482, 79, 1389]. La transition bois-fer avait fait l'objet d'un article de Charles Dollfus [613] lors du colloque organisé par Michel Mollat du Jourdin en 1970. Cependant, les études consacrées aux modes de construction en fer et en acier demeurent rares. Le colloque fondateur de 1970 avait réuni des contributions majeures à propos du nouveau mode de propulsion [C44]. Cette thématique a été reprise lors du récent colloque tenu à Nantes, consacré à *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu XVII^e – milieu XIX^e siècles)*, avec les communications de Dominique Brisou et de Floriane Guégan [293, 763]. Il faudrait y ajouter les articles de Jacques Gay et de Christian Borde [729, 223] sur l'adoption de la propulsion à hélice. Malheureusement, les travaux sur la conversion à la vapeur dans la marine marchande n'ont toujours pas l'ampleur de la thèse de Dominique Brisou qui s'est intéressé à son introduction dans la marine militaire [292]. Enfin, à l'exception de la vaste synthèse de Jacques Gay sur l'histoire des ancres [728], les recherches sur la conception des appareils et des instruments scientifiques demeurent rares. L'étude des brevets constitue, comme dans tous les secteurs industriels, une source incontournable pour comprendre les rythmes et les modalités de l'innovation, comme l'a signalé l'article de Gérard Emptoz [648].

46

La navigation

L'histoire de l'hydrographie bénéficie de la thèse monumentale d'Olivier Chapuis [429, 1232, 212] et des travaux d'autres chercheurs sur les débuts de la cartographie scientifique. Les grands moyens de communication intercontinentaux et leur ingénierie en rapport avec le fait maritime constituent une approche de l'histoire des techniques, illustrée par les thèses de Pascal Griset sur les câbles sous-marins, de Nathalie Montel sur la construction du canal de Suez, et de Laurent Bonnaud sur le tunnel sous la Manche [759].

L'histoire de la signalisation maritime a bénéficié du mouvement de sauvegarde des bateaux feux, tandis que celle des phares est désormais bien connue grâce aux travaux universitaires de Jean-Christophe Fichou et de Vincent Guigueno [680, 681, 771]. Par contraste, l'histoire des services

portuaires demeure très peu fréquentée par les historiens de métier. À notre connaissance, il n'existe pas de référence sur le courtage ou les assurances maritimes pour la période considérée, et l'on ne peut guère détecter qu'un seul article sur le pilotage [222], et quelques témoignages sur le remorquage. De façon plus générale, l'histoire de la sécurité dans les transports maritimes est à peine esquissée [225]. Une histoire plus large des politiques de sécurité qui engagent les gouvernements, les armateurs et les organisations internationales reste à faire. À cet égard, les historiens devraient s'appuyer sur les travaux des juristes [183, 184].

LES PORTS DE COMMERCE

En dépit des lacunes signalées plus haut, l'historiographie des ports de commerce n'est pas demeurée un « territoire du vide », mais elle est peut-être la plus méconnue des différentes sous-disciplines qui constituent l'histoire économique maritime contemporaine en France.

L'autonomisation de l'histoire portuaire

L'écriture de l'histoire récente des ports de commerce est restée longtemps sous l'emprise de la géographie et de l'histoire urbaines, si vives durant les décennies 1960 et 1970. Cela explique que la question des ports a été longtemps envisagée sous l'angle des rapports de plus en plus problématiques entre espace urbain et espace portuaire au cours des XIX^e et XX^e siècles [420, 86, 314, 455, 1086, C6]. Dans cette perspective, les nombreuses monographies urbaines publiées par la maison Privat de Toulouse ont offert d'utiles chapitres sur l'évolution des activités portuaires.

L'histoire des ports s'est peu à peu émancipée de cette réflexion. Là encore, des problématiques de la géographie maritimiste sont demeurées prégnantes, avec les synthèses de Paul Hérubel et de Marcel Célerier [836, 405], mais surtout grâce au raffinement méthodologique apporté par l'école fonctionnaliste, représentée en France par André Vigarié avec sa thèse magistrale sur la *Northern Range* [1633] et en Angleterre avec Bird et Morgan [159, 160, 1245]. Cette influence se retrouve en particulier dans ce qui constitua la première grande thèse d'histoire portuaire en France, toujours inégalée à bien des égards, à savoir l'ouvrage de Jean Heffer sur le port de New York, qui s'inspira aussi des méthodes économétriques américaines [825].

Cependant, l'historiographie des ports avait pris du retard par rapport aux nombreuses productions anglo-saxonnes et belgo-néerlandaises des années 1970 et 1980. C'est véritablement à partir de la décennie suivante

que le corpus des travaux universitaires français a commencé à s'étoffer. En France, l'histoire des ports de commerce, considérés comme des entités spatiales, économiques et institutionnelles s'est caractérisée par une diversité d'approches qui en fait sa richesse, mais dont chacune est sous-tendue par une interrogation commune : comment rendre compte des transformations portuaires à partir du siècle de la révolution industrielle ? Une rapide excursion parmi les principales thèses soutenues en France permet de distinguer quatre grands types d'approches qui ont tenté, chacune à sa façon, de rendre compte de ces transformations radicales de l'économie portuaire :

48

1° l'approche fonctionnaliste est sans doute celle qui a donné lieu au plus grand nombre de travaux. Elle est l'héritière des interrogations des économistes et des géographes du siècle dernier sur les fonctions qui caractérisaient un port moderne. Son objectif est de cerner les processus à l'œuvre dans l'évolution et la complexification de fonctions portuaires par rapport aux transformations économiques. Dans cette perspective, l'approche monographique a été presque exclusivement privilégiée, avec les thèses exemplaires de Gérard Le Bouëdec, Georges Oustric, Christian Borde, Joan D. Casey, et plus récemment Claude Malon [1008, 1281, 217, 388, 1114].

2° l'approche institutionnelle est l'héritière d'une tradition juridique qui s'est intéressée à l'évolution des ports dans leurs dimensions administratives et financières, et dont la plus belle illustration est l'ouvrage de Jacques Grosdidier de Matons [760]. Il s'agit d'une problématique assez spécifiquement française qui s'interroge sur les rapports entre les ports et l'État, et plus particulièrement sur le retard croissant des ports français qui serait liée à l'extrême centralisation du système de décision. Cette problématique a donné lieu à peu de travaux d'envergure, hormis la thèse ancienne mais toujours solide de Paul Jeulin et la thèse récente non publiée de Marie-Françoise de Vannoise-Pochulu, ou encore un article de Bruno Marnot [905, 1604, 1128]. Elle a néanmoins débouché sur des réflexions relatives à l'action des communautés portuaires en faveur de leurs établissements, qu'il s'agisse des chambres de commerce maritimes [329, 230, 579, 1131], des lobbys parlementaires [776] et des municipalités [1563].

3° l'approche environnementaliste cherche à comprendre les logiques à l'œuvre dans les transformations du site portuaire, c'est-à-dire ses adaptations successives aux nouveaux besoins de l'économie maritime et continentale. Cette approche distingue deux options différentes. La première accorde la priorité à l'histoire des techniques et aux réponses apportées par les aménageurs aux défis économiques qui leur furent posés. À cet égard, l'ouvrage de René Borruéy a valeur de référence, tout comme la thèse de Michel Croguennec

[229, 507], malheureusement non publiée, qui met en exergue le rôle des travaux publics. La deuxième démarche a davantage retenu le rôle des cultures locales et des représentations dans l'aménagement du site. Elle cherche à montrer combien la force des projections et des anticipations sur l'avenir d'un port par les acteurs locaux a pu influencer ses transformations morphologiques. Dans cet ordre d'idées se place l'essai fondateur de Marcel Roncayolo sur Marseille, suivi par l'étude de Marie-Thérèse Cloître-Quéré sur Brest et la réflexion féconde d'Anne Vauthier-Vézier consacrée à Nantes et l'aménagement de la Basse-Loire [1445, 452, 1610].

4° l'approche globalisée rompt avec l'approche monographique et s'inscrit surtout dans une perspective comparatiste. Son objectif ultime consiste à appréhender les effets des évolutions des économies mondiale et nationales sur les économies portuaires, qui se trouvent à leur interface, pour en comprendre les différentes dynamiques à l'œuvre. On y retrouve parfois, de façon plus ou moins directe – ou plus ou moins consciente –, l'héritage de la problématique braudelienne des « économies-monde ». Cette approche est au fond l'histoire de l'intégration plus ou moins bien réussie des ports aux mutations profondes de l'économie globale (échanges, marchés, industrialisation). À cet égard, la thèse d'André Vigarié demeure un ouvrage fondateur, tout comme l'étude de Jean Heffer, qui a constamment remis en perspective l'évolution de l'activité du port New York par rapport aux autres établissements concurrents de la côte Est des États-Unis. Un travail de comparaison a également été tenté par Françoise Siochan-Monnier [1505] pour les ports bretons. C'est l'approche globalisée qui a inspiré Bruno Marnot dans ses travaux relatifs à la modernisation des grands ports de commerce français au XIX^e siècle [1130, 1134, 677, 580, 100].

Les approches transversales

À côté de ces histoires totales des ports, restituées le plus souvent sur la longue durée, se sont également multipliées des études transversales qui ont privilégié tel ou tel aspect. Ainsi, l'histoire des représentations, des rapports entre mémoire et histoire des ports a suscité depuis une dizaine d'années des études en assez grand nombre, à l'image des colloques organisés par Frédéric Roudot et Guy Saupin, ou d'articles isolés [1448, 1478], qui ramènent directement aux problèmes complexes des relations entre les villes maritimes, leurs ports et leur rapport à la mer.

La thématique de l'industrialisation portuaire est plus traditionnelle, mais elle a, en revanche, connu peu d'émules depuis les travaux fondateurs du géographe Christian Verlaque, et des historiens Jacques Fiérain et Jean-

Louis Maillard [1622, 683, 1111]. Les productions les plus substantielles ont eu lieu au sein de l'équipe des historiens marseillais avec des contributions majeures comme celles de Louis Pierrein, Marcel Courdurié, Olivier Raveux, Xavier Daumalin [1355, 485, 551, 552, 553, 1401]. Ces travaux fondateurs ont donné lieu à une réflexion stimulante de la part d'Olivier Pétré-Grenouilleau dans les *Négoces maritimes français* [1347, p. 208-235]. Les approches sectorielles spécifiques aux industries portuaires sont très inégales. Les chantiers navals ont fait l'objet de plusieurs études (*cf.* plus haut), tout comme la filière agro-alimentaire, avec les enquêtes régionales d'Olivier Pétré-Grenouilleau et de Marc de Ferrière [1346, 556], ou infra-sectorielles, consacrées aux industries traditionnelles, à l'image des travaux récents sur la branche sardinière [138, 629, 682]. En revanche, certains secteurs, comme la sidérurgie, la mécanique et l'énergie ont été moins bien traités et, pour la période récente, davantage laissés à la sagacité des géographes, en attendant la conclusion des travaux de Morgan Le Dez sur l'industrie pétrolière [1022, 1023]. À la charnière de l'histoire patrimoniale et de l'histoire industrielle des ports, il convient également de citer le colloque du CILAC de 1998 consacré au patrimoine industriel portuaire.

Enfin, les mutations du site portuaire, parfois dans le sillage de la problématique des relations villes/ports, ont suscité quelques études de cas sur la longue durée [1413, 609, 1050, 1206, 1357, 1668], en rapport avec les nouvelles emprises industrielles [676, 536], ou avec les emprises militaires qui se perpétuent [220].

Le bilan relatif à l'histoire portuaire contemporaine n'est donc pas nul, mais des lacunes subsistent et les travaux futurs devraient s'orienter en priorité vers des pistes finalement mieux explorées jusqu'ici par les géographes. Leurs concepts et méthodes peuvent d'ailleurs faire l'objet d'une réutilisation par les historiens, à condition qu'elle soit pertinente. Ces champs sont les suivants : l'histoire des ports depuis la Deuxième Guerre mondiale ; des analyses plus systématiques sur l'évolution des relations entre les ports et leur avant et arrière-pays [1129] ; des études sur la construction des réseaux portuaires [1601], en particulier des enquêtes régionales qui s'interrogeraient sur la nature des relations commerciales entre ports (concurrence mais aussi complémentarité entre ports principaux et ports secondaires) ; une histoire de l'ingénierie des ports de commerce, en particulier pour mieux comprendre les logiques de la rationalisation de l'espace portuaire [193], la résolution des problèmes soulevés par les travaux maritimes, les questions de l'interconnexion entre modes de transport maritimes et terrestres.

Qui dit port dit nécessairement trafics. L'histoire des flux maritimes de marchandises et de personnes a été, dans l'historiographie internationale des quarante dernières années, dominée par les travaux majeurs de Douglas C. North, consacrés à l'évolution de la productivité du transport maritime et des taux de fret sur la longue durée, lesquels ont évidemment été discutés depuis lors, en particulier par Charles Knick Harley. La question de la baisse des taux de fret recouvre une problématique centrale de l'histoire économique, qui est celle de l'intégration progressive des marchés, comme l'ont notamment montré les travaux de Lewis Fischer et Helge Nordvik, ou de Kevin O'Rourke et James Williamson. Ces recherches, au croisement de l'histoire économique, de la théorie économique et de la modélisation mathématique, prisées par les historiens anglo-saxons et scandinaves, n'ont pas, en revanche, inspiré les historiens français qui se sont pour la plupart d'entre eux tenus à distance de l'économétrie. Ces derniers sont restés fidèles à une histoire quantitative plus classique, mais les analyses de Jean-Claude Toutain sur les transports en France dans la longue durée [1572], qui ont donné place à l'évolution de son trafic maritime, ont fait peu d'émules. Dans ce domaine aride de l'histoire économique, il faut pour l'instant se contenter de rares études de cas. Signalons deux anciens mémoires de maîtrise consacrés aux trafics nantais et bordelais [1295, 382], la thèse de Robert Follin, ainsi que deux articles récents de Christian Borde et Hubert Bonin, le deuxième étant consacré à l'évolution du transit dans le canal de Suez [691, 219, 206].

Si les travaux qui ont tenté de quantifier l'histoire des flux de marchandises font toujours cruellement défaut, davantage de recherches ont été consacrées aux échanges de certains types de produits qui ont participé aux grands cycles de l'économie maritime française, définis par Olivier Pétré-Grenouilleau dans *Les Négoces maritimes français*. En fait, il n'existe pas, pour l'époque contemporaine, d'étude majeure réservée à un produit en tant que tel, à l'exception de celle de François Crouzet sur le charbon anglais en France [511]. Au mieux sont-elles intégrées dans des enquêtes à la chronologie plus ample comme celles de Paul Butel à propos du thé, d'Alain Huetz de Lempis à propos du rhum ou encore de Frédéric Mauro pour le café. Les monographies de produits ont été le plus souvent vues sous l'angle du port d'importation. On songe ici aux ouvrages fondateurs et denses de l'école marseillaise, inaugurés par l'ouvrage de Louis Pierrein et poursuivis par Patrick Boulanger, dont l'investigation s'arrête cependant à la période de la Restauration [1355, 247]. En dehors du cas marseillais, il existe d'autres études concernant plus particulièrement les ports havrais et rouennais. Outre deux mémoires de

maîtrise consacrés l'un au coton et l'autre au café [456, 1382], il convient de citer les articles de Didier Ringuenet relatif au pétrole [1431], de Pierre Guillaume au commerce du charbon à Bordeaux [775], et de Frédéric Baillard aux biens énergétiques à La Rochelle-La Pallice [69]. Pour revenir au Havre, deux thèses récentes permettent une meilleure connaissance des échanges développés par le port : celle de Maria de Graça Leal Nascimento Brault à propos des relations entre Le Havre et Rio de Janeiro au XIX^e siècle, et surtout celle de Claude Malon à propos des trafics de produits coloniaux au XX^e siècle [1040, 1114]. Dans cette série havraise, il faut à nouveau inclure évidemment les travaux précurseurs du grand géographe André Vigarié, qui fut le premier à insister sur la spécificité du port normand comme port de marché [1638].

L'histoire des trafics de produits a également été vue à travers l'étude des aires commerciales ultramarines, en particulier océaniques, américaines et africaines. Parmi les ouvrages fondateurs, de qualité inégale, citons ceux de Jean-Paul Faivre, de Bernard Schnapper et d'Étienne Denis, suivis de l'article important de Jürgen Schneider [654, 1487, 1488, 590, 1489]. Ici encore, l'école marseillaise s'est distinguée avec les analyses exemplaires de Xavier Daumalin et d'Olivier Lambert [551, 969]. L'histoire des trafics avec le Pacifique et l'Amérique du Nord ont également fait l'objet d'articles de la part de Jacques Portes et de Bruno Marnot [1132, 1133, 1373]. L'avant-pays bordelais est mieux connu depuis quelques années grâce à un article de Jean-Pierre Poussou [1377] et à quelques travaux de maîtrise. Même non publiées, il convient de signaler l'existence de deux thèses nantaises, l'une de P. Ampion consacrée au commerce de Nantes avec la côte occidentale de l'Afrique entre 1833 et 1895, l'autre de S.O. Kané avec l'Océan indien de 1825 à 1884.

Les recherches relatives aux flux de personnes sont encore dans l'enfance. À propos des derniers trafics négriers et de leur répression on dispose néanmoins des travaux majeurs de Serge Daget [529, 530]. Quant aux études des flux migratoires, elles sont pratiquement inexistantes. Signalons néanmoins l'étude confidentielle mais précieuse du géographe bordelais Philippe Roudié, ainsi que l'ouvrage dirigé par John Barzman et Éric Saunier sur les migrants au Havre [1447, 101]. Quant à l'analyse du transport des voyageurs internationaux et des touristes, il convient de se reporter aux monographies portuaires, telles celles consacrées à Boulogne et Calais [1280, 1281, 217], ou bien aux histoires de compagnies de navigation, comme la récente étude sur les *Messageries maritimes* menée par Marie-Françoise Berneron-Couvenhes. On pourrait d'ailleurs faire le même constat à propos du trafic de marchandises, dont les études sont diluées à travers les monographies portuaires, de même

que les recherches dévolues aux compagnies de transport et aux compagnies commerciales.

LE CABOTAGE

Si l'on examine l'histoire du trafic, mais cette fois au long des côtes, on pourrait dire qu'elle se résume à un désert bibliographique. Cette lacune durable a pour principale conséquence de méconnaître le secteur du cabotage, encore dynamique au XIX^e siècle en France, mais dont on tend à sous-estimer l'importance économique. En témoignent les comparaisons rigoureuses établies par Bernard Lepetit entre ce secteur et les moyens de transport terrestres de l'ère pré-ferroviaire [1065].

Oubliée par la recherche académique, la mémoire de l'activité cabotière a surtout été réactivée grâce à la nostalgie des acteurs, puis des patrimoniaux, dans les années militantes du « patrimoine maritime », ce dont *Le Chasse-marée, revue d'histoire et d'ethnologie maritime*, s'est fait le porte-drapeau. Mais l'approche limitée de ses articles fut bien signalée par Gérard Le Bouëdec : priorité à l'iconographie et texte qui privilégie le recueil de documents et les témoignages plutôt que l'analyse historique. Il ne faut pourtant pas jeter le bébé avec l'eau du bain salé, puisque malgré tout cette histoire patrimoniale a donné lieu, dans les années 1990, à quelques travaux d'histoire locale non dénués d'intérêt [1036, 674]. Cette littérature de *shiplovers* a récemment gagné en qualité grâce à la revue mensuelle *Navires et marine marchande*, comme en témoignent les nombreux articles de Gérard Cornier [474 à 479]. Ces publications ont d'ailleurs servi, à l'occasion, de support à certains universitaires [218, 182].

L'un de leurs premiers articles consacrés à la question du cabotage est peut-être dû à Pierre Guillaume, mais, si c'est le cas, son entreprise est restée longtemps isolée [774]. Les travaux d'envergure sont demeurés une denrée rare. Deux thèses récentes, bien que non spécifiquement consacrées au cabotage, viennent apporter un éclairage neuf sur l'économie cabotière du XIX^e siècle. Jean-Christophe Fichou conteste l'idée d'un cabotage en crise dès les années 1865, qui aurait été écrasé par la toute-puissance des grandes compagnies ferroviaires [682]. De même, Julien Amghar a montré qu'un changement d'échelle permet de corriger sérieusement le regard que nous portons sur les petits ports et l'importance du trafic côtier dans leur économie [24]. Perspectives nouvelles qui se confirment dans les travaux de maîtrise commis par les étudiants lorientais ou, de façon plus isolée, dans une étude statistique sur le cabotage à Bordeaux au XIX^e siècle [435, 1031, 283,

284, 1338, 540]. Plutôt que d'un déclin, faudrait-il parler, selon Gérard Le Bouédec, de la fin dans les années 1850-1880 d'un certain cabotage national et interrégional né à la fin du Moyen Âge ? Dans la foulée des propositions formulées par Gilbert Buti, trois pistes essentielles de recherche mériteraient d'être défrichées, à savoir, en premier lieu, le rôle, la place et les liens du cabotage par rapport aux autres moyens de transports et son évolution dans la longue durée ; l'intégration du cabotage dans le marché européen, l'économie coloniale et les marchés extra-européens, selon un jeu d'échelles spatiales qui nous invite à revenir aux réflexions des géographes maritimistes, comme André Vigarié à propos de la *Northern Range* et Raymond Follin à propos de la Méditerranée ; l'étude, enfin, des entreprises, afin de mieux connaître l'histoire de ce micro-capitalisme.

LIGNES ET COMPAGNIES DE TRANSPORT MARITIME

54

L'entreprise maritime : un secteur oublié de l'histoire économique maritime

L'histoire des moyennes et grandes entreprises de transport maritime est mieux connue. Mais, à y regarder de près, la bibliographie relative aux grands armements est faussement abondante. Si l'histoire de la Marine n'est plus tout à fait le « champ encore bien inculte de l'histoire du XIX^e siècle » que déplorait Étienne Taillemite, grâce à des travaux d'historiens, comme ceux de Michèle Battesti [102 à 106], la marine marchande suscite toujours moins de travaux que la marine de guerre. Les synthèses sont rares pour le XX^e siècle [147, 389] et quasi inexistantes pour le XIX^e. L'histoire de la marine marchande et des compagnies de navigation a été davantage étudiée dans les pays anglo-saxons. La Grande-Bretagne figure assez naturellement en tête, puisque, à la suite de Francis Hyde, furent lancées des études relatives aux armements non seulement nationaux mais aussi européens, comme celle de Michael Smith sur les Chargeurs Réunis [1509]. Les historiens anglo-saxons ont également mené des travaux pionniers sur l'histoire des ententes entre grandes compagnies et développé une approche régionale qui apportait un éclairage transversal. Au même moment était publiée en France l'étude pionnière, mais demeurée isolée, de Marthe Barbance sur l'entreprise Bordes en Amérique du Sud [88]. Dans cette veine, il faut également citer les travaux de Pierre Derolin, ainsi que les articles de Pierre Guiral et de Michel Barak, d'une part, de Jean Tonnadre, d'autre part, davantage centrés sur la problématique des lignes transatlantiques [596, 597, 799, 1561].

En fait, jusque dans les années récentes, les travaux relatifs aux transports maritimes sont restés rares et ont surtout suscité l'intérêt des géographes [1634, 1635, 1636, 1336, 705], des économistes [108, 1106] et des juristes, ces derniers s'étant surtout interrogés sur les rapports des compagnies de navigation avec les pouvoirs publics [801, 564]. Cette problématique a été récemment éclairée dans sa dimension historique avec la communication d'Olivier Pétré-Grenouilleau relative à la crise de la marine marchande française dans la deuxième moitié du XIX^e siècle [1348].

Les firmes de transport maritime ont été traditionnellement abordées de deux manières. Sous l'angle du navire d'abord : les compagnies de navigation ont été surtout connues par les ouvrages portant sur la légende dorée des paquebots, livres où la flotte et l'iconographie tiennent la première place, écrits par d'anciens navigants ou plus souvent encore par des amoureux des « géants des mers ». Leur apport peut être utile, mais ils ne sauraient être considérés comme des ouvrages répondant aux critères de la recherche historique. S'est aussi longtemps imposé le point de vue des compagnies. Les livres commémoratifs sont les plus représentatifs de cette tendance, y compris lorsqu'ils émanent d'études véritablement réalisées à partir de sources d'archives, comme la monographie sur la Compagnie générale transatlantique de Marthe Barbance [87], devenue le « livre du Centenaire », mais qui est resté pendant longtemps l'exemple le plus satisfaisant en matière d'histoire des compagnies de navigation. Le cas le plus fréquent demeure cependant les monographies écrites par d'anciens acteurs, tels les ouvrages de Jean Baugé et René-Pierre Cogan sur les Chargeurs Réunis, ou Pierre Lanier sur la Compagnie générale transatlantique, ainsi que par des journalistes de la mer [117, 985, 1089, 136].

L'essor récent de l'histoire d'entreprise

Deux moments significatifs sont à repérer dans l'émergence d'une histoire universitaire des armements maritimes. Tout d'abord, le colloque dirigé par Michel Mollat en 1970 sur les origines de la navigation à vapeur, qui accorda une place non négligeable à l'histoire de la marine marchande avec les communications de Pierre Guiral, Bertrand Gille, Louis Girard et Marthe Barbance [C44]. Par ailleurs, l'engouement pour l'histoire des firmes à partir des années 1970 et 1980, et l'accessibilité, depuis le milieu des années 1990, des archives d'entreprises, ont permis de renouveler les approches et d'adapter au secteur des entreprises de navigation les méthodes de la *Business History*.

Le cas de la Compagnie des Messageries maritimes est exemplaire des évolutions méthodologiques et problématiques de l'histoire des armements

maritimes. Pour les aspects mémoriels, citons les ouvrages des anciens membres de la compagnie, tel celui du commandant Lanfant qui établit les annales de la flotte des Messageries maritimes de 1851 à 1975, ou du président du conseil d'administration en 1973-1974, Roger Carour, qui a écrit une chronique de la compagnie [983, 381]. Plus ambitieux est le livre de Paul Bois, ancien médecin à bord des paquebots. Il a publié une histoire de la compagnie de 1851 à 1974, qui reste cependant événementielle et partielle. L'approche de la compagnie par le voyage et les sources littéraires est plus récente et plus originale [1298]. Il apparaît donc que les travaux universitaires sur cette compagnie restent très rares, dans la mesure où les archives de l'entreprise ne sont pas accessibles depuis longtemps. Leur tendance est de privilégier soit l'histoire de la flotte, soit une approche régionale [95]. Toutefois, aucune étude n'a tenté de restituer l'histoire de la compagnie dans son intégrité entrepreneuriale. C'est cette lacune historiographique que vient de combler récemment le livre de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes [148], qui s'impose désormais comme l'ouvrage de référence dans ce domaine de l'histoire maritime contemporaine.

Même assez mal connu jusqu'à aujourd'hui, le milieu des armateurs commence à susciter l'intérêt de la recherche académique. À cet égard, la collection consacrée au patronat sous le Second Empire a permis de restituer quelques biographies d'armateurs de premier plan, en particulier les volumes consacrés aux patronats bordelais et marseillais [401, 199]. Ce groupe socioprofessionnel est particulièrement bien connu dans le cas marseillais grâce aux ouvrages de Roland Caty et d'Éliane Richard et dans le cas nantais grâce à l'étude majeure d'Olivier Pétré-Grenouilleau sur le milieu négrier [400, 1345]. Néanmoins, les études biographiques et prosopographiques des armateurs du XIX^e siècle font cruellement défaut, ainsi que les études relatives à la disparition des armateurs-négociants. Par le biais de leur principale organisation patronale, le Comité central des armateurs de France, Christian Borde [226, 227] met l'accent dans ses travaux actuels sur la diversité de ce groupe et sur l'efficacité de son action de lobbying depuis la fin du XIX^e siècle.

LES MILIEUX D'AFFAIRES FRANÇAIS ET L'OUTRE-MER

L'histoire contemporaine des milieux d'affaires ultramarins peut être aussi perçue de façon paradoxale car elle semble, d'une part, glorieuse et émergente et, d'autre part, puissante et fragmentaire. Alors que l'ensemble colonial français était le deuxième du monde et contribuait à « la plus grande France »

économique, la recherche académique a connu un passage à vide et manque de l'ampleur que connaît la recherche britannique. Certes, elle a échappé au syndrome d'autocensure qu'a connu l'histoire ultramarine économique en Belgique, mais la force procurée par l'anticapitalisme et l'anticolonialisme dans les années 1960-1980 s'est étiolée, et le recentrage sur une analyse plurielle des stratégies et des performances des milieux d'affaires, ainsi que des retombées de leur action, a dû attendre le tournant du *xx^e* siècle pour redémarrer avec ampleur : l'école française d'histoire ultramarine économique est donc en plein réveil.

La vigueur de l'école française dans les années 1960-1980

Les initiatives pionnières ont fleuri pendant les années 1960-1980 au sein de ce que l'on peut appeler l'école française d'histoire ultramarine économique, notamment africaine. Peu d'années après le mouvement d'indépendance, le temps était venu d'un premier bilan, dans le sillage du questionnement d'Henri Brunschwig. Catherine Coquery-Vidrovitch, Hélène d'Almeida-Topor, Daniel Hémerly et Pierre Brocheux, puis Jacques Marseille [311, 467, 527, 297, 1137] et quelques autres ont constitué un premier corpus de méthodes, de problématiques, de chronologies, à propos de ce qui était plutôt alors l'histoire des impérialismes coloniaux. Leur apport a efficacement complété les recherches menées par la solide école française des africanistes concernant l'évolution de l'économie africaine elle-même.

Nombre de chercheurs de ces décennies étaient tenaillés par l'analyse historique des forces réelles, et parfois cachées, de « l'impérialisme », au sein de ce qu'Immanuel Wallerstein appelait « les empires mondes » [1663]. Ce courant de recherche a défini des pistes de travail concernant surtout le jeu de la concurrence économique inter-européenne autour de la quête de matières premières industrielles, la recherche de nouveaux marchés et l'ouverture de nouveaux champs d'investissement.

Le poids respectif de l'impérialisme colonial et de l'impérialisme économique a fait débat chez les historiens marxistes français, tels Jean Bouvier et René Girault [262], qui s'interrogeaient sur la variété des formes prises par ce capitalisme pour asseoir sa puissance. Un deuxième débat a porté sur ce que l'empire « rapportait ». Dans sa thèse, Jacques Marseille a, par exemple, établi que, dans la première phase coloniale, certaines parties de l'Empire ont été d'un bon rapport non seulement pour les entreprises coloniales mais aussi pour l'État ; et François Bobrie a montré, en son temps, dans un article solide que l'Indochine a remboursé sa conquête sur son propre budget [167]. Un troisième débat a porté sur l'entre-deux-guerres. De façon désormais

classique, nombre de textes ont scruté la façon dont l'Empire était censé jouer un rôle de protection et de repli économiques face à la grande crise des années 1930. Avant la thèse de Jacques Marseille, un colloque de 1976 avait étudié cet aspect dans le détail pour l'Afrique subsaharienne. Le débat s'est alors noué autour des freins posés à l'industrialisation de l'outre-mer par des industriels métropolitains soucieux de préserver leurs débouchés captifs. Toutefois, Bernard Schnapper a pris soin de préciser que la notion « d'exclusif colonial » était un faux ami, car celui-ci ne prend pas vraiment corps entre les deux guerres, malgré la montée des barrières douanières [1487, 1488]. Si le concept a été peu ou prou opératoire pendant l'Ancien Régime, il est devenu contradictoire avec le jeu des forces économiques en société capitaliste, parce que les rapports de compétitivité y prédominent, et donc les exigences d'un approvisionnement à meilleur coût. Cela explique un autre débat, qui concerne les limites de l'impérialisme économique : le capitalisme avait-il réellement besoin de l'Empire ? De telles considérations ont débouché sur une controverse désarçonnante à propos de ce qui aurait même constitué une forme d'anticolonialisme au sein du monde des affaires dans les années 1950 : les divisions au sein du monde de l'entreprise se seraient en fait avivées quant à la nécessité de préserver des chasses gardées qui risquaient de plus en plus de se transformer en entraves à la compétitivité des firmes.

Enfin, la transition de l'Empire au Tiers-Monde a suscité des réactions immédiates chez des historiens et des économistes qui ont tenté de reconstituer les armes discrètes – prises de participation, filialisation, « africanisation » – utilisées par les entreprises pour conserver leur poids économique dans les États nouvellement indépendants, par le biais d'un « néo-colonialisme » qui ne disait pas son nom. Jean Suret-Canale représente certainement le plus tenace des historiens économistes désireux de mesurer la force d'un nouvel âge de l'impérialisme économique [1526 à 1528, 1529]. Mais c'est le grand spécialiste anglais de l'histoire de l'impérialisme, David Kenneth Fieldhouse, qui a livré une mise au point rigoureuse et remarquable sur les rapports de l'Occident et du Tiers-Monde pendant la période coloniale – en précisant « le concept de l'économie coloniale » – et après [913].

Enfin, par souci d'objectivité face aux recherches souvent « anticapitalistes » de nombreux collègues, il faut relever les publications assurées par « les capitalistes » eux-mêmes, grâce à une politique de communication qui leur a permis de publier nombre d'ouvrages, tels que des plaquettes, des livres anniversaires, des numéros spéciaux de revues, qui devaient bien sûr valoriser les activités des entreprises, en particulier dans l'outre-mer colonial et post-colonial. Dans le prestigieux et volumineux *Le Monde des affaires*, le

déploiement ultramarin apparaît ainsi dans plusieurs sections. Cet ensemble de publications patronales mérite attention car il procure des chronologies, des faits et un angle de perception de la réalité qu'illustre parfaitement le livre de Luc Durand-Réville [639].

Le renouveau de l'histoire des milieux d'affaires ultramarins

Pour des raisons diverses, l'école d'histoire économique coloniale française a semblé marquer le pas dans la seconde moitié des années 1980 et pendant les années 1990. La France a pu alors paraître perdre pied face à la forte montée en puissance des recherches en histoire économique ultramarine en Grande-Bretagne et aux États-Unis, avec des débats parfois torrides sur la réalité de l'impérialisme économique et de ses formes. Cependant, un mouvement de renaissance s'est déployé au tournant du xx^e siècle et cette résurrection a été multiforme, en partie grâce à la percée de la *Business History*, dont le corpus de méthodes de questionnement et d'analyse n'a pas manqué de jouer en faveur de l'histoire ultramarine. Cinq débats majeurs animent aujourd'hui l'historiographie française des milieux d'affaires ultramarins.

Le premier concerne la « mise en valeur » (Albert Sarraut) de l'Empire. Ce débat s'est enclenché à propos de l'éventualité d'un sous-équipement de l'Empire et de ses effets sur le sous-développement. Chaque spécialité de la sous-discipline d'histoire des entreprises s'est alors appliquée à préciser comment plusieurs branches d'activité se sont implantées outre-mer : stratégie, investissements, performances, efficacité, etc. ont constitué autant de thèmes d'étude. L'on a pu ainsi identifier des « spécialistes » de l'outre-mer, comme les ingénieurs et les techniciens – les futurs « expat » du capitalisme post-indépendance –, des filiales de groupes métropolitains (Grands Travaux de Marseille, Dumez, etc.), ou des sociétés indépendantes (Dragages et travaux publics pour l'Indochine) bien ancrées outre-mer, notamment dans les travaux publics et l'équipement électrique, comme l'ont montré les travaux effectués ou dirigés par Dominique Barjot, mais aussi l'équipement ferroviaire, la production minière, les hydrocarbures, parfois les plantations et même le textile [92, 733]. On peut désormais affirmer que la réalité des investissements mesurés dans les années 1960-1980 a pris corps et qu'une histoire objective du capitalisme ultramarin est disponible. « La mise en valeur » a par conséquent été une réalité, sa chronologie et ses axes de mise en oeuvre ont été précisés, mais cela n'enlève rien aux lacunes, aux retards et aux inégalités dans ce proto-développement.

Un deuxième débat a permis de soupeser les capitaux investis dans les territoires outre-mer. Certes, plusieurs articles avaient déjà paru à propos de

telle ou telle opération, comme les publications de Pierre Guillen à propos du Maroc financier de la Belle Époque [786]. Mais une véritable histoire des circuits de l'argent outre-mer manquait et l'histoire bancaire a apporté sa contribution pour mieux les identifier. Hubert Bonin a en effet précisé les contours d'un véritable système bancaire transméditerranéen ou franco-africain [195, 200, 201, 204, 205] ; Marc Meuleau a apporté une remarquable étude du système bâti par la Banque de l'Indochine [1183] ; Yasuo Gonjo a jaugé sa capacité d'influence au sein de la politique indochinoise de la France [746], et plusieurs publications ont scruté le déploiement des banquiers français dans l'ensemble de l'Asie, notamment à Hong Kong. Des études ont également permis d'apprécier l'émergence d'un système bancaire en Afrique occidentale. Hubert Bonin, Éric Bussière, Isabelle Chancelier, Jean Suret-Canale [202, 324, 426, 1530] ont notamment précisé comment les banques d'affaires se sont impliquées dans la mise en valeur des potentialités économiques des territoires d'outre-mer, même si cette fonction n'a constitué qu'un pan parmi d'autres de leurs activités [1002]. On sait désormais comment fonctionne l'Empire bancaire, qui reste durablement un pôle d'attraction puisque les banques de dépôts l'ont rejoint [198]. L'on perçoit aussi que la concurrence interbancaire était une réalité outre-mer même si, à l'évidence, la masse des colonisés n'appartenait pas à leur sphère d'action.

La reconsidération des activités du négoce ultramarin est l'objet d'un troisième débat. Jusqu'aux années 1980, la pensée dominante quant aux activités du négoce outre-mer en faisait un exploitateur du peuple autochtone, un animateur du processus de rente (« la traite »). Le quasi-vide scientifique sur l'histoire du négoce a contribué à alimenter ces fausses évidences, d'autant plus qu'on a longtemps perçu ces firmes selon le modèle des sociétés concessionnaires prédatrices, remarquablement étudiées par Catherine Coquery-Vidrovitch pour l'Afrique centrale française [467]. Le livre d'Hubert Bonin sur la CFAO a bien prouvé que des firmes ont été marquées par un esprit d'entreprise et une stratégie, qu'elles ont été engagées dans une compétition rude et sont allées chercher cette concurrence dans les territoires britanniques, qu'elles ont même tenté de contribuer au développement des territoires en fonction des marges de manœuvre dont elles disposaient [194].

L'histoire du négoce a franchi désormais une étape, reconnue aujourd'hui comme une sous-discipline de l'histoire économique contemporaine, grâce au livre pionnier de Goeffrey Jones [907] et comme l'a aussi montré le colloque d'Hubert Bonin et de Michel Cahen [208] sur l'histoire du négoce à longue distance. Cette histoire du négoce pose la question de savoir comment ont évolué les firmes actives dans les empires, quel modèle économique elles ont

adopté après les indépendances, si elles se sont intégrées au monde du négoce international – voir le livre pionnier de Philippe Chalmin –, comment elles ont éventuellement réactivé leurs activités ultramarines, ou enfin si elles se sont étiolées [425, 48].

Les débats sur les réseaux d'influence montrent, par ailleurs, que la perception d'une toute-puissance supposée du négoce a négligé la réalité de la division au sein des milieux d'affaires, y compris face au libre échange. Depuis les analyses structurées et enrichissantes de nos collègues nord-américains et de Charles-Robert Ageron sur « le parti colonial », la nouvelle génération d'historiens français a mobilisé la boîte à outils des politologues pour bâtir une histoire des milieux d'affaires tournés vers l'Outre-mer, nourrie de nouvelles problématiques et débouchant parfois sur de nouvelles conclusions. Catherine Hodeir [856] a ouvert la voie à une réévaluation des groupes de représentation d'intérêts, en insistant sur la complexité des stratégies et des opinions. Certaines figures ont commencé à émerger grâce à des ouvrages, comme celui que Joël Dubos a consacré à André Lebon [630]. Le programme de recherche *L'Esprit économique impérial* impulsé par Hubert Bonin [209] est venu précisément délivrer une première synthèse de ces percées historiographiques. Les milieux d'affaires ultramarins se sont peu à peu structurés, ramifiés, dotés d'une capacité de légitimation intellectuelle, voire académique et éditoriale, comme l'a montré à propos de l'Algérie Daniel Lefevre, l'une des figures de proue de l'histoire économique ultramarine en France depuis une décennie [1052].

Le cinquième débat majeur renvoie à la perception d'un modèle décentralisé des milieux d'affaires ultramarins. La meilleure connaissance de leur histoire a permis de vérifier l'idée que l'histoire du capitalisme contemporain ne repose pas entièrement sur les cercles d'action parisiens et que des pôles d'initiative stratégique, financière et relationnelle se sont cristallisés en province. Il faut avouer que des *terrae incognitae* subsistent encore, car l'histoire de la première moitié du XIX^e siècle l'a souvent emporté sur celle des périodes plus récentes. Plusieurs recherches sur ces pôles régionaux ont été impulsées, en particulier la thèse flamboyante de Claude Malon sur Le Havre colonial, dans laquelle il montre bien comment un système économique, socio-mental et bourgeois s'est cristallisé au fil des décennies, parallèlement aux pôles d'influence liés aux activités transatlantiques et industrielles [1114]. Mais c'est encore une fois la vitalité du pôle de recherches marseillais, durant les années 1980-2000, qui a permis de bâtir une véritable cathédrale de livres, tant dans le sillage de la chambre de commerce et d'industrie que dans diverses publications universitaires. De même, en ce début du XXI^e siècle, c'est à Toulouse qu'a peu

à peu émergé un pôle d'excellence en histoire ultramarine contemporaine qui développe des programmes de recherche ouverts sur l'histoire économique, en particulier celle du tourisme ultramarin. De façon étonnante enfin, il est apparu que Lyon avait affirmé une relative stratégie impériale comme l'a bien prouvé Jean-François Klein [924 à 927]. *A contrario* le pôle girondin, réputé en histoire moderne et en géographie tropicale, a perdu pied en histoire économique ultramarine contemporaine. Ce sont souvent des chercheurs d'autres pôles universitaires, tel Pierre Guillaud, qui ont effectué quelques percées historiques dignes d'intérêt [773]. Cependant, un réveil semble s'opérer chez les historiens dans le sillage des travaux du géographe Yves Péhaut, comme l'ont montré plusieurs recherches récentes [1315, 1316, 1548, 246].

62

Plus novateur encore est le questionnement concernant les activités et l'influence des milieux d'affaires au coeur même de l'Empire. Après la synthèse passionnante de Samir Saul concernant les intérêts français en Égypte [1475], une percée significative a été réalisée depuis quelques années de façon exemplaire à propos du monde capitaliste en Indochine avec les études de Pierre Brocheux, Daniel Hémerly, Kham Vorapeth, Patrice Morlat et Gilles de Gantès [297, 1657, 1249, 1250, 716]. Malheureusement, de tels travaux manquent toujours à propos du Maghreb français où l'histoire des milieux d'affaires se livre par aperçus fragmentaires. Enfin, et de façon paradoxale, une reconstitution globale de l'histoire des milieux d'affaires dans les vieilles colonies antillaises manque encore, malgré quelques approches sectorielles, ou la percée de l'histoire du patrimoine légué par l'économie sucrière ; ainsi, l'économie et la société du rhum, le dualisme des dynasties familiales entre les Antilles et leurs bases d'affaires métropolitaines, Le Havre et Bordeaux en particulier, mériteraient-ils des études approfondies.

En conclusion, l'école française d'histoire économique ultramarine s'insère efficacement dans le renouveau de l'histoire coloniale et dans l'histoire des relations économiques Nord-Sud. Malgré ses lacunes et la multiplicité des pistes restant à défricher ou à labourer, elle apporte une contribution solide à l'histoire maritime contemporaine en général.

L'HISTOIRE MARITIME HOLLANDAISE ET L'EXPANSION DE L'EUROPE : 1600-1800¹

Peter C. Emmer

L'HISTORIOGRAPHIE MARITIME HOLLANDAISE DEPUIS LES ANNÉES 1970

Au cours des années 1970, plusieurs développements ont concrétisé un renouveau de l'histoire maritime des Pays-Bas, à partir de points de départ qui avaient été mis en place avant 1945. Intervint surtout, entre 1974 et 1978, la publication en quatre volumes d'une vaste étude de tous les aspects de l'histoire maritime des Pays-Bas et de la Belgique². Il y eut aussi la fondation, en 1961, d'une *Société hollandaise d'histoire maritime*, et, la même année, le début de la parution de la *Revue hollandaise d'histoire maritime*³. Enfin, en 1978, la création, à l'université de Leyde, de la seule chaire hollandaise d'histoire maritime.

Les thèmes généraux de l'historiographie récente de l'histoire maritime hollandaise se rapportent à la construction navale, aux ports, à la navigation et aux marins. Ces sujets ont été étudiés pour les cinq domaines majeurs de l'activité maritime hollandaise dans le passé : la pêche à la baleine ; les compagnies des Indes ; la navigation en Europe et au Moyen-Orient ; la marine de guerre ; la pêche. Dans deux études historiographiques récentes, J. R. Bruijn a dressé la liste des travaux qui se rapportent à ces questions⁴.

1 Texte traduit par Jean-Pierre Poussou.

2 G. Asaert et al. (dir.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, De Boer Maritiem, 1976-1978, 4 vol.

3 *Mededelingen Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis*, 1-43 (1961-1981) et *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* (1982-).

4 Jaap R. Bruijn, « The Netherlands », dans John B. Hattendorf (dir.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Newport, R.I., Naval War College Press, 1994, p. 227-243 ; *id.*, « Recent Developments in the Historiography of Maritime History in the Netherlands », *Research in Maritime History*, n° 9, décembre 1995, p. 193-211.

La plupart de ces publications ont été écrites en néerlandais, mais il y a quelques exceptions. Par exemple, une étude de la construction navale hollandaise avant 1800 a été écrite en anglais⁵. Dans cette même langue est parue l'étude de la marine de guerre hollandaise par J. R. Bruijn⁶, ainsi que plusieurs études sur « la mère de tous les commerces », c'est-à-dire le commerce hollandais avec la Baltique. Ce sont celles de J. V. T. Knoppers, *Dutch Trade with Russia from the Time of Peter I to Alexander I. A Quantitative Study in Eighteenth Century Shipping* (Montréal, 1976, 2 vol.) ; M. van Tielhof, *The Mother of all Trades. The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the late 16th to the early 19th century* (Leiden, 2002) ; W.G. Heeres et al., *From Dunkirk to Dantzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850* (Hilversum, 1988) ; J.Ph.S. Lemmink et J.S.A.M. Van Koningsbrugge, *Baltic Affairs. Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800* (Nijmegen, 1990). La traite hollandaise a été étudiée par J.M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815* (Cambridge, 1990). Récemment, le commerce hollandais atlantique de marchandises et d'esclaves a été l'objet d'un bref volume consacré à la première expansion maritime hollandaise dans l'Atlantique : J. Postma et V. Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping 1585-1817* (Boston, 2003).

Le volume du trafic maritime intercontinental entre les Pays-Bas et l'Asie aussi bien que le rôle de la *Vereenigde oost-Indische Compagnie* (– VOC), – ou Compagnie hollandaise des Indes orientales –, sur le marché du travail hollandais ont été étudiés de manière extensive sur la base d'une analyse quantitative à partir des documents conservés dans les archives de la Compagnie : J.R. Bruijn, F.S. Gaastra et I. Schoffer, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries* (Den Haag, 1987, 3 vol.).

Enfin, l'économie du premier commerce maritime hollandais a été étudiée sous tous ses aspects dans J.I. Israël, *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740* (Oxford, 1989).

LES FONDATIONS DE L'EMPIRE MARITIME HOLLANDAIS

Sur le plan international, les activités maritimes hollandaises hors d'Europe ont beaucoup attiré l'attention, et c'est pourquoi, dans la suite de cette contribution, je voudrais me concentrer sur les causes de l'essor et

5 R.W. Unger, *Dutch Shipbuilding before 1800*, Assen, Van Gorcum, 1978.

6 J.R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, university of Columbia, South Carolina Press, 1993.

de la chute de l'Empire maritime hollandais dans l'Atlantique et en Asie. La base de la formidable expansion outre-mer des Hollandais fut la rapide croissance intérieure, qui atteignit son apogée entre 1580 et 1620. Après 1670, on eut une période de stagnation qui dura deux siècles. Cela signifie que, durant le XVIII^e siècle, à l'intérieur, l'économie des Pays-Bas fut marquée par la stagnation, au moment où, dans l'ensemble de l'espace atlantique, la croissance économique était extrêmement forte. On ne s'étonnera donc pas de voir Adam Smith écrire en 1776 qu'à son point de vue, les Pays-Bas avaient « acquis le total accomplissement de richesses que la nature de leurs sols et de leur climat, ainsi que leur situation par rapport aux autres pays pouvaient leur permettre d'atteindre ». Les Pays-Bas avaient accumulé tant de capital que leur rapport tendait vers zéro, et que l'économie hollandaise ne pouvait pas avancer plus loin⁷.

Il ne faut pas qu'il y ait là une erreur d'interprétation : les succès de cette période de forte croissance, à la fois de courte durée et se situant très tôt, furent impressionnants, même par rapport aux critères d'évaluation modernes. Les Pays-Bas furent la première économie à casser la tendance de longue durée de chute des salaires réels entraînée jusque là par la montée de la population et celle des prix. Après 1580, un écart croissant entre les salaires réels en Angleterre et aux Pays-Bas se développa jusqu'au milieu du XVIII^e siècle. Durant le premier demi-siècle après 1575, quand le taux de croissance explosa, les salaires réels pour le travail non qualifié s'accrurent de 0,28 florin à 0,73. Comme la croissance des prix était beaucoup plus lente, l'accroissement des salaires réels ne fut pas inférieur à 50 % ! Il ne faut donc pas s'étonner que les Pays-Bas aient été envahis par un flot d'immigrants du travail. Il y avait peu de chance que leur afflux entraîne les salaires à la baisse tant la multiplication de leurs nombres était dépassée par la rapidité de la croissance de la demande de main-d'œuvre, malgré l'opinion de Karl Marx que la République hollandaise fut « la nation capitaliste type du XVII^e siècle », et donc que, « vers 1648, les couches populaires hollandaises [étaient] surmenées de travail, plus pauvres et plus brutalement opprimées que celles de tout le reste de l'Europe »⁸.

Sur place, le miracle économique naquit bien avant que les possibilités économiques du vaste monde ne deviennent attractives. Jusqu'en 1650, la colonisation en Amérique du Nord fut très lente et s'avéra pleine d'embarras, ce qui s'applique même d'une manière encore plus large à l'espace caraïbe :

7 Jan de Vries, « Dutch Economic Growth in Comparative-Historical Perspective, 1500-2000 », *De Economist*, 148/4, 2000, p. 443-467, citation Smith, p. 451.

8 Jan Lucassen, « Mobilization of Labour in Early Modern Europe », dans Maarten Prak (dir.), *Early Modern Capitalism. Economic and Social Change in Europe, 1400-1800*, London, Routledge, 2001, p. 162.

les routes maritimes étaient loin d'être sûres, avec une piraterie rampante ; la colonisation était dangereuse par suite des attaques des Amérindiens. Vers 1600, la direction la plus prometteuse était de se procurer un accès légal ou illégal aux colonies espagnoles et portugaises du Nouveau Monde ; c'est ce que les Hollandais faisaient et qu'ils continuèrent de faire. Après la Trêve de Douze Ans avec l'Espagne, les Hollandais changèrent de stratégie et essayèrent de conquérir une partie du Brésil portugais. Cette volte-face de leur politique dans l'Atlantique entraîna des conséquences désastreuses : non seulement la conquête et l'occupation qui suivit, du Nord-Est brésilien vidèrent les coffres de la Compagnie hollandaise des Indes occidentales, mais encore elle détruisirent les relations illégales de commerce entre les Hollandais, les marchands sépharades exilés et les producteurs de sucre du Brésil portugais. Finalement, ce n'est qu'en 1667 que les Hollandais commencèrent à répondre au défi atlantique de la même manière que les Anglais et les Français, en conquérant une grande colonie de plantation : le Surinam. Malgré cela, dans l'espace atlantique, les Hollandais restèrent peu « privilégiés » car aucune de leurs possessions ne leur procura jamais les quantités de sucre, de café et de métaux précieux que les colonies portugaises, espagnoles, anglaises et françaises produisaient. Aucun des territoires hollandais ne connut la considérable hausse de la production de sucre qui connurent la Guyane britannique, Trinidad, le Brésil, Cuba ou Saint-Domingue vers la fin du XVIII^e siècle. Les Hollandais ne purent pas non plus constituer un marché croissant pour les marchandises européennes dans leurs colonies.

Par contraste, l'expansion hollandaise en Asie fut très réussie. La Compagnie unifiée des Indes orientales, qui fut fondée en 1602, devint la plus grande compagnie commerciale en Asie, et également la plus importante au monde dans ce domaine. Il y a des raisons de penser que l'expansion en Orient – en particulier la demande qui en résulta en marins et soldats aussi bien pour les bateaux que pour les implantations en Asie – ait diminué les chances des Hollandais de pouvoir s'implanter dans l'Atlantique. En dépit des taux de mortalité très élevés de leurs marins, ils paraissent avoir préféré consacrer prioritairement leur puissance maritime au commerce avec l'Asie et aux échanges intra-asiatiques plutôt qu'à la colonisation atlantique. En effet, moins de la moitié des soldats et des marins qu'employait la Compagnie hollandaise des Indes orientales, retournaient aux Pays-Bas.

LE RÔLE DE L'ÉTAT DANS L'EXPANSION MARITIME HOLLANDAISE

En théorie, la question paraît simple : les Hollandais n'avaient ni roi, ni cour, ni nobles, et les différents niveaux de pouvoir, aussi bien nationaux, que provinciaux ou locaux, étaient avant tout aux mains de marchands, spécialement en Hollande, la province qui comptait le plus⁹. Il faut ajouter que les Hollandais avaient trouvé une solution pour les luttes religieuses : à côté de l'Église réformée hollandaise, qui était l'Église officielle, toutes les autres confessions étaient tolérées. En somme, les infrastructures institutionnelles, aussi bien religieuses que politiques, de la République hollandaise, semblaient idéalement adaptées à une expansion commerciale, alors qu'au contraire, en Angleterre et en France, la lutte entre les religions débouchait sur de violentes guerres civiles.

Pourtant, dans l'Atlantique, les Anglais et les Français réussirent beaucoup mieux que les Hollandais. On ne peut évidemment pas éliminer la possibilité que ces concurrents aient réussi là où les Hollandais ont échoué, malgré leurs institutions gouvernementales et religieuses, et que l'inverse soit vrai pour les Hollandais. Cependant, plusieurs éléments indiquent que l'État hollandais a entravé l'expansion commerciale et la colonisation de la République dans l'Atlantique. Ou, pour l'exprimer d'une manière moins abrupte, que l'État hollandais n'a pas soutenu, dans l'espace atlantique, les intérêts de ses sujets comme le fit le gouvernement anglais. À première vue, cette conclusion semble contredire les faits : le gouvernement hollandais stimula et même imposa la fondation de deux grandes compagnies à monopole dans le but de stimuler l'expansion maritime du pays, alors qu'au contraire le gouvernement anglais laissa l'Atlantique ouvert aux initiatives privées, celles-ci agissant à une échelle habituellement plus petite que celle de la compagnie hollandaise à monopole¹⁰. Beaucoup des petites compagnies anglaises de commerce ou de colonisation n'eurent qu'une brève durée. En Asie, la différence entre les Hollandais d'un côté, les Anglais et les Français de l'autre, était même beaucoup plus grande. Avec sa taille géante, la Compagnie hollandaise des Indes orientales dépassait tous ses compétiteurs. Mais, dans l'Atlantique, le gouvernement hollandais se servit de la Compagnie des Indes occidentales comme d'un instrument de guerre contre les Ibériques, ce qui explique les hésitations de la communauté marchande des Pays-Bas à investir dans cette compagnie. En fait, avant la fondation de la Compagnie hollandaise des

9 David Omrod, *The Rise of Commercial Empires. England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, p. 15-27.

10 David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, p. 36.

Indes occidentales, les différentes petites compagnies de commerce et sociétés maritimes hollandaises agissant dans l'Atlantique semblent avoir prospéré, et leur remplacement par une grande compagnie ne peut pas avoir été suscité par des considérations mercantiles¹¹.

Dès le début, le monopole de la compagnie des Indes occidentales fut sans cesse violé par des négociants hollandais privés. Au début, la Compagnie essaya de renforcer son monopole, mais la conquête du Brésil hollandais et la guerre qui en résulta avec le Portugal, détruisirent sa base financière. En 1644, furent élaborés des plans pour fusionner les deux grandes compagnies hollandaises. Ce projet fut écarté par de substantiels paiements des directeurs de la Compagnie des Indes orientales, qui mettaient en valeur la faiblesse économique et financière des bases de la compagnie sœur. Les importantes modifications de la charte de la Compagnie et la fondation d'une seconde Compagnie des Indes occidentales en 1674, avec un monopole limité, ne purent changer ses performances financières et commerciales.

68

Au total, les résultats de la politique anglaise dans l'Atlantique, non organisée, mais réalisée et financée par un ensemble très varié de sociétés privées et de marchands individuels, furent bien plus impressionnants que ceux obtenus par la grande compagnie hollandaise. Sans l'intervention du gouvernement et la création d'une grande compagnie à monopole, ses « grands desseins » et l'essai de conquérir le Brésil, l'expansion hollandaise dans l'Atlantique aurait fortement ressemblé à celle des Anglais et des Français. Il en serait résulté davantage de conquêtes dans la Caraïbe et de tentatives de colonisation en Amérique du Nord. Toutes ces activités auraient été bien moins coûteuses que la conquête d'une partie du Brésil portugais. Au bout du compte, la préférence hollandaise pour de grandes compagnies à monopole s'avéra contre-productive. Cela devint apparent dans l'Atlantique dès le début des années 1640, beaucoup plus tard en Asie.

LES HOLLANDAIS EN ASIE

La *VOC*, Compagnie hollandaise des Indes orientales, a déjà été mentionnée à plusieurs reprises. Il faut maintenant consacrer davantage d'attention à cette compagnie qui fut la plus grande entreprise commerciale de l'époque. Elle fut fondée en 1602, nettement avant la Compagnie hollandaise des Indes occidentales, qui ne le fut qu'en 1621, mais elle avait été précédée par la

11 Henk den Heijer, « The Dutch West India Company, 1621-1791 », dans Johannes Postma et Victor Enthoven (dir.), *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Leiden/Boston, Brill, 2003, p. 77-96.

Compagnie anglaise des Indes orientales, créée deux années auparavant, en 1600. Comme ils le firent dans l'Atlantique, les Français ne créèrent que tardivement, en 1664, une compagnie à monopole pour le commerce en Asie et avec celle-ci.

Au contraire de ce qui se passa en Amérique, il n'y eut pas de colonisation en Asie avant 1800. Par ailleurs, la production de marchandises sous domination européenne resta très limitée et les exportations asiatiques consistèrent principalement en produits de luxe, tandis que celles en provenance d'Europe étaient dominées par les métaux précieux. De plusieurs manières, les réseaux commerciaux anglais, français, portugais et danois se chevauchaient avec celui des Hollandais, mais l'effort pour conquérir les postes commerciaux des autres nations européennes en compétition resta limité, et les luttes qui survinrent en Asie entre les puissances européennes, ne peuvent se comparer à cette situation « *no peace beyond the line* » qui fut si typique de l'Atlantique à cette époque. On doit encore noter qu'en Asie les négociants européens n'occupèrent jamais une position unique, comme ce fut le cas pour le commerce côtier en Afrique ou pour le commerce avec différentes parties du Nouveau Monde. En Asie, les Européens furent confrontés à de vastes réseaux concurrents de commerçants indiens et chinois, ce qui n'existait ni en Afrique ni en Amérique.

L'étude de l'expansion hollandaise en Asie nécessiterait à elle seule un article séparé. Je vais donc m'en tenir aux éléments qui rendent l'empire maritime hollandais différent de ceux que réalisèrent les autres nations. Le premier de tous est que le volume du commerce intra-asiatique de la VOC était beaucoup plus important que celui des compagnies anglaise et française.

Si, au XVI^e siècle, la domination de celui-ci avait été portugaise, dès le début du XVII^e siècle les Hollandais avaient en Asie plus d'activités que toutes les autres nations européennes réunies. Même si l'écart se réduisit au XVIII^e siècle, la prépondérance hollandaise dura jusqu'en 1750. Et même après la VOC resta plus importante que ces concurrentes. Autour des années 1780, la Compagnie anglaise des Indes orientales envoya autant de navires que la VOC, cependant que la brève poussée du commerce maritime français avec l'Asie fut réellement remarquable au cours de cette période, une fois que le monopole de la Compagnie des Indes eut pris fin, après 1770¹².

Comment fut-il possible que les Hollandais ne cessèrent d'être la première nation européenne pour le commerce avec l'Asie, alors qu'ils ne purent jamais atteindre cette position dans l'espace atlantique ? Comment purent-ils être

12 Jan Lucassen, « A Multinational and its Labor Force : the Dutch East India Company, 1595-1795 », *International Labor and Working Class History*, vol. 66, automne 2004, p. 12-39.

des géants en Asie et des nains dans l'Atlantique ? En fait, trois éléments expliquent pourquoi la *VOC* fut une organisation multinationale sans pareille, dépassant toutes les autres : sa structure financière unique, sa capacité à faire du commerce en Asie, ses possibilités de recruter de si nombreux marins dans les pays voisins malgré leur faibles chances de revenir.

70

On a beaucoup écrit sur la structure corporative de la *VOC*. Elle était le reflet de la structure fédérale de la République hollandaise. La *VOC* fut la première compagnie européenne dont le capital fut financé par des actionnaires anonymes. Elle connut une extraordinaire réussite pour réunir ce capital : environ 1 800 investisseurs achetèrent des actions pour une valeur totale de plus de 6 millions de florins. Ce serait néanmoins une erreur de croire qu'elle bénéficia d'investissements populaires : 200 investisseurs apportèrent à eux seuls plus de 3 millions de florins. En plus du capital souscrit, la *VOC* fut capable d'emprunter des sommes d'argent considérables sur de longues périodes. Sa solide base financière la rendit capable de bâtir un important réseau de postes de commerce au Moyen-Orient et en Asie, avec Batavia pour centre. Ce soubassement lui permit de développer deux activités commerciales à la fois séparées et interconnectées : le transport de marchandises entre l'Asie et l'Europe d'un côté, la participation au commerce intra-asiatique de l'autre¹³.

La capacité de la *VOC* à tirer son capital d'une grande variété d'investisseurs et de prêteurs ne fut pas sa seule caractéristique. Elle fut encore plus impressionnante dans son aptitude à attirer environ un million de soldats et de marins, en dépit des bas salaires et des taux de mortalité très élevés. À son apogée, elle employait plus de 50 000 personnes, ce qui en faisait le plus grand employeur du monde occidental à cette époque. Elle avait un très important impact sur les marchés du travail hollandais et européen : entre 40 et 50 % des soldats et marins qu'elle employait n'étaient pas hollandais. Or, il faut aussi tenir compte du fait qu'entre 50 et 60 % d'entre eux mouraient à son service, en route ou en Asie. L'impact démographique sur la province de Hollande fut considérable : durant la première moitié du XVIII^e siècle, environ 20 % de chaque cohorte adulte mâle se trouvaient hors des Pays-Bas¹⁴. La troisième caractéristique de la *VOC* fut sa capacité à générer des profits dans le commerce avec l'Asie. Ainsi, les exportations de produits chinois vers le Japon, surtout de la soie, étaient très profitables, essentiellement parce que les Japonais payaient leurs importations en métaux précieux.

13 Jan de Vries et Ad van der Woude, *Nederland, 1500-1815. De eerste ronde van de moderne economische groei*, Amsterdam, Balans, 1995, p. 450-462.

14 *Ibid.*, p. 736.

Au fil du temps, néanmoins, la position des Hollandais sur les marchés européens et asiatiques s'affaiblit. S'agissant des produits asiatiques importés en Europe, sa position déclina par suite de la féroce concurrence que lui livrèrent les compagnies de commerce anglaise, française et même danoise, cependant qu'en Asie son si profitable commerce avec le Japon déperit parce que les Japonais interdirent les exportations de métal précieux. Au même moment, les dépenses en Asie de la Compagnie s'accrurent parce qu'elle employa plus de personnel et de navires pour son commerce intra-asiatique. Or, lorsque ses profits déclinèrent et que ses dépenses s'accrurent, la faiblesse de la position de la *VOC* devint apparente : elle était incapable de calculer lesquelles de ses activités étaient profitables et lesquelles ne l'étaient pas. De manière étrange, durant ces périodes où elle travailla à perte, les dividendes qu'elle versait ne furent ni réduits ni suspendus. Au contraire, elle emprunta même de l'argent pour les payer ! Après l'effondrement de la République, en 1795, la *VOC* se retrouva avec une dette de 120 millions de florins ; elle fut déclarée en banqueroute et ses possessions transférées à l'État hollandais qui s'appelait alors la République batave¹⁵.

Pourquoi la Compagnie hollandaise des Indes orientales fit-elle banqueroute à la fin du XVIII^e siècle, alors que la Compagnie anglaise prospérait, comme l'avait fait sa contrepartie française ? À l'évidence ni la taille du capital investi dans la *VOC*, ni ses infrastructures en Asie, ni sa capacité à continuer à enrôler de jeunes mâles ne représentaient plus une formule gagnante. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, le commerce hollandais avec l'Asie et à l'intérieur de celle-ci déclina alors que celui des autres nations européennes s'accroissait. Par suite de l'activité de la compagnie anglaise, la *VOC* ne pouvait plus importer des quantités croissantes de textiles indiens et de thé de Chine en Europe. Confrontés aux nombreuses innovations de la fin du XVIII^e siècle, les Hollandais semblaient désormais paralysés dans l'océan Indien comme ils l'avaient été dans l'Atlantique¹⁶.

15 *Ibid.*, p. 520-529.

16 K.N. Chaudhuri, « The English East India Company in the 17th and 18th centuries : A Pre-modern Multinational Organization », dans L. Blussé et Femme Gaastra (dir.), *Companies and Trade. Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Régime*, Dordrecht, 1981, p. 29-46 ; Jonathan I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 391-392.

LE VOLUME ET L'IMPACT DU COMMERCE NON-EUROPÉEN ET DES ACTIVITÉS MARITIMES SUR L'ÉCONOMIE HOLLANDAISE

Il n'y a eu que peu de tentatives pour calculer les quantités que représentait la part des Hollandais dans le commerce entre l'Europe et les mondes non-européens. Niels Steensgaard a suggéré que la valeur totale de toutes les importations étrangères aux Pays-Bas vers le milieu du XVIII^e siècle se montait à 150 millions de florins parmi lesquels 20 à 25 % venaient du commerce non-européen. Aucune déduction n'a été faite pour la vente, la ré-exportation et la distribution à partir des Pays-Bas, vers ceux-ci ou à l'intérieur de leur territoire ou encore à travers celui-ci des importations en provenance des colonies hollandaises et des exportations en provenance des pays voisins ou à destination de ceux-ci. Steensgaard a calculé que, vers 1750, la part du commerce non-européen dans l'ensemble du commerce britannique était d'environ 50 %, ce qui est deux fois plus qu'aux Pays-Bas, pourcentage qui est avant tout dû à la croissance rapide des marchés d'Amérique du Nord¹⁷.

72

Une seconde différence entre les structures commerciales hollandaise et britannique que les statistiques de Steensgaard mettent en lumière, est le fait que le commerce colonial britannique avec l'Amérique représente trois fois le commerce avec l'Asie, alors que, dans le cas hollandais, le rapport est de 1 à 6. Cependant, W.W. Klooster a récemment souligné que le volume du trafic –essentiellement illégal– du commerce hollandais avec l'Amérique espagnole a toujours été sous-évalué. Dans les travaux anciens, les exportations directes des productions des plantations hollandaises dans la Caraïbe étaient supposées constituer la part du lion dans le commerce atlantique hollandais. Les révisions apportées par Klooster suggèrent un accroissement de 500 % du rapport brut du commerce hollandais dans l'Atlantique, ce qui amène sa valeur totale autour de 10 millions de florins, ce qui signifierait que la part du commerce hollandais dans l'Atlantique, aussi bien vers les Pays-Bas qu'à partir de ceux-ci, représenterait 30 à 35 % du commerce total hollandais hors d'Europe ; dans ce cas, le rapport entre les commerces américain et asiatique des Hollandais serait de 1 à 2 et non plus de 1 à 6. D'une manière similaire, Victor Enthoven a suggéré en 2003 que le commerce hollandais dans l'Atlantique était presque deux fois plus important que le commerce hollandais avec l'Asie¹⁸.

17 N. Steensgaard, « The Growth and Composition of the Long-Distance Trade of England and the Dutch Republic before 1750 », dans James D. Tracy (dir.), *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 102-152.

18 W.W. Klooster, *Illicit Riches: The Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*. Ph.D.-Thesis, Dept. of History, University of Leiden, 1995, p. 169-199 ; Victor Enthoven, « An Assessment of Dutch transatlantic Commerce, 1585-1817 », dans Johannes Postma et Victor Enthoven (dir.), *Riches from Atlantic Commerce*, op. cit., p. 385-445.

En ce qui concerne l'impact total du commerce hollandais hors d'Europe, J. De Vries et Ad. Van der Woude ont récemment recalculé une estimation contemporaine du revenu national hollandais vers 1800. Ils l'estiment autour de 300 millions de florins et suggèrent que l'ensemble des commerces extérieur et colonial, en y incluant les activités bancaires, apportait 50 millions de florins, soit 18 % du total (30 millions pour le commerce européen et 20 millions pour les commerces américain et asiatique)¹⁹. Les résultats combinés de Steensgaard et Klooster suggèrent que les parts respectives des commerces européen et non-européen des Hollandais ont été de 130 millions et de 30 millions de florins respectivement, soit un rapport de 4 à 1. Ces chiffres indiquent que l'économie hollandaise d'Ancien Régime fut plus dépendante du commerce extérieur que toute autre économie européenne, à l'exception peut-être de celle du Portugal. Le secteur marchand fut certainement moins important dans les économies française et britannique. À l'intérieur du secteur marchand britannique, néanmoins, le commerce non-européen, spécialement le commerce atlantique, fut cependant deux fois plus important qu'aux Pays-Bas. En plus de leur rapide expansion maritime dans l'océan Atlantique, les navires britanniques accrurent aussi leur part dans le tonnage total des activités maritimes dans les eaux européennes : ainsi, entre 1766 et 1776, le nombre des navires anglais se rendant à Saint-Petersbourg doubla.

Ces développements semblent suggérer que le trafic et le commerce maritimes hollandais se concentrèrent sur les mondes non-européens pour remplacer les marchés perdus à l'intérieur de l'Europe. Les commerces français et anglais, par ailleurs, ne s'accrurent pas seulement en Europe, mais aussi – et d'une manière disproportionnée – en Asie et dans l'Atlantique, ce qui suggère que le commerce transatlantique fut le plus profitable des deux²⁰.

Les histoires économiques des Pays-Bas, du Portugal, de l'Espagne et de la France sont des champs de mort pour quiconque essaie de lier l'industrialisation au commerce extérieur, en dehors du commerce atlantique. S.L. Engermann et D. Eltis ont souligné que la contribution de la traite atlantique à l'économie britannique ne fut, au mieux, que modeste, suggérant que la révolution industrielle ne peut être directement reliée aux bénéfices économiques croissants résultant du commerce d'esclaves du Nouveau

19 Vries et Van der Woude, *Nederland, 1500-1815, op. cit.*, p. 704-705.

20 P.K. O'Brien et Stanley L. Engerman, « Exports and Growth of the British Economy from the Glorious Revolution to the Peace of Amiens », dans Barbara L. Solow (dir.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, p. 186 (tableau) ; Stanley L. Engerman, « Mercantilism and Overseas Trade », *The Economic History of Britain Since 1700*, vol. 1, 1700-1860, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 182-204, voir p. 191-192 ; Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe Atlantique, 1690-1790*, Paris, Arnaud Colin, 1997, p. 151.

Monde²¹. L'esclavage fut lié à des activités plus importantes pour les économies espagnole, portugaise et hollandaise que pour l'économie britannique, mais l'industrialisation de ces pays ne survint que longtemps après que leur participation à la traite et à l'esclavage dans les plantations eurent pris fin²².

21 David Eltis and Stanley L. Engerman, « The Importance of Slavery and the Slave Trade to Industrializing Britain », *Journal of Economic History*, vol. 60/1, mars 2000, p. 123-144.

22 Pour une discussion plus large à propos de la contribution du monde extra-européen à la croissance de l'économie des puissances coloniales, voir Stanley L. Engerman, « The Atlantic Economy of the Eighteenth Century: Some Speculations on Economic Development in Britain, America, Africa and Elsewhere », *Journal of European Economic History*, vol. 24/1, printemps 1995, p. 145-175, en particulier p. 157-168.

L'HISTOIRE MARITIME EN GRÈCE

Gelina Harlaftis

L'histoire maritime a pour grande qualité d'ouvrir la voie à une histoire comparative et à une communication en dehors des frontières d'un pays. Or, justement, la plus grande faiblesse de l'historiographie grecque, c'est son isolement linguistique qui l'empêche de participer, dans une large mesure, aux échanges comparatifs internationaux. Dans quelque économie que ce soit, le commerce et l'activité maritimes constituent un secteur international par excellence, ce qui est encore plus vrai dans le cas des Grecs puisqu'au cours des trois derniers siècles, leurs activités se sont surtout situées en dehors des eaux grecques. Jusqu'au XIX^e siècle, l'activité maritime des Grecs s'est située en Méditerranée mais, à partir du XX^e siècle, elle a concerné tous les océans du monde. De la même manière que les navires grecs ont suivi les routes internationales, en Grèce, l'histoire maritime a suivi les orientations et les sentiers tracés par une histoire maritime internationale, élaborée d'abord par les Français puis par les Anglais. Afin de mieux examiner le développement de l'histoire maritime en Grèce, et les recherches qui y ont été menées au cours des trente dernières années, je vais en premier lieu exposer la structure d'ensemble de l'histoire maritime au niveau international, ainsi que son organisation et son développement ; dans un second temps je me consacrerai à l'historiographie maritime grecque des trente dernières années ; enfin, je présenterai les recherches grecques en histoire maritime.

LE DÉVELOPPEMENT DE L'HISTOIRE MARITIME¹

76

Pour Frank Broeze, l'histoire maritime doit être définie aussi largement qu'il est possible de le faire. Dans l'article fondamental (« *seminal* ») qu'il a publié en 1989 dans *The Great Circle*, il la définit à partir de ses célèbres six catégories, qui précisent la relation de l'homme avec la mer, et ses conséquences pour les espaces terrestres². La première est l'utilisation des ressources des mers et du sous-sol, ce qui inclut à la fois les activités de pêche et la vie économique et sociale des communautés locales. La seconde intéresse l'usage des mers pour le transport : elles sont un moyen de communication, de déplacement des gens et des cargaisons, de développement des ports et des villes portuaires, ce qui entraîne aussi celui de leur arrière-pays. Cette catégorie est habituellement la plus large en histoire maritime, puisqu'elle englobe le commerce maritime, les navires, la navigation, les marins, les communautés insulaires, les villes portuaires, les compagnies de navigation et les sociétés de construction navales, les institutions maritimes (assurances, banques, formes d'enregistrement international...). La troisième est consacrée à l'utilisation de la mer en termes de puissance : il s'agit donc aussi bien de ce qui peut concerner le commerce maritime (toutes formes d'attaques, l'activité des corsaires, celle des pirates...), que la puissance navale, les stratégies et la technologie qui lui sont liées, les politiques gouvernementales. La quatrième est l'étude scientifique des espaces maritimes : elle inclut l'océanographie, la climatologie, les politiques gouvernementales concernant la science et la technologie des mers dans une perspective historique. La cinquième est l'utilisation des espaces maritimes pour des activités de loisirs, ce qui se réfère notamment à la principale « industrie méditerranéenne », le tourisme ; elle amène à voir les rivages maritimes comme un environnement régénérateur, à mettre l'accent sur les distractions, la natation, le surf et le yachting, toujours dans une perspective historique. La sixième et dernière, enfin, concerne le recours à la mer comme source d'inspiration, dans la culture et l'idéologie, ce qui inclut son rôle dans les arts visuels et la littérature, mais aussi la place de la mer dans la vision qu'une nation a d'elle-même. Six années plus tard, en 1995, Frank Broeze écrivit dans l'introduction du livre qu'il publia sur l'historiographie maritime :

1 Voir aussi Gelina Harlaftis, « Storia maritime e storia dei porti », *Memoria e Ricerca*, 11, 2002 ; *ead.*, « Maritime History since Braudel », *Research in Maritime History: New Directions in Mediterranean Maritime History*, n° 28, St John's, Newfoundland, International Maritime History Association, 2004.

2 Frank Broeze, « From the Periphery to the Mainstream : The Challenge of Australia's Maritime History », *The Great Circle*, Journal of the Australian Association for Maritime History, vol. 11, n°1, 1989.

C'est un signe de progrès et de maturité qu'à ce stade de son développement, de nombreuses évaluations critiques ont été entreprises. Pour remplir son rôle dans la vie humaine, le futur doit être bâti sur une connaissance du passé, la considérable quantité, la diversité et la sophistication croissante des travaux récents invitant – et même nécessitant qu'il en soit ainsi – à considérer ce qui a été réalisé et vers où il faut se diriger à partir de là³.

Encore faut-il connaître les origines de l'histoire maritime. Elle est apparue comme une « sous-discipline de l'Histoire totale » de l'École des *Annales*⁴, l'accent étant mis sur une approche interdisciplinaire du passé qui fait de l'histoire l'axe principal de synthèse de toutes les sciences sociales. On peut avancer que, pour que l'histoire maritime ait creusé son propre sillon comme une sous-discipline de l'Histoire après la seconde guerre mondiale, il faut en faire le « reproche » à la Méditerranée et à l'inspiration de Fernand Braudel. Cette inspiration a déclenché l'intérêt pour une « thalassologie »⁵ que chaque génération semble devoir « découvrir ». Il est hautement intéressant de voir comment le mouvement en cours de l'histoire générale a été à l'origine d'une grande poussée d'intérêt pour l'histoire maritime. En fait, il semble que certains historiens, particulièrement les chercheurs américains, ont récemment « découvert » la mer, et que cette découverte a été une nouveauté : « l'apparition tardive d'une perspective maritime et d'une nouvelle thalassologie s'est faite par delà les spécialisations étroites de l'histoire maritime ». Le mot *nouveauté* implique que ce qui existait auparavant était vieux et par là même « mauvais ». La « nouvelle perspective maritime » est plus large que « l'ancienne » histoire maritime qui est considérée comme étroite⁶. Mais que savent les auteurs récents de cette « vieille » histoire maritime ? Il est tout à fait probable qu'ils n'ont jamais lu les définitions que donne Frank Broeze de l'histoire maritime ni suivi les routes que celle-ci a empruntées au cours des dernières décennies, et cela bien que la mer habituellement amène à communiquer au lieu d'isoler.

- 3 *Id.*, *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography, Research in Maritime History*, n°9, St John's, Newfoundland, International Maritime History Association, 1995 (contient des bibliographies sur l'histoire maritime de l'Australie, de la Chine, du Danemark, de l'Allemagne, de la Grèce, de l'Espagne, de l'Inde, de la Hollande, de la Turquie et des USA).
- 4 Richard J. Evans, *In Defense of History*, New York, Norton & Co., 1999 ; voir aussi Éric Hobsbawm, *On History*, London, Weidenfeld and Nicholson, 1977.
- 5 Voir Edward Peters, « Quid nobis cum pelage? The New Thalassology and the Economic History of Europe », *Journal of Interdisciplinary History*, t. XXXIV, 1, été 2003, p. 49-61.
- 6 Henk Driessen, « Seascapes and Mediterranean crossings », *Journal of Global History*, 2008, 3, p. 445-449. – Voir aussi « Review Forum », *The American History*, juin 2006.

L'histoire maritime a émergé presque simultanément en France et en Angleterre dans les années 1950. « L'économie maritime européenne, par son caractère spécifiquement international, est un reflet indiscutable de la production et de la circulation, donc de l'économie générale », écrit en 1962 le premier président de la Commission internationale d'histoire maritime, Michel Mollat⁷. Ce à quoi fit écho, à la même époque, Jean Meuvret, directeur d'études à l'École pratique des hautes études : « l'histoire maritime est une clé de l'histoire générale »⁸. Sur ces bases, on peut distinguer deux périodes dans la seconde moitié du xx^e siècle. La première, qui fut marquée par la prééminence des historiens parlant français en général et de l'École des *Annales* en particulier, commença au milieu des années 1950 et dura jusque dans les années 1970. La recherche, menée presque exclusivement par des Européens, fut centrée sur les xv^e-xviii^e siècles. Au cours de la seconde, qui démarra dans les années 1970, le centre de gravité de la recherche en histoire maritime passa chez les historiens anglophones ; c'est alors que l'on s'intéressa surtout à l'histoire économique et sociale de la période allant de la fin du xviii^e siècle à aujourd'hui, et que l'intérêt des historiens pour une vision mondiale des questions maritimes se développa.

De l'autre côté de la Manche, l'Angleterre suivit, sur un mode mineur, le même chemin que la France, la route pour l'histoire maritime s'ouvrant à travers le succès de l'histoire économique dans les bastions de progrès de la London School of Economics et de l'université de Cambridge. L'évolution de l'histoire étant parallèle en France, les *Annales*, l'université de Paris et les chercheurs français en histoire économique et sociale ne cessèrent de dialoguer avec les chercheurs anglais en histoire économique et sociale. L'élection de Michaël Postan, un homme qui avait des connaissances très larges et un esprit cosmopolite, et qui était jusqu'alors à la London School of Economics, à la chaire d'Histoire économique de Cambridge, fut, selon Eric Hobsbawm, essentielle pour le renforcement des liens entre l'École française des *Annales* et la recherche anglaise en histoire économique et sociale⁹.

À la même époque, Ralph Davis, qui avait fait ses études supérieures à la London School of Economics, écrivit un livre classique, *The Rise of British Shipping Industry*, lequel devint, après sa publication en 1962, l'archétype de l'histoire économique de la marine britannique. Un autre élan pour l'histoire maritime vint aussi de Liverpool, qui était alors encore considéré comme le plus grand port britannique après Londres : le professeur Francis Hyde

7 [C49].

8 *Ibid.*, Annexe 1, p. X.

9 E. Hobsbawm, *On History*, *op. cit.*, p. 179.

y ouvrit de nouveaux horizons grâce à son livre *Blue Funnel. A History of Alfred Holt and company of Liverpool 1865-1914*. À une époque où la *Business History* était encore considérée comme relevant trop de la vie professionnelle pour être l'objet de recherches universitaires – et le même point de vue affectait l'idée d'une administration des universités britanniques selon les principes du monde des affaires –, Francis Hyde écrivit une histoire de la plus grande compagnie de navigation britannique en respectant toutes les normes de l'histoire universitaire, mais à partir des archives de cette société ; il fut ainsi à l'origine de ce que l'on a appelé « l'École de Liverpool ».

Bien entendu, l'intérêt porté à l'histoire maritime n'avait pas attendu, pour se faire jour, les années 1950 : l'incroyable importance des activités maritimes dans l'Empire britannique avait créé au Royaume-Uni une tradition appelée *Naval History*. L'*Hakluyt Society* existait depuis 1845, et la *Society for Nautical Research* avait été créée en 1910, publiant le *Marriner's Mirror*. Le problème était néanmoins qu'en Angleterre la grande popularité de l'histoire des mers avait suscité l'implication dans celle-ci de nombreux historiens non professionnels, ce qui se combinait dans tous les ports importants de l'île avec les nombreux musées nautiques et associations d'« amis des musées », qui vantaient les vertus d'une histoire d'antiquaires, l'étude des navires glorieux, des amiraux et des batailles navales, pratiquant en un mot seulement l'histoire navale. L'inconvénient en était qu'au contraire les universitaires anglo-saxons qui s'intéressaient à l'histoire économique des activités maritimes s'occupaient du temps présent. On comprend de ce fait l'étroitesse de l'histoire maritime anglaise antérieure puisque ceux qui la pratiquaient étaient persuadés qu'elle ne concernait que les navires et la navigation.

Pendant ce temps, au niveau international, les travaux de la nouvelle Commission internationale d'histoire maritime ne cessaient de progresser grâce à une série de colloques couvrant une grande variété de thèmes. Les années 1960 furent très importantes pour faire accepter l'histoire maritime comme une sous-discipline de l'Histoire, pratiquée par un grand nombre d'éminents historiens européens. Les années 1970 furent particulièrement fécondes. La Commission internationale d'histoire maritime prospéra dans le cadre de la Commission internationale pour les Sciences Historiques dont les réunions avaient lieu tous les cinq ans. La variété des thèmes ne cessa de s'accroître, avec un grand succès, et l'on aboutit à de très grosses rencontres comme celle de San Francisco qui avait pour thème « course et piraterie » : il y eut 40 contributions, dont 30 en français.

Après de tels débuts, on pouvait attendre que les développements au cours des années 1980 de l'histoire maritime soient aussi agités que fondamentaux.

Effectivement, la domination des chercheurs du Continent au sein de la Commission internationale fut sérieusement mise en doute au cours du colloque de Bucarest qui vit pour la première fois les Anglo-Saxons dominer¹⁰. Ces rencontres continuèrent à intervenir tous les cinq ans avec une forte participation et des thèmes très larges, qui furent à Stuttgart, en 1985, « Les aspects maritimes des migrations » et à Madrid, en 1990, « Le commerce et le transport maritime des produits alimentaires ». Cependant, les thèmes choisis et les époques que les différentes interventions couvraient, étaient trop larges et trop variés pour permettre que s'instaure un véritable dialogue entre les chercheurs. Le besoin d'un renouvellement et d'une redéfinition de l'échelle et des perspectives de l'histoire maritime était évident.

80

Les nouvelles routes que devait emprunter l'histoire maritime furent tracées en 1986 à bord d'un autre vaisseau que celui de la vieille Commission internationale d'histoire maritime. Ce fut au cours du 9^e Congrès international d'histoire économique de Berne que furent combinées les forces du Canada (Lewis R. Fisher), de la Norvège (Helge Nordvik), de la Grande-Bretagne (Peter Davies) et du Japon (Keiichiro Nakagawa), aboutissant à la formation du Groupe d'histoire maritime, et d'un nouveau réseau international d'histoire maritime. Puis, au cours du 10^e Congrès international d'histoire économique, celui de Louvain, fut créée l'*International Maritime Economic History Association (IMEHA)* qui publia l'*International Journal of Maritime History (IJMH)*. La création de cette revue, dont les directeurs furent L.R. Fisher et H. Nordvik, et qui comprenait un bureau éditorial de 24 professeurs d'université appartenant à 15 pays répartis sur 4 continents, a constitué une étape fondamentale dans l'histoire de l'histoire maritime. L'*IMEHA* et l'*IJMH* ont réussi à promouvoir en histoire maritime une production de qualité, toujours croissante. De 1989 à 2008, les 40 volumes de l'*International Journal* représentent 15 000 pages, cependant que les 35 volumes de *Research in Maritime History* en comptent environ 10 000. Par ailleurs, l'*International Journal* a publié des comptes rendus d'environ 2 500 ouvrages. Enfin, et surtout, le dialogue entre chercheurs n'a pas cessé à partir du premier Congrès international d'histoire maritime, qui s'est tenu à Liverpool en 1992, fort de quarante participants, ces rencontres ayant lieu tous les quatre ans. Il y eut 80 participants lors du 3^e congrès, celui d'Esbjerg, au Danemark, pour le 4^e à Corfou près de 160 venus de 23 pays, et 315, appartenant à 30 pays, à Greenwich en 2008.

10 Jaap R. Bruijn, « Reflections on the recent past of maritime history in the Netherlands and abroad », dans Lewis R. Fisher et David M. Williams (dir.), *Frutta di Mare. Evolution and Revolution in the Maritime World in the 19th and 20th centuries*, Amsterdam, Batavian Lion International, 1998, p. 14-15.

Un des premiers efforts de l'IMEHA a été de privilégier une dimension internationale comparative, dans le cadre d'une perspective historique globale. Cette stratégie à long terme avait été choisie par les premiers leaders du groupe ; je pense que c'est une de ses grandes traditions et l'un de ses grands succès. L'histoire maritime, en effet, étend les horizons d'une histoire transnationale. Elle a réussi à créer des liens entre le local, le régional, le national, le transnational, l'international et le global, ce qui donne la possibilité de multiples comparaisons aussi bien pour ce qui peut apparaître comme petit, voire insignifiant, que pour ce qui est de grande taille et important, pour la vie quotidienne, la culture matérielle et les échanges aussi bien pour des endroits de la planète fort reculés, ou loin de tout, que pour les grands ports. Ainsi, l'histoire maritime se donne la possibilité de mettre au centre de la recherche historique la périphérie de l'économie mondiale.

L'HISTORIOGRAPHIE DE L'HISTOIRE MARITIME GRECQUE¹¹

Dans les années 1970, presque tous les principaux historiens grecs furent formés en France, et plus précisément dans la tradition des *Annales*. Ce n'est pas une simple coïncidence si une importante branche de ce que l'on a appelé la « nouvelle historiographie hellénique » commença, au début des années 1970, « à bord des navires ». Les premières études publiées étaient consacrées à l'activité maritime des Grecs, dans le contexte de la modernisation de l'économie et de la société, au moment de l'État grec pré- et post-révolutionnaire : les travaux de Vassilis Kremmydas et de Constantinos Papathanassopoulos sont significatifs de la recherche pratiquée alors¹². Par ailleurs, les débuts de l'histoire maritime grecque furent marqués par le volume sur *Le Commerce maritime grec* publié par la Banque nationale de Grèce, qu'édita Stelios Papadopoulos en 1972. Non seulement on y trouve une vue d'ensemble large et unique sur l'activité maritime marchande des Grecs sous la domination ottomane, œuvre de Georges Leontaritis, mais encore il propose une approche intégrée des navires et des équipages grecs jusqu'au milieu du XIX^e siècle¹³.

11 Cette partie est fondée sur Gelina Harlaftis, « Greek maritime history steaming ahead », dans *New Directions in Mediterranean Maritime History*, op. cit.

12 Constantinos Papathanassopoulos, *Elliniki Emporiki Naftilia (1833-1856). Ekseliksi kai prosarmogi* [La Marine marchande grecque 1833-1856. Développement et réajustement], Athènes, MIET, 1983 ; Vassilis Kremmydas, *Elliniki Naftilia 1776-1835. Opseis Mesogeiakis Nafsiplouas* [La Marine marchande grecque 1776-1835. Aspects de la navigation méditerranéenne], Athènes, IATE, 1985-1986, 2 vol.

13 Stelios Papadopoulos (dir.), *Elliniki Emporiki Naftilia (1453-1850)* [La Marine marchande grecque 1453-1850], Athènes, National Bank of Greece, 1972.

La plupart des auteurs qui écrivirent sur le commerce, le firent également sur la navigation. Celle-ci était le fil qui liait l'histoire des Grecs des communautés de la diaspora avec la Grèce, et elle fut étroitement liée au développement du commerce et des transactions commerciales des Grecs avec l'Occident durant les XVIII^e et XIX^e siècles. Vassilis Kremmydas a écrit sur le commerce du Péloponnèse avant de le faire sur la navigation¹⁴. Christos Hadziiossif, qui s'est intéressé à la communauté commerciale grecque d'Alexandrie, a aussi publié toute une série d'études importantes sur différents aspects du commerce maritime grec¹⁵. Nous devons à Olga Katsiardi-Hering des travaux non seulement sur les communautés grecques de Trieste et de Sennigalia, mais aussi sur l'activité maritime dans l'Adriatique au XVIII^e siècle¹⁶. Vassilis Kardasis a écrit sur le premier centre de trafic maritime grec, Syros, et sur le commerce maritime grec durant la transition de la voile à la vapeur, en plus de ses travaux sur les marchands grecs en Russie¹⁷. Des recherches concernant les activités de navigation des Grecs sur le Danube, leur rôle commercial à Smyrne, Marseille et Livourne ont été menées à bien avec succès¹⁸ ; par ailleurs, des études sur les communautés commerciales dans

- 14 Vassilis Kremmydas, *To emporion tis Peloponnissou sto 18o aiona 1715-1792* [Le Commerce du Péloponnèse au XVIII^e siècle 1715-1792], Athènes, 1972 ; *id.*, *Sigiria kai emporio stin pro-epanastatiki 1793-1821* [Conjoncture et commerce dans le Péloponnèse préévolutionnaire 1793-1821], Athènes, Themelio, 1980.
- 15 Christos Hadziiossif, *La Colonie grecque en Égypte (1833-1856)*, doctorat de 3^e cycle, université Paris-Sorbonne et École pratique des hautes études (IV^e section), 1980 ; *id.*, « Constructions navales et constructeurs de navires en Grèce. De l'Indépendance à l'introduction de la navigation à vapeur (1833-1856) », dans *Navigations et gens de mer en Méditerranée*, Paris, CNRS, 1980 ; *id.*, « Conjuntural Crisis and Structural problems in the Greek Merchant Marine in the Nineteenth Century: Reaction of the State and Private Interests », *Journal of Hellenic Diaspora*, vol. 12, 4, hiver 1985 ; *id.*, « Social Values and Business Strategies in the naming of Ships in Greece 18th-20th centuries », dans Spyros Vryonis Jr (dir.), *The Greeks and the Sea*, New York, A. D. Karatzas, 1992.
- 16 Olga Katsiardi-Hering, *I elliniki koinotita tis Tergestis 1751-1830* [La Communauté grecque 1751-1830], Athènes, University of Athens Press, Dpt of Philosophy, 1986, 2 vol. ; *id.*, *Lismonimenoi Orizontes Ellinon Emporon : To panigyri tis Sennigalia* [Horizons oubliés des marchands grecs : la foire de Senigallia], Athènes, Dion.Noti Karavia, 1989 ; *id.*, « I Afstriaki Politiki kai I elliniki nasiploia 1750-1800 » [« La politique autrichienne et la marine marchande grecque 1750-1800 »], *Parousia*, vol. E, 1987, p. 445-537.
- 17 Vassilis Kardasis, *Siros: to Stavrodromi tis Anatolikis Mesogeiou (1832-1857)* [Syros : carrefours de la Méditerranée orientale 1832-1857], Athènes, MIET, 1987 ; *id.*, *Apo tou Istiou eis ton Atmon. Elliniki Empōriki Naftilia 1858-1914* [De la voile à la vapeur. La marine marchande grecque 1858-1914], Athènes, IAETE, 1993 ; *id.*, *Diaspora Merchants in the Black Sea. The Greeks in Southern Russia 1775-1861*, Lanham (Maryland), 2001.
- 18 Spyridon Fokas, *Oi Ellines eis tin Potamoploian tou Dounaveas* [Les Grecs dans le trafic fluvial du Bas-Danube], Thessalonique, Institute of Balkan Studies, 1975 ; Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Athènes, Center for Asia Minor Studies, 1988 ; Anna Mandylara, *The Greeks in Marseille 1816-1900 ; Resources and strategies of a business Community*, ph. D., Faculté d'Histoire et de

la mer Noire et dans l'Europe du Nord se sont avérées indispensables pour comprendre les réseaux du commerce maritime, sans oublier l'existence d'un nombre important de communautés commerciales grecques hors d'Europe ou de Méditerranée, par exemple dans l'océan Indien¹⁹. Les organisations entrepreneuriales et les méthodes utilisées pour leurs affaires par les marchands grecs de la diaspora et les propriétaires de navires des XVIII^e et XIX^e siècles ont jeté les bases du développement de grands groupes d'armement au XX^e siècle.

« L'histoire grecque ne peut pas être comprise comme celle de l'État grec mais comme celle des populations grecques », a écrit l'éminent historien Nikos Svoronos²⁰. De même, l'histoire maritime grecque peut seulement être comprise comme celle des Grecs dispersés dans un nombre important de villes portuaires variées, qui sont aussi des points nodaux du commerce international. Le commerce maritime grec a pu se développer en utilisant les réseaux commerciaux et maritimes qui furent établis en Méditerranée et dans l'Europe du Nord après 1830. Il en résulta une activité de tramping, assurant le commerce entre trois pays, transportant des cargaisons massives à bon marché, et répondant à la demande d'un commerce maritime de plus en plus intégré à l'économie internationale durant les XIX^e et XX^e siècles. L'apogée du commerce maritime grec sur la scène internationale dans la deuxième moitié du XX^e siècle doit être analysé à travers la notion de réseau, celui-ci étant un tissu serré de relations basé sur un langage, une religion et une culture communs²¹.

Le commerce maritime des XIX^e et XX^e siècles, les communautés marchandes de la diaspora, et les études sur la flotte marchande grecque et ses effets sur la modernisation économique et sociale ont fait l'objet de la plus grande partie de la nouvelle historiographie. La navigation, les navires et leur technologie, ainsi que les infrastructures maritimes ont été le cœur des travaux publiés par

Civilisation, Institut universitaire européen de Florence, 1999 ; Despina Vlami, *To fiorini, to sitari kai I odos Kipou. Ellines emporoi sto Livorno 1750-1768* [Les « Fiorini » : Céréales et Jardin public. Les marchands grecs à Livourne 1750-1768], Athènes, Themelio, 2000.

19 On trouve une information précieuse dans Dioni Markou-Donde, *The Chronicle of the Greeks in India, 1750-1950*, Athènes, Dodoni, 1902 ; voir aussi Richard Clogg (dir.), *The Greek Diaspora in the Twentieth Century*, Oxford, Macmillan, 1999.

20 N. Svoronos, *The Unsaid on Modern Greek History and Historiography*, Athènes, Themelio, 1987, p. 36.

21 Pour une vue générale de l'armement grec et de la formation des réseaux entrepreneuriaux internationaux aux XIX^e et XX^e siècles, voir Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, London, Routledge, 1996. – Pour le développement de l'armement grec après la seconde guerre mondiale et ses effets sur le développement de l'économie grecque, voir Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975. From Separate Development to Mutual Interdependence*, London, Athlone, 1993.

la *Cultural Foundation of the Hellenic Bank of Industrial Research (ETBA)*²². Les riches contributions du capitaine A. I. Tzamtzis ressortent pour leur qualité et leur solidité parmi les travaux publiés par d'anciens officiers de la marine marchande²³, cependant que John. S. Vlassopoulos, membre du cercle des armateurs, a réalisé un travail superbe en publiant et en annotant les journaux de bord des voiliers cargos de la première moitié du XIX^e siècle²⁴.

La plus grande partie des publications consacrées à l'histoire navale grecque concernent la guerre d'Indépendance de 1821, en dehors de quelques études sur la marine de guerre grecque durant les deux guerres mondiales du XX^e siècle. Les publications de journaux de bord de navires de guerre sont rares mais de valeur²⁵. L'histoire de cette marine de guerre a été presque exclusivement écrite, au cours des trente dernières années, par des contre-amiraux, leurs travaux ayant été publiés par le musée de la Guerre et le Musée maritime grec, qui sont en partie financés par le ministère de la Défense ou par le Département historique de la Marine²⁶. C'est seulement depuis l'époque

- 22 Suivant les traces de deux grandes banques commerciales, l'*Hellenic Bank of Industrial Development (HBID)*, qui appartient à l'État, a créé dans les années 1980 une Fondation culturelle et technologique. Cette fondation, qui est maintenant privatisée, et qui fait partie de la *Banque du Pirée*, soutient la recherche et les programmes de publication sur l'histoire de la technologie ; elle a publié, en une très courte période, un nombre impressionnant de livres relatifs à l'histoire maritime : six des sept monographies publiées depuis 1989 en relèvent.
- 23 Voir A. I. Tzamtzis, *Ta Liberty kai oi Ellines* [La Liberté et les Grecs], Athènes, Estia, 1984, 2^e éd., 2001 ; *id.*, *Ta Ellinika Yperweaneia 1907-1977* [Les Transatlantiques grecs 1907-1977], Athènes, Finathec-Multimedia, 1996 ; *id.*, *Elliniki Epivatiki Aktoploia. I protí periodos 1830-1840* [Les Transports maritimes grecs de passagers. Première période 1830-1840], Athènes, Finathec-Multimedia, 1999.
- 24 John S. Vlassopoulos, *Odyseas : Ena Karavi tis Ithakis* [Odyseas : un navire d'Ithaque 1837-1841], Athènes, Melissa, 1992 ; *id.*, *Fourtounes kai bounatses. Ta karavia mas sti Mesogeio to 190 aiwna. Anekdotia imerologia triwn emporikwn karaviwn* [Tempête et Calme. Nos navires en Méditerranée au XIX^e siècle], Athènes, Papazisis, 2003.
- 25 Georgia Koulikourdi, *O « Alexandros » tou Hadzi Alexandri. Ena polemiko karavi ton Psaron. Imerologio kai drasi (1821-1838)* [L'Alexandre d'Hadzi Alexandris : un bateau de guerre de Psara. Journal de bord et action 1821-1838], Athènes, 1972 ; Dimitri Sapanidis (dir.), *Georgiou Sachtouri, Imerologio tou polemikou istioforou Athena 1823-1824* [Georges Sachtouri : Journal de bord d'un voilier de guerre d'Athènes 1823-1824], Athènes, Vergina, 1997.
- 26 Ces institutions et départements publient les revues *Periplous* et *Naftiki Epitheorisi*, qui contiennent des études sur l'histoire navale grecque des XIX^e et XX^e siècles. – Les principaux travaux historiques réalisés par des officiers de la Marine de guerre grecque sont les suivants : Kostis Varfis, *Poros 1831. To Kinima -oi Protagonistes*, [Poros 1831. Le mouvement et les protagonistes], Athènes, Filipotis, 1986 ; *To Elliniko Naftiko kata tin Kapodistriaki periodo. Ta Hronia tis Prosarmogis* [La Marine grecque durant la période de Capo d'Istria. Les années d'ajustement], Athènes, Syllogos pros Diadosin Ofelimon Vivlion, 1994 ; *I Kypros kai ta nisía tou Aigaiou. O stohos tis Leopoldianis Apoikiakis Politikis* [Chypre et les îles Égéennes. L'action de la politique coloniale léopoldienne], Athènes, Filipotis, 1985 ; *Venetotourkikoi kai rossotourkikoi polemoi stis ellinikes thalasses 1453-*

de l'amiral Dimitrios Fokas, dans les années 1950, qu'une vue d'ensemble des opérations de la Marine de guerre grecque basée sur les documents d'archives a été écrite²⁷.

Les activités des corsaires et la piraterie en Méditerranée orientale, malgré leur appel à l'imagination populaire et à toute une tradition littéraire à travers les poésies romantiques de lord Byron, les livres de Robert Louis Stevenson et de Jules Verne au XIX^e siècle, et les productions cinématographiques d'Hollywood au XX^e, n'ont guère suscité un grand intérêt historique en Grèce. C'est probablement dû au fait qu'il y a de sérieux problèmes sur la qualité des sources, ce qui empêche de faire une synthèse des informations à partir de la documentation conservée par de nombreux pays méditerranéens. Une étude critique de ces documents reste en effet nécessaire pour comprendre ces questions. L'ouvrage de Despoina Katifori sur les premiers tribunaux grecs de prises durant l'époque de Capo d'Istria, tribunaux mis en place pour châtier les activités des pirates dans les eaux grecques, reste unique²⁸. Très peu d'historiens ont mené des recherches dans les domaines de la course et de la piraterie grecques dans une perspective comparatiste²⁹. Néanmoins, il existe une large recherche, présentée sous forme chronologique, sur les attaques des corsaires et des pirates en Méditerranée orientale, à partir de sources françaises et grecques³⁰.

1821 [*Les guerres vénéto-grecques et russo-turques dans les mers grecques 1453-1821*], Athènes, Iris, 1995. – Voir aussi P. E. Konstas, *Naftiki Epopoia tou 1821* [*Le Conflit naval de 1821*], Athènes, Naval General Headquarters, 1971, et Constantinos Matallinos, *Vassilissa Olga. Ena antitorpilliko sth dini tou poleμου* [*Vassilissa Olga : un contre-torpilleur dans le tourbillon de la guerre*], Le Pirée, Greek Maritime Museum, 1996.

- 27 Voir Zisis Fotakis, *Greece, its Navy and the Foreign Factor novembre 1910-mars 1919*, thèse Ph. D., Faculty of History, University of Oxford, 2003.
- 28 Despina Themeli-Katefori, *I dioksis tis peirateias kai to Thalassion Dikastirion kata tin protin kapodistriakin periodon 1828-29* [*Les poursuites contre la piraterie et le Tribunal Maritime durant la première période de Capo d'Istria 1828-1829*], Athènes, University of Athens Press, 1973 ; *id.*, « Ai apofaseis tou Thalassiou Dikastiriou 1828-1829 » [*Les décisions du Droit de la mer 1828-1829*], *Epetiris tou Kentrou Erevnis tou Ellinikou Dikaiou tis Akadimias Athinon* [*Revue du Centre de recherche sur les lois grecques de l'Académie d'Athènes*], vol. 20-21, 1973-1974.
- 29 Voir Olga Katsiardi-Hering, « Mythos kai Istoría. O Lambros Katsonis, oi hrímatodotes tou kai h politikí taktiki » [*Mythe et Histoire. Lambros Katsonis, ses parrains et les tactiques politiques*], *Rodonia. In Honour of N. Manousakas*, vol. A', 1994, p. 195-214. – Voir aussi Apostolos Vakalopoulos, *I Peirateria sta paralia tis Halkidikis gyrw sta 1830* [*La piraterie sur la côte de Halkidiki autour de 1830*], Thessalonique, 1988. – Voir encore l'intéressant point de vue de Nikos Belavilas dans *Limania kai oikismoi sto Archipelagos tis Peirateias 1505 – 1905 ai.* [*Ports et établissements dans l'Archipel des Pirates 15^e-19^e siècles*], Athènes, Odysseas, 1997.
- 30 Sur ce sujet, voir les trois volumes d'Alexandra Krandonelli, *I Istoría tis peirateias stous protous hronous tis Othomanikis Aftokratorias (1390-1538)* [*Histoire de la Piraterie durant les premiers siècles de l'Empire ottoman 1390-1538*], Athènes, Estia, 1985 ; *id.*,

En dépit de tout le travail qui a déjà été réalisé, particulièrement dans les régions conquises par les Vénitiens, les activités des Grecs dans les mers du Levant durant la période ottomane, restent floues³¹. Le commerce maritime, la navigation, le commerce des esclaves, celui des communautés vivant dans les îles et les échanges entre les îles, les relations économiques liées à la mer – qui ne sont pas seulement celles des Grecs –, sont des domaines qui restent encore à découvrir dans les nombreuses archives de la Méditerranée orientale et dans celles des îles. Il est tout à fait encourageant de voir la jeune génération se tourner vers ces périodes anciennes qui n'ont fait l'objet que de peu de recherches³².

Un autre thème important concerne l'historiographie des villes portuaires de la Grèce continentale et des îles des mers Égée et Ionienne. Depuis les années 1970, Spyros Asdrachas s'est attaqué, à sa manière, à ce domaine, en forgeant le concept d'insularité, c'est-à-dire la manière dont les sociétés agricoles des îles et de la terre ferme perçoivent la mer, ouvrant la voie pour

I Istoría tis Peirateias stous mesous xronous tis Tourkokratias (1538-1699) [Histoire de la Piraterie durant les siècles centraux de l'Empire ottoman 1538-1699], Athènes, Estia, 1991 ; id., Elliniki Peirateia kai Koursos ton IH' aiona kai mehri tin elliniki apantasi [Les Pirates et corsaires grecs au XVIII^e siècle et durant la Révolution grecque], Athènes, Estia, 1998.

- 31 Voir, par exemple, Krista Panayotopoulou, « Ellines ploioiktites kai naftikoi apo ta palaiotera oikonomika vivlia tis Elliniki Adelfotitas tis Venetias » [« Armateurs et marins grecs à partir des vieux livres économiques de la confrérie grecque de Venise », *Thesaurismata*, vol. 11, 1974, p. 308-328 ; George S. Ploumidis, *Oi Venetokratoumenes Ellinikes hores metasky tou defterou kai tritou tourkovenetikou polemou (1503-1537) [Les Terres grecques conquises par les Vénitiens entre la seconde et la troisième guerre turco-vénitienne 1503-1537]*, Ioannina, University of Ioannina Press, 1974 ; Chryssa Maltezoú, « Ta ploia tis Monis tis Patmou 160s-170s ai » [« Les navires du monastère de Patmos aux XVI^e et XVII^e siècles »], *Praktika I. Monis Agiou Ioannou Theologou. Enniakosia hronia istorikis martirias* [Proceedings of the Holy Monastery of Agios Ioannis Theologos. Nine Hundred Years of Historical Evidence], Patmos 22-24 septembre 1988, Athènes, 1989 ; Alikí Nikíforou, « I diakinisi tou emporiou sto limani tis kerkyras kata to 170ai » [« Les marchandises du commerce maritime de Corfou au XVII^e siècle »], dans Alikí Nikíforou (dir.), *Kerkyra, mia mesogeikiaki sunthesi : nisiotismos, diasyndeseis, anthropina perivallonta 160s-190s ai [Corfou, une synthèse méditerranéenne : insularité, liens internes et environnement humain]*, Corfou, Politistikos Syllogos « Korkyra », 1998. – Pour une vue d'ensemble de la bibliographie de cette période, se rapporter à Gerassimos D. Pagratis, « Greek Commercial Shipping (15th to 17th centuries). Literature Review and research Perspectives », *Journal of Mediterranean History*, vol. 2, 2, 2002.
- 32 Gerassimos Pagratis a donné une nouvelle dimension à la continuité du commerce et des pratiques maritimes des Grecs dans son étude sur les partenariats et les co-propriétés de navires, et plus généralement sur les activités de navigation des marchands et armateurs de Corfou conquise par les Vénitiens à la fin du XV^e siècle et au début du XVI^e siècle : *Thalassio Emporio sti Venetokratoumeni Kerkyra (1496-1538) [Le Commerce maritime de Corfou sous domination vénitienne 1496-1538]*, Ph. D., université Ionienne de Corfou, 2000.

les recherches en train de se développer sur les sociétés des îles grecques³³. Les travaux sur Spyros et Piraeus sont peut-être parmi les plus profonds sur le développement des industries locales³⁴. Il y a de très grands trous, néanmoins, dans les recherches en histoire maritime locale. Le *Sailing Ships of Andros* de Dimitrios Polemis mérite d'être mentionné comme l'exemple d'une étude solide sur l'histoire locale de la navigation basée sur des archives primaires³⁵. On a également publié plusieurs volumes sur les activités maritimes de Galixidi et des îles Ioniennes³⁶.

Par rapport à l'importance de la navigation en Grèce, la recherche qui a eu lieu sur les marins grecs a été très réduite. Pourtant, il existe des archives très riches – et qui n'ont jamais été utilisées – de la fin du XIX^e siècle à aujourd'hui dans le Fonds des pensions des marins et au ministère de la Marine marchande. Très peu de travaux ont donc été entrepris sur les marins grecs ; il est cependant encourageant de voir que le silence a été rompu grâce au nombre croissant de marins écrivant leurs mémoires³⁷.

J'ai gardé pour la fin la discussion concernant la *Business History*. Vassilis Kremmydas peut être regardé comme un pionnier dans ce domaine. Il est

- 33 Spyros Asdrachas (dir.), *I Oikonomiki domi ton Valkanikon horon 1505-1905 ai* [Les structures économiques des pays balkaniques XV^e-XIX^e siècles], Athènes, Melissa, 1979 ; *id.*, *Oikonomia kai Nootropies* [Économie et Mentalités], Athènes, Ermis, 1988. – Pour l'étude des îles grecques, voir, par exemple, Eleftheria Zei, *Paros dans l'archipel grec 17^e-18^e siècles : les multiples visages de l'insularité*, thèse Université de Paris I, 2001.
- 34 Vassilis Kardassias, *Syros. Stavrodomi tis anatyolikis Mesogeiou (1832-1857)* [Syros, carrefour de la Méditerranée orientale, 1832-1857], Athènes, MIET, 1987. – Voir aussi Vasilias Tsokopoulos, *Piraeas (1835-1875). Eisagogi stin istoria tou ellinikou Manchester* [Le Pirée 1835-1875 : Introduction à l'histoire du Manchester grec], Athènes, Kastaniotis, 1984 ; K. Tsouni (dir.), *Piraeas. Istoria kai politismos* [Le Pirée : histoire et culture], Le Pirée, IDEA, 2001.
- 35 Dimitrios Polemis, *Ta istiofora tis Androu* [Les Navires à voile d'Andros], Andros, Kairios Vivliothiki, 1992.
- 36 Nikos Vlassopoulos, *I Naftilia ton Ionion Nison* [L'Activité maritime dans les îles Ioniennes], Athènes, Elliniki Evroekdotiki, 1996. – Notons que sont d'un grand intérêt les trois volumes d'histoire locale d'Efthymios Gourgouris, *To Galaxidi ston kairo ton karavion* [Galaxidi au temps de la marine à voile], Athènes, Syndesmos Galaxidioton, 1983.
- 37 Alexander Kitroeff, « The Greek Seamen's Movement 1940-1944 », *Journal of Hellenic Diaspora*, vol. 7, hiver 1980. – Voir aussi Constantinos Tsousmanis, *I elliniki emporiki naftilia kai to naftergatico kinima (1939-1945)* [La Marine marchande grecque et le mouvement syndical des marins 1939-1945], Athènes, Proskinio, 2001. – Les mémoires de marins sont d'une très grande valeur ; on peut en mentionner quelques-uns ici : Yannis Paizis, *Thalassines anamniseis 1939-1956* [Mémoires de la mer 1939-1956], Athènes, Papazisis, 1996 ; Manolis Rodonakis, *Yper pleontwn* [Pour ceux qui ont navigué], Le Pirée, 1996 ; Andrea Tsesmeli, *To odoiporiko enos paliou naftikou, tou capetan Andrea Tsesmelis* [Les Récits de voyage d'un vieux marin, le capitaine Andrea Tsesmelis], Athènes, 1994 ; Nicholaos I. Fykaris, *To Naftiko ton Kardamylon ston B Pagosmio Polemo* [L'Activité maritime à Kardamyla durant la seconde guerre mondiale 1939-1945], Chios, 2002.

l'auteur de publications sur l'organisation et les fonctions de maisons grecques de commerce et de navigation durant la période prérévolutionnaire. Il a ouvert ce champ de recherche pour les trente dernières années en publiant en 1973 son livre sur *Hadzipanayotis-Politis*. Écrit à une époque où il n'y avait pas d'études comparables pour le guider, il reste unique par tout ce qu'il révèle sur la structure, l'organisation et l'administration d'une famille d'affaires grecque typique, à l'activité internationale reposant sur une triade : commerce, navigation et finance. Ayant pour base la côte du sud-est du Péloponnèse, elle a agi comme marchand-investisseur et armateur, en lien direct et en coopération avec les armateurs de l'île proche de Spetsai. Leur réussite leur a permis de devenir le leader du réseau commercial péloponnésien-spetsiote qui a été actif durant les guerres napoléoniennes et l'embargo continental³⁸. Trente années après sa parution, nous sommes encore à la recherche d'une bonne connaissance de ce qui est le noyau de l'activité maritime : les affaires. C'est probablement parce que la *Business History* n'a jamais été le courant principal de la nouvelle historiographie grecque³⁹. On peut aussi penser que, parce que la navigation appartient au troisième secteur, celui des services, elle n'a jamais été considérée dans les analyses de développement du capitalisme ou du socialisme d'orientation marxiste, comme étant le secteur leader, à la différence de l'industrie. Dans un pays où le secteur tertiaire a eu une position dominante – secteur qui, depuis le dernier tiers du xx^e siècle est largement dominé par le tourisme –, et a montré les plus forts taux de développement, il est grandement temps de reconsidérer l'analyse des secteurs dominants du développement économique grec.

Une grande partie des fonds documentaires qui pourraient nous éclairer sur le succès des armements grecs au cours des deux derniers siècles, fait partie de l'histoire particulière des familles qui sont impliquées dans ce trafic ; il s'agit donc d'archives privées. Par suite de la suspicion envers les chercheurs et de la tradition du secret existant dans les cercles d'armateurs en Grèce et en dehors de celle-ci, l'histoire des compagnies maritimes grecques est restée jusqu'à une époque très récente une *terra incognita*. C'est seulement durant les dernières années que les chercheurs ont réussi à accéder à ces archives privées. La compagnie qui a la première attiré l'intérêt des historiens,

38 Vassilis Kremmydas, *Archeio Hadjipanagioti [Les Archives Hadkipanagioti]*, Athènes, 1972.

39 Margarita Dritsas a été la première à s'occuper de *Business History* ; durant les années 1980, elle a organisé en Grèce d'importants colloques internationaux dans ce domaine. – Voir Alice Teichova, Hakan Lingren, Margarita Dritsas, *L'Entreprise en Grèce et en Europe XIX^e-XX^e siècles*, Athènes, SO.FH.I.S., 1991 ; Margarita Dritsas et Terry Gourvish, *European Enterprise. Strategies of Adaptation and Renewal in the Twentieth Century*, Athènes, Trochalia, 1997.

par suite de l'existence d'un important fonds d'archives et parce que les ressources financières des Archives historiques de la banque nationale ont pu être utilisées pour des programmes de recherche, a été la Greek Steamship Company, qui fut créée en 1856 et a fonctionné jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Mais la recherche consacrée à une seule compagnie, qui s'est aussi intéressée au cabotage et au transport de passagers, n'était pas suffisante pour découvrir la stratégie entrepreneuriale, l'organisation, les investissements et, plus généralement, les diverses activités de centaines de sociétés de navigation grecques aux XIX^e et XX^e siècles⁴⁰.

40 Pour la *Business History* grecque, voir Constantinos Papathanassopoulos, *Etaireia Ellinikis Atmoploias (1855-1872). Ta adioxoda tou prostateftismou [Les Compagnies maritimes grecques 1855-1872. Les impasses du protectionnisme]*, Athènes, MIET, 1988. – Voir aussi Vassilis Kremmydas, *Emporikes praktikes sto telos tis Tourkokratias. Mykoniates Emporoi kai ploioiktites [Pratiques commerciales à la fin de la domination turque. Les marchands et les armateurs de Mykonos]*, Athènes, Aegean Maritime Museum, 1993 ; *id.*, *Emporoi kai emporika diktya sta hronia tou Eikosiena (1820-1835) [Marchands et armateurs des Cyclades]*, Athènes, Aegean Maritime Museum, 1996 ; Vassilis Kardasis, « Greek Steam Liner Companies 1858-1914 », *International Journal of Maritime History*, vol. 9, 2, décembre 1997, p. 107-127 ; *id.*, « International Trends and Greek Shipping. The Business Strategy of Demetrios Moraitis 1893-1908 », dans David Starkey et Gelina Harlaftis (dir.), *Global Markets : The Internationalization of Sea Transport Industries since the 1850's*, St John's (Terre-Neuve), 1998 ; Evridiki Sifnaios, « Aegean Steam Navigation Company. A Greek-Ottoman Liner Company based in Istanbul », dans Maria-Christina Chatziioannou et Gelina Harlaftis (dir.), *Following the Nereids. Sea Routes and Maritime Business 16th-20th*, Athènes, Kerkyra, 2006 ; Gelina Harlaftis, « From Diaspora Merchants to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros », *Business History Review*, vol. 81, 2, été 2007, p. 237-268 ; Gelina Harlaftis et John Theotokas, « European family firms in international business : British and Greek tramp-shipping firms », *Business History Review*, 2004, p. 219-255.

Les biographies, mémoires et histoires locales dus à des membres des familles d'armateurs et gens d'affaires sont d'un intérêt tout particulier. Notons spécialement les ouvrages d'Andreas Lemos, particulièrement prolifique, et ceux de Manuel (Manolis) Kulukundis, qui a été une figure de proue de l'armement grec au XX^e siècle. – Voir Andreas Lemos, *To naftiko tou genus ton Ellinon [Les Femmes grecques et l'activité maritime]*, Athènes, Tsikopoulos, 1968 ; *id.*, *Neollines aeinaftai [Marins grecs]*, Athènes, Tsikopoulos, 1976 ; *id.*, *The Greeks and the Sea. A People's Seafaring Achievements from Ancient Times to the Present Day*, London, Cassel, 1976 ; Manuel Kulukundis, *Ships Loved and Painted*, London, Krikos, 1978 ; *id.*, *Voyages on my Father's Ships and Others*, Le Pirée, Naftika Chronika, 1986 ; *id.*, *Eis tin ypiresian tis naftilias 1960-1984 [Au service de la navigation, 1960-1984]*, Le Pirée, Naftika Chronika, 1984. – Voir encore John K. Hadjipateras (dir.), *Aftobiografia Konstantinou Ioannou Hadjipatera [Autobiographie de Constantin Hadjipateras]*, London, 1963 ; *id.*, *Grammata sta paidia tou [Lettres à ses enfants]*, Athènes, 1994. – Eustathios Batis, qui fut l'un des plus importants journalistes sur la navigation dans la seconde moitié du XX^e siècle, a été aussi un écrivain prolifique : voir *Portraita se ble fondo. Prosopa pou egrapsan istoria sti naftilia tou 200u aiona [Portraits sur fond bleu. Les personnalités qui ont écrit l'histoire de la navigation au XX^e siècle]*, Athènes, Finatec, 1999 ; ce dernier livre se réfère aux œuvres de bienfaisance des armateurs grecs dans leur pays au XX^e siècle.

Comme je l'ai déjà indiqué il y a plusieurs années, les plus grands obstacles auxquels les historiens sont confrontés lorsqu'ils s'efforcent d'analyser les armements grecs viennent du manque de séries statistiques systématiques, sans parler des dangers inhérents aux interprétations que l'on peut élaborer à partir de telles sources⁴¹. C'est le fossé que nous nous efforçons actuellement de combler, comme je vais l'exposer dans la section suivante.

CRÉATION DE SÉRIES HISTORIQUES STATISTIQUES EN HISTOIRE MARITIME

90

L'introduction systématique dans des bases de données des navires des Grecs du XVIII^e au XX^e siècle, afin créer des statistiques historiques, n'est pas un objectif facile à atteindre. En effet, les Grecs qui résidaient en Méditerranée orientale au XVIII^e siècle pouvaient être sujets ottomans ou vénitiens. Au siècle suivant, ils furent sujets ioniens/britanniques (les îles Ioniennes ne furent annexées à la Grèce qu'en 1864), grecs (à partir de 1830) et ottomans (les îles du nord-est de la mer Égée n'ont été annexées à la Grèce qu'au moment des guerres balkaniques). Au XX^e siècle, les Grecs de la Méditerranée orientale furent sujets grecs ou italiens (les îles du Dodécanèse ne firent partie de la Grèce qu'après la seconde guerre mondiale). Il faut ajouter qu'au cours des XVIII^e et XIX^e siècles, il y eut aussi une forte diaspora dans les Balkans et autour de la mer Noire, avec pour conséquence que des Grecs furent sujets russes et autrichiens. Les navires appartenant aux Grecs ont donc battu tous ces pavillons, sans oublier les pavillons français, maltais, toscan, de Jérusalem, moldo-valaque, ou encore roumain. De même, au XX^e siècle, les Grecs naviguent sous un grand nombre de pavillons nationaux⁴². Au cours des deux derniers siècles, le choix du pavillon de leurs navires par les armateurs grecs a donc été totalement affaire de circonstance. C'est pourquoi nous utilisons l'expression : « flotte aux mains des Grecs » plutôt que « flotte grecque ».

Dans ces conditions, comment peut-on repérer la flotte aux mains des Grecs sur les mers et les océans du monde ? Force est de s'en tenir aux navires, et donc de relever systématiquement, dans les documents d'archives, les navires grecs les uns après les autres afin d'en constituer un recensement. Nous avons établi trois bases de données, couvrant la période qui va de 1700 à 2000, et comprenant 66 000 entrées. Ce sont les bases : Amphitriti, qui va

41 G. Harlaftis, *A History of Greek-owned Shipping...*, *op. cit.*, p. 106-112.

42 Ces pavillons sont eux des États-Unis, de l'Égypte, de la Grèce, de la Grande-Bretagne, du Panama, du Liberia, du Canada, de Chypre, de l'île de Man, du Vanuatu, des Bermudes, du Honduras, du Costa Rica, du Liban, de Malte, du Bangla-Desh, des îles Caïman, des îles Marshall, de Saint-Vincent, de l'Arabie Saoudite, de Singapour, des Bahamas et de Hong-Kong.

de 1700 à 1821, avec 21 000 entrées ; Pontoporeia, de 1830 à 1939, avec 20 000 entrées ; et Pontoporeia 2, de 1945 à 2000, avec 25 000 entrées. Pour les constituer, il a fallu deux programmes de recherche, développés sur plusieurs années. Le premier portait sur l'histoire maritime des Grecs aux XIX^e et XX^e siècles ; financé par la Fondation Stavros S. Niarchos, il a été réalisé aux Archives littéraires et historiques grecques (ELIA) entre 1998 et 2004. Le second portait sur l'histoire maritime des Grecs au XVIII^e siècle ; il a été effectué à l'université Ionienne entre 2004 et 2007, sur des financements du ministère de l'Éducation grec et de l'Union européenne, afin de promouvoir la recherche dans les universités grecques.

Le premier objectif du programme Amphitriti, qui correspond à la période 1700-1821, a été d'évaluer l'expansion de la marine marchande des Grecs, sujets de l'Empire ottoman ou de Venise, au sein du commerce maritime méditerranéen, d'en faire la synthèse, et d'en interpréter l'histoire. Pourquoi et comment ont-ils pu se hisser au rang de principaux transporteurs en Méditerranée orientale, position qu'ils ont consolidée au XIX^e siècle ? Le second était le recensement de la flotte et des propriétaires de navires des différents ports et îles des mers Ionienne et Égée, qui devinrent les principaux centres maritimes de la Méditerranée orientale. Pourquoi certains ports et îles de ces deux mers ont-ils développé des flottes puissantes ? Le but final du programme est de comprendre la pénétration en profondeur de l'esprit d'entreprise maritime des Grecs au sein de l'immense commerce méditerranéen. Il s'agit donc de trouver et de se procurer de façon systématique, et en combinant démarches et documents, des données permettant une analyse en profondeur de l'art d'entreprendre des Grecs sur les mers.

L'équipe est constituée par 20 chercheurs, dont 14 de nationalité grecque, les 6 autres relevant de divers pays (un Turc, deux Italiens, deux Maltais, un Hollandais). La recherche a été menée de façon coordonnée et parallèlement dans sept pays (Grèce, Turquie, Malte, Italie, France, Angleterre, Pays-Bas) et dans les archives de 15 villes (Istanbul, Athènes, Thessalonique, Héraklion, Corfou, Céphalonie, Venise, Messine, Palerme, Naples, Florence, Gênes, Livourne, Marseille, Londres et Amsterdam). Il en est donc résulté 21.000 entrées en 6 langues (grec, turc, italien, français, anglais, hollandais), réunies dans Amphitriti, base de données électronique où tout le matériel collecté est unifié en langue grecque⁴³.

43 Ce travail sera republié, en grec, dans Gelina Harlaftis et Katerina Papakonstantinou (dir.), *The Rise of Greek Shipping in the Mediterranean Trade of the Eighteenth Century* (à paraître), Nefeli.

Nous avons recherché les traces laissées par les navires dans les ports méditerranéens et dans ceux de l'Europe du Nord. L'objectif était de repérer les navires avec des capitaines et (ou) marins grecs, et de les recenser. Faire le compte des navires n'était nullement un but en soi : ils ne sont que des témoignages qui constituent une trame, laquelle permet de tisser un canevas de travail, car, lorsque l'on parle de navires, on ne parle pas de mâts, de voiles ou d'ancre, mais de la marchandise que les navires transportaient, matérielle et intellectuelle, des hommes qui les manœvraient, des lieux où ils étaient construits, et à partir desquels ils étaient gérés.

92

Les documents d'archives qui peuvent contribuer à l'étude de la marine marchande dans un espace donné, ont la singularité d'être très variés et en outre dispersés dans un grand nombre d'archives à travers le monde. Ce n'est qu'en recoupant tout ce matériel qu'on peut en construire une image plus claire. L'existence de séries statistiques systématiques pour un siècle entier nous donne la possibilité de suivre la continuité et de repérer les ruptures. Existe ainsi, désormais, la base qui servira de tremplin pour les jeunes chercheurs qui pourront l'exploiter.

Au bout du compte, il est évident que c'est bien le commerce maritime et terrestre à longue distance dans les Balkans, en Méditerranée et en mer Noire qui a été l'origine de l'implantation des colonies marchandes des Grecs de la diaspora et de la création de véritables entreprises multinationales, dotées de vastes réseaux maritimes et terrestres de distribution. Les retombées de cet apogée sur les microéconomies des îles et des ports ont donné naissance à une sorte de « ville » dispersée mais unifiée des mers Égée et Ionienne. L'apogée économique de cette « ville » a fourni dans un certain sens, et jusqu'à un certain point, les bases économiques pour la création et le développement économique de l'État grec au XIX^e siècle. Ce que nous soutenons ici, c'est l'idée que les îles et ports de ces deux mers, que ce soit sous domination ottomane, vénitienne, française, russe ou anglaise, ont fonctionné comme une seule unité. Ils ne cessaient de communiquer et d'échanger entre eux. Au delà des États et des frontières, ils constituaient les parties de cette « ville dispersée ». Ses habitants communiquaient entre eux dans les ports où ils commerçaient, et ils ont développé ainsi des pratiques communes d'entreprise. Pour pouvoir se faire une idée claire de cette mosaïque, il ne nous suffit pas de poser notre regard sur une seule île ou un seul port, aussi grand qu'il ou elle soit. Pour cette raison, et pour mieux comprendre l'expansion de la marine marchande des Grecs dans les mers Égée et Ionienne, nous appliquons quatre approches différentes.

La première est géographique : les entreprises maritimes de chaque espace étaient liées à l'espace maritime environnant auquel elles appartenaient. Toute île fait donc partie d'un espace maritime, soit îlien, soit entre elle et le continent. Les documents d'archives révèlent un fait très important, à savoir que, pour chaque espace maritime, on retrouve quatre caractéristiques : a) une communication directe et dense à l'intérieur de celui-ci ; b) la création de ses propres centres commerciaux et marins ; c) la dépendance d'un territoire continental proche qui sert d'arrière-pays ; d) le développement de ses propres réseaux commerciaux au-delà de ses frontières. Par conséquent, on ne peut étudier une île sans la considérer à l'intérieur de la zone maritime à laquelle elle appartient. On peut diviser les mers Ionienne et Égée en quatre zones géographiques maritimes distinctes, en utilisant comme critère de distinction l'unité dans leurs activités maritimes qui ressort des documents d'archives. Dans chacune de ces zones maritimes se sont développés des îles et des ports assurant les trafics maritimes marchands dans cette zone. Nous employons le terme de « centres maritimes » pour désigner ces îles et ces ports qui « fournissaient » le plus grand nombre de navires et de marins de chacune des quatre zones.

À l'ouest, c'est la mer Ionienne qui constitue la première zone. Elle est formée par le golfe de Corinthe, qui est le prolongement naturel de cette mer, par les îles Ioniennes, et par le littoral qui leur fait face. L'arrière-pays sur lequel elle s'appuie, est la Grèce de l'ouest. Les principaux centres de cette zone sont Céphalonie, Ithaque, Missolonghi et Galaxidi. Dans la deuxième zone, celle de la mer Égée, la situation est plus compliquée. En son centre se trouvent les Cyclades qui constituent l'Égée centrale, seule zone sans littoral continental. Mais il y avait bien un arrière-pays des Cyclades, constitué par deux pôles : d'un côté, la Thessalie et la Grèce continentale de l'est ; de l'autre les côtes de l'Asie Mineure. Les principaux centres maritimes semblent en avoir été, au XVIII^e siècle, les îles de Myconos, de Tinos et de Santorin. L'Égée occidentale se divise en deux zones maritimes. Il y a l'Égée du nord-ouest, avec l'île de Skopelos, qui se développe en centre maritime, de même qu'en face la Thessalie avec les villes de Trikeri et de Zagora, dont l'arrière-pays est bien sûr la plaine de Thessalie. Les îles de Hydra, de Spetsai et les ports du littoral oriental du Péloponnèse sont les centres essentiels de la zone sud-ouest de l'Égée ; ils ont pour arrière-pays les parties méridionale et orientale de ce même Péloponnèse. On peut, de la même manière, diviser la partie orientale de la mer Égée en une zone septentrionale et une autre méridionale. Dans la première, le centre le plus important est Psara, suivi de l'île de Chios, cependant que toute la côte de l'Asie Mineure, en allant à travers

les Dardanelles jusqu'à Istanbul, constitue une sorte de ruche maritime où surabondent les caboteurs. Dans la partie méridionale de cette même zone, les centres maritimes importants sont les îles de Patmos et de Kassos.

Pendant la période que nous examinons, les quatre zones maritimes fonctionnaient de façon unifiée et complémentaire. La création de frontières politiques sur le continent n'a constitué aucun obstacle à la communication et au mode de fonctionnement des entreprises et compagnies maritimes dans les mers Ionienne ou Égée, malgré le fait que les uns étaient sous la domination vénitienne et les autres sous celle de l'Empire ottoman. Malgré cette différence du cadre institutionnel à l'intérieur duquel elles fonctionnaient, leurs pratiques étaient communes et complémentaires. C'est en mer Ionienne qu'on trouve le premier grand développement d'une flotte grecque de long-courriers pendant les deux premiers tiers du XVIII^e siècle ; il est le résultat d'une coopération entre des Grecs sujets ottomans et d'autres sujets vénitiens, centrée sur l'économie de l'Adriatique.

94

Une troisième approche est économique. L'exploitation des navires par l'intermédiaire des échanges a uni les différents « quartiers » et îles de la « ville dispersée » avec le littoral continental et l'arrière-pays de celui-ci. Quelles étaient les sources de revenus de cette « ville dispersée » ? Quels en étaient les entrepreneurs ? Et les partenaires commerciaux ? Ce qui est certain, c'est que c'est l'entreprise familiale qui constitue le noyau dur de la production et des services. Nous sommes actuellement en quête de noms et de déplacements, les documents des navires dans les ports méditerranéens nous permettant de trouver les familles qui s'occupaient de ces entreprises maritimes.

Il y a enfin une quatrième approche, socioculturelle cette fois. L'importante activité économique a apporté richesse, cosmopolitisme, contacts internationaux, et contribué à l'apparition d'une culture maritime, depuis Kassos jusqu'à Céphalonie, et de l'île de Lemnos jusqu'à la ville de Léonidion et l'île de Zante. La « ville dispersée » voit aussi naître sa classe bourgeoise, et avec elle une architecture commune, importée des grands ports de l'Europe tant de fois visités. Font alors leur apparition des maisons de capitaines à deux et trois étages, avec leurs plafonds peints à la façon de celles des grands ports européens. Au sein de ces sociétés insulaires, les familles de propriétaires de navires et de capitaines sont au sommet de la hiérarchie des sociétés locales. Leurs belles maisons manifestent leur prospérité, seul témoignage qui a survécu jusqu'à nos jours de la suprématie sur mer de tel ou tel lieu. Dans les différents « quartiers », c'est-à-dire dans les différents ports et îles de cette « ville dispersée », on pouvait également trouver d'immenses églises dont

l'intérieur était chargé d'icônes dorées et d'ex-voto, témoins des dangers et de la richesse que représentait la mer.

L'information que l'on peut trouver pour ce programme est soit sérielle soit descriptive, ce qui nous a obligés à mettre en place deux bases de données séparées, articulées autour de deux axes différents, le navire et le centre maritime. L'objectif principal du programme, à savoir le recensement des navires aux mains des Grecs, a exigé la création d'une base de données articulée autour de ce sujet. L'information sérielle fournie par les enregistrements des offices sanitaires a facilité sa création. Nous lui avons donné le nom d'Amphitriti, déesse de la mer. Nous avons créé différentes cases concernant le même navire et son utilisation en tant que transporteur de marchandises, ou comme moyen de transport. Elles ont été réparties en surfaces de travail ayant les caractéristiques suivantes :

1. Nom, type, pavillon et dimensions du navire, lieu, année de construction, lieu d'arrivée, port d'embarquement et port de destination, nom du capitaine, son origine, son âge.
2. Équipage, nom, qualité, rémunération, nombre des membres de l'équipage.
3. Propriétaires, nom, origine et pourcentage de propriété.
4. Affréteurs, nom et origine.
5. Chargement, type, quantité, valeur, personnes en rapport avec le chargement : courtiers/commissionnaires, destinataires, propriétaires.
6. Événements survenus, type, lieu, date.
7. Trajet, port, date de départ des ports.
8. Informations et commentaires.

Les chercheurs devaient travailler indépendamment chacun de son côté, avant que, par la suite, la base de données de chacun soit intégrée dans une base commune. Il a donc fallu prévoir un code pour chaque chercheur. De même, le mode d'utilisation des bases de données dut être défini à l'avance. Par la suite, chaque chercheur partit à la poursuite des données disséminées dans les différentes archives, avant que les informations ne soient par la suite réunies en une seule base et unifiées en langue grecque, comme cela a déjà été indiqué plus haut. Le matériel recueilli dans le cadre de ce programme de recherche débouchera sur un volume publié en grec, tout comme le sera la base de données⁴⁴. Elle sera ensuite transcrite en lettres latines et mise sur le Web pour la rendre accessible aux chercheurs étrangers.

En ce qui concerne la recherche portant sur l'histoire maritime des Grecs aux XIX^e et XX^e siècles, qui a fourni les deux bases de données nommées

44 G. Harlaftis et K. Papakonstantinou, *The Rise of Greek Shipping...*, *op. cit.*

Pontoporeia, ce qui signifie en grec « navigation au long cours », elle a abouti à la publication de trois livres dont les titres, empruntés à la théogonie d'Hésiode, sont les noms de trois Néréides, ces nymphes qui sont supposées protéger les marins tout au long de leurs voyages.

Le premier tome, intitulé Pontoporeia, est un registre historique de la navigation. Il constitue la première série systématique et méthodique de statistiques maritimes, depuis la création de l'État grec jusqu'à la seconde guerre mondiale⁴⁵. On y trouve 20 000 noms de navires appartenant à des armateurs grecs, répartis en deux ensembles, l'un comprenant les voiliers et l'autre les bateaux à vapeur. Les informations les concernant ont été trouvées en Angleterre, France, Italie et Grèce ; elles proviennent de 12 sources différentes, en particulier les registres internationaux du Shipping comme le Bureau Veritas, le Llyod's Register of Shipping, Llyod Austriaco, mais aussi le Registre grec *Archange*, les journaux de commerce maritime comme *Le Sémaphore* de Marseille, ou encore les registres portuaires des capitaineries grecques. Grâce à l'ensemble de données réunies, Pontoporeia a remis en question et élargi nos connaissances sur la phase la plus féconde mais aussi la plus difficilement évaluable ou chiffrable de la marine marchande appartenant aux Grecs, celle qui correspond aux cinquante années de l'apogée de la flotte des voiliers qui va de 1830 à 1880. On y trouve des milliers de voiliers au long cours provenant de quarante îles et ports des mers Ionienne et Égée, et des centaines d'entreprises ou compagnies maritimes familiales qui étaient jusqu'ici connues ou inconnues.

C'est Pontoporeia qui a fourni le canevas sur lequel a été constitué le second tome, appelé Ploto⁴⁶. Le précieux matériau qu'est le premier tome, a été enrichi par des recherches sur le terrain, c'est-à-dire dans les îles grecques. Ploto a été sous-titré *Les Propriétaires de navires et armateurs grecs de la fin du XVIII^e siècle à la veille de la seconde guerre mondiale*. Ce tome concerne six zones maritimes, trente-huit centres maritimes et cent soixante-sept entreprises familiales qui ont développé leurs activités dans les ports européens, africains, asiatiques et américains. Il contient un impressionnant matériel illustré, avec plus de six cent thèmes, exemple révélateur de la richesse que renferment les *Archives littéraires et historiques grecques*.

45 Gelina Harlaftis et Nikos Vlassopoulos, *Pontoporeia 1830-1940. Les voiliers et les bateaux à vapeur longs-courriers depuis la fondation de l'État grec jusqu'à la deuxième Guerre mondiale*, Athènes, ELIA, 2001.

46 Gelina Harlaftis, Manos Haritatos et Eleni Beneki, *Ploto. Les Propriétaires de navires et armateurs grecs, depuis la fin du XVIII^e siècle jusqu'à la seconde guerre mondiale*, Athènes, ELIA, 2002.

Le troisième tome a pour nom Eupompe, avec pour sous-titre *Les Compagnies maritimes grecques, 1945-2000. Organisation, administration et stratégies*. Il étudie l'organisation, l'administration et les stratégies des compagnies maritimes de la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'à nos jours⁴⁷. Eupompe analyse l'évolution dans le temps des familles d'armateurs qui ont été actives par l'intermédiaire de leurs flottes sur les marchés internationaux de fret durant une trentaine d'années au moins, pendant la période d'après-guerre. Dans ce tome, l'exposé des faits a été enrichi d'éléments recueillis par les chercheurs sur le terrain ; il s'agissait notamment d'interviewer les familles d'armateurs ou les cadres de leurs entreprises. Pour pouvoir étudier celles-ci, nous avons constitué une base de données avec plus de 25.000 entrées, chacune d'entre elles correspondant à un navire avec tous ses éléments, par périodes de cinq ans, pour les années 1945 à 2000.

Avant de terminer, je voudrais encore souligner l'importance de cette base de données pour les jeunes chercheurs. Il existe déjà à l'université Ionienne un programme de recherche dans le cadre duquel 4 thésards préparent leur recherche sur l'histoire maritime des quatre zones des mers Ionienne et Égée au XIX^e siècle, qui ont été définies. Pour point de départ, ils se sont servis de Pontoporeia, en y relevant les noms des propriétaires et de leurs navires. Puis ils sont allés dans les îles récolter le matériel enfoui dans les archives locales, auprès des notaires ou des familles elles-mêmes. Il est donc clair qu'enfin, après tant d'années, nous avons les instruments pour étudier l'histoire de la marine marchande des Grecs, et au delà de cet espace géographique morcelé entre tant d'États, de religions et de langues⁴⁸.

47 Gelina Harlaftis et Yannis Theotokas, *Eupompe. Les Compagnies maritimes grecques 1945-2000. Organisation, administration et stratégies*, Athènes, ELIA, 2004.

48 Cet article a été traduit par Jean-Pierre Poussou. – Le traducteur signale qu'il a gardé Amphitriti au lieu de mettre « Amphitrite », pour garder le nom propre choisi par le groupe de recherche.

HISTOIRE MARITIME ET HISTOIRE DES SOCIÉTÉS LITTORALES EN ALLEMAGNE (XIX^e-XX^e SIÈCLES)

Klaus Weber

(The Rothschild Archive, London)

En Allemagne, il n'existe quasiment pas de tradition historiographique s'intéressant à l'histoire maritime et à l'histoire des sociétés littorales, tout au moins pas dans le sens que l'on a dans des pays comme l'Angleterre, les Pays-Bas ou la France. Bien évidemment, ceci peut s'expliquer en partie par le fait que l'Allemagne, au cours de la période moderne, n'a pas été un pouvoir maritime et colonial d'importance. C'est seulement après l'unification de l'Empire en 1871 que l'Allemagne fut à même de se doter d'un empire colonial. L'absence, ou plutôt la faiblesse, d'une telle tradition historiographique ne signifie pas pour autant qu'il n'existe pas de nombreuses études sur le sujet. Néanmoins, jusqu'à une date récente, celles-ci étaient assez hétérogènes, tant dans le choix de leurs sujets que du point de vue des méthodologies employées et des contextes académiques dans lesquels elles étaient conduites. Cette situation est illustrée par le fait que l'une des premières réflexions en langue allemande sur le concept d'histoire maritime n'ait été publiée que très récemment par Ingo Heidbrink¹.

Un stéréotype persistant a contribué au manque d'intérêt pour les affaires maritimes : l'Allemagne ne serait pas un pays maritime tourné vers l'Occident,

1 Je dois remercier le Dr Claire-Amandine Soulié pour son travail de correction ainsi que pour ses remarques critiques. De plus je suis reconnaissant au Dr Frank Hatje, au Prof. Franklin Kopitzsch et au Prof. Matthias Middell. Sans leur remarques sur les travaux universitaires, cette présentation historiographique aurait souffert de nombreux oublis. Les manques et les points faibles restent cependant de ma propre responsabilité.

Ingo Heidbrink, « Maritime History / Schiffahrtsgeschichte – Bemerkungen zu einem Forschungsgebiet mit nahezu zwangsläufig transnationaler Ausrichtung », <<http://geschichte-transnational.clio-online.net/forum>>. Voir aussi la prise en compte par Heide Gerstenberger, « Küstengesellschaften unter der Lupe : Was macht das Meer mit den Menschen? », *Das Parlament*, 7-14 janvier 2000, p. 4.

mais plutôt un pays tourné vers l'est, vers l'intérieur du continent. Une certaine aversion pour le monde occidental (l'universalisme de la Révolution française, le libéralisme et l'utilitarisme anglais, le pragmatisme américain), a d'ailleurs été exprimée tout autant par des écrivains tels que Theodor Fontane et Thomas Mann que par des auteurs socialistes et nationalistes², et elle n'a été oubliée qu'après la seconde guerre mondiale. Cette idée d'une Allemagne « à part » a tout de même été reprise après 1945 pour expliquer « l'exception allemande », manifestée par le retard politique du pays du point de vue de la formation d'un État national moderne, de la démocratisation, et de la formation d'une société bourgeoise et civique. En bref, le « Sonderweg » allemand a souvent été perçu comme une conséquence de cette orientation présumée vers l'est.

100

Un résumé de l'historiographie maritime allemande peut désormais être considéré comme étant d'intérêt général, non seulement pour démontrer que le pays n'a jamais été principalement tourné vers l'est, mais plutôt qu'il a toujours fonctionné (et fonctionne toujours) comme un carrefour entre l'Est et l'Ouest. Ce rôle d'intermédiaire est devenu primordial dès le commencement du processus d'expansion européenne vers la zone atlantique, vers 1500, date qui constitue par conséquent la date de départ du cadre chronologique de cet article. En ce qui concerne la période médiévale, qui ne sera pas traitée ici, il convient de recommander l'essai historiographique de Werner Paravicini, qui favorise également la thèse d'une Allemagne ouverte sur l'Occident, même avant le xvi^e siècle³.

Il est possible, dans l'historiographie allemande, d'opérer une distinction entre trois phases principales : la première s'étend de la période de l'Empire de Guillaume II jusqu'à la fin du régime nazi. La deuxième phase englobe les décades d'après guerre jusqu'aux années quatre-vingt, et la troisième s'intéresse à la période récente, des années quatre-vingt jusqu'à nos jours.

2 Thomas Mann, *Betrachtungen eines Unpolitischen*, Frankfurt, Fischer, 1988, p. 44, 524 ; Theodor Fontane, *Wanderungen durch England und Schottland*, Berlin, Verlag der Nationen, 1991, p. 332. Werner Sombart, *Händler und Helden : patriotische Besinnungen*, München, Duncker & Humblot, 1915 ; Carl Schmitt, *Positionen und Begriffe : im Kampf mit Weimar – Genf – Versailles, 1923-1939*, Hamburg, 1940 ; réimpr. Berlin, Duncker & Humblot, 1988. *Id.*, *Land und Meer : eine weltgeschichtliche Betrachtung*, Köln-Löwenich, Hohenheim-Verlag, 1981. Voir aussi William O'Reilly, « The Atlantic World and Germany : A Consideration », dans Renate Pieper, Peer Schmidt (dir.), *Latin America and the Atlantic World (1500-1850). Essays in Honour of Horst Pietschmann*, Köln, Weimar, Wien, Böhlau, 2005, p. 35-56, p. 49-51.

3 Werner Paravicini, « Jenseits von Brügge. Norddeutsche Schiffer und Kaufleute an der Atlantikküste und im Mittelmeer in Mittelalter und früher Neuzeit », dans Eckhard Müller-Mertens, Heidelore Böcker (dir.), *Konzeptionelle Ansätze der Hanse-Historiographie*, Trier, Porta Alba, 2003, p. 69-114.

Le présent article sera structuré autour de ces trois périodes. Celui-ci ne constitue pas une étude exhaustive, mais plutôt une récapitulation de cette historiographie, qui s'appuie sur un panel important de publications. Il se concentrera sur Hambourg et les régions avoisinantes, non seulement parce qu'il s'agit de la zone géographique qui a fait l'objet des recherches les plus importantes, mais également parce que Hambourg fut le plus grand port maritime allemand de la période considérée. Par conséquent la plus grande partie du commerce maritime du pays a transité par Hambourg, ce qui a permis à la ville d'influencer le cours de l'histoire maritime allemande. Cet article évoquera des ouvrages portant sur l'histoire maritime des territoires allemands, produits à la fois par des Allemands et des non Allemands. Il n'abordera pas la question de l'histoire maritime d'autres pays, quand bien même celle-ci aurait fait l'objet de recherches par des historiens allemands.

DE L'EMPIRE DE GUILLAUME II JUSQU'À LA FIN DU RÉGIME NAZI

La première période historiographique fut largement caractérisée par l'étude des précédents à la récente expansion coloniale et nationaliste, par des chercheurs qui s'efforçaient de trouver des justifications à cette politique coloniale. Par une multitude de courtes publications, souvent conçues par des historiens professionnels, on cherchait alors à construire une continuité artificielle entre les projets colonialistes mis en œuvre dans un passé lointain, d'une part, et d'autre part les entreprises plus récentes, comme au Cameroun et au Togo (1884), en Afrique orientale, ou en Océanie (1885). Dans cette perspective, la participation des familles Fugger et Welser dans la colonisation espagnole en Amérique au XVI^e siècle ainsi que les aventures africaines du Duc Jakob de Courlande, en Gambie et à Tobago à partir de 1651, et de la Brandenburgisch-Africanische Compagnie, créée en 1680 pour la traite des esclaves, sont considérées comme des précédents à la colonisation sous l'Empire. Toutes ces entreprises se soldèrent par des échecs, tout comme les investissements de Frédéric II, roi de Prusse, dans la Asiatisch-Chinesische Handelsgesellschaft (1751), la Bengalische Kompanie (1753) et la Levantinische Kompanie (1769)⁴. Par la suite, les ambitions coloniales, qui émanaient également de territoires intérieurs, tels que les territoires de Bavière ou de Hesse, s'épanouirent.

4 Un tour d'horizon des projets de cette époque a été offert par Ulf Becker, *Deutsche Kolonialprojekte zwischen 1648 und 1721. Die Reichsfürsten und die außereuropäische Welt*, Hamburg (maîtrise inédite), 1998.

Ces ambitions gagnèrent à nouveau une certaine influence au XIX^e siècle, période où toute colonisation outre-mer commençait à être perçue comme un moyen d'absorber la croissance démographique, et où l'histoire coloniale devint un sujet beaucoup plus populaire. L'émigration allemande du XIX^e siècle, en particulier en direction du Brésil et du Texas, fut suivie de près par le public. Les famines des années 1840 et l'oppression ayant résulté de la Révolution de 1848 provoquèrent une augmentation du nombre d'émigrants, et donnèrent naissance à un discours vantant une colonisation outre-mer véritablement allemande. Dans le même temps, la bourgeoisie libérale et nationaliste se montrait de plus en plus enthousiaste à l'idée de créer une marine de guerre allemande, initiative mise en œuvre pour la première fois en 1848, mais abandonnée dès 1853 en raison de problèmes financiers. Néanmoins, dans beaucoup de grandes villes se formaient des associations coloniales, dont certaines parvinrent à organiser et faire aboutir des projets de colonisation, tandis que d'autres échouèrent misérablement⁵. À l'époque, le choix de presque 90 % des émigrants allemands se portait sur les États-Unis. Le discours colonial, en revanche, se concentrait principalement sur l'Amérique Latine, l'Afrique et l'Océanie, où l'on croyait que l'identité allemande serait mieux préservée que dans un pays aussi assimilationniste que les États-Unis. Les chiffres démontrent la naïveté de tels discours, mais à partir de 1871, une multitude d'organisations très influentes vit le jour, notamment le « Flottenverein » (organisme de promotion de l'armement naval), le « Kolonialverein » (la plus importante de toutes les associations, celle-ci faisant de la propagande pour l'établissement de colonies proprement dites) et le « Verein der Auslandsdeutschen » (organisme représentant les Allemands émigrés, surtout dans le Nouveau Monde, qui se sentaient toujours fortement attachés à leur patrie natale)⁶. En règle générale, l'historiographie de la fin du XIX^e siècle affichait de fortes tendances nationalistes, pas seulement en Allemagne. Il semblerait cependant que le climat politique et social caractérisant le règne de l'Empereur Guillaume II, lui-même l'un des plus fervents défenseurs de l'armement naval, ait influencé en particulier les

5 Le « Colonisationsverein von 1849 in Hamburg » organisait avec succès une colonie pour 8 000 émigrants dans le sud du Brésil. L'entreprise du « Mainzer Adelsverein », au Texas à partir de 1842, coûta la vie à presque la moitié des 7 380 colons.

6 Horst Gründer, « ... da und dort ein junges Deutschland gründen » *Rassismus, Kolonien und kolonialer Gedanke vom 16. bis zum 20. Jahrhundert*, München, DTV, 1999, p. 13-18, p. 65-69. Bradley D. Naranch, « Inventing the Auslandsdeutsche : Emigration, Colonial Phantasies, and German National Identity », dans Eric Ames, Marcia Klotz, Lora Wildenthal (dir.), *Germany's Colonial Pasts*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005, p. 25-34. *Id.*, *Beyond the Fatherland: Colonial Visions, Overseas Expansion, and German Nationalism, 1848-1885*, John Hopkins University (thèse inédite), 2006.

publications traitant de tous types de sujets maritimes⁷. Le livre de Horst Gründer, qui s'appuie sur de nombreuses sources, fournit un tour d'horizon de ce climat politique. L'imaginaire colonial de l'Allemagne avant 1871 a été étudié plus précisément par Susanne Zantop et Hans Fenske⁸. L'idéologisation de la profession d'historien s'est poursuivie sous la République de Weimar. À partir de 1933, sous le régime Nazi, l'instrumentalisation de l'histoire s'est encore renforcée⁹. Selon l'idéologie nazie, même la colonisation de l'Islande et du Groënland, par exemple, représentaient un succès pour les races nordiques, voire germaniques¹⁰.

Il n'est pas raisonnable, bien évidemment, de se livrer à des généralisations sur les travaux de cette époque. Des contrepieds aux tendances exposées ci-dessus ont été apportés par Ernst Baasch, Heinrich Laufenberg, Walther Vogel et Ludwig Beutin. Heinrich Laufenberg, l'un des pionniers d'une histoire sociale de Hambourg, a ainsi réussi à replacer la vie économique et sociale de la ville dans le contexte des grands conflits maritimes d'Europe occidentale¹¹. Laufenberg fut l'un des protagonistes de la révolution socialiste de 1918, qui entraîna la chute de Guillaume II, tandis qu'Ernst Baasch, en tant que directeur des archives de la Chambre de Commerce de Hambourg, était plutôt conservateur. Mais ils étudiaient l'un comme l'autre l'histoire politique de Hambourg en se gardant de formuler des interprétations trop idéologisées. Les monographies de Baasch sur la Chambre de commerce de Hambourg et sur d'autres institutions politiques et corporatives de cette ville portuaire sont donc davantage des analyses minutieuses des mécanismes de pouvoir, dans le contexte des intérêts économiques du commerce maritime¹².

- 7 Voir par exemple Eduard Jacobi, « Ein bayrisches Kolonialunternehmen im 17. Jahrhundert », *Beiträge zur Kolonialpolitik und Kolonialwirtschaft*, 5 (1903), p. 184-192. Franz Hutter et al. (dir.), *Das überseeische Deutschland. Die deutschen Kolonien in Wort und Bild*, Stuttgart/Berlin/Leipzig, Union Deutsche Verlagsgesellschaft, 1902/03, p. 1-4.
- 8 Susanne M. Zantop, *Kolonialphantasien im vorkolonialen Deutschland (1770-1870)*, Berlin, Schmidt, 1999. Hans Fenske, « Imperialistische Tendenzen in Deutschland vor 1866. Auswanderung, überseeische Bestrebungen, Weltmachtträume », *Historisches Jahrbuch*, 97/98 (1978), p. 336-383.
- 9 Otto H. Mattiesen, *Die Kolonial- und Überseepolitik der kurländischen Herzöge im 17. und 18. Jahrhundert*, Stuttgart, Kohlhammer, 1940. Elmar Winibert von Rudolf, *Unsere Kolonien : Wie wir sie erwarben, Wie wir ihren Reichtum erschlossen, Was sie heute für Deutschland bedeuten*, Leipzig, Hase & Köhler, 1938, p. 9-17. Theodor Bohner, *Die Woermanns : Vom Werden deutscher Größe*, Berlin, Die Brücke zur Heimat, 1935.
- 10 Voir von Rudolf, *Unsere Kolonien* (voir annot. 9), p. 1-3.
- 11 Heinrich Laufenberg, *Hamburg und sein Proletariat im 18. Jahrhundert. Eine wirtschaftshistorische Vorstudie zur Geschichte der modernen Arbeiterbewegung im niederelbischen Städtegebiet*, Hamburg, Dubber, 1910.
- 12 Ernst Baasch, *Die Handelskammer zu Hamburg 1665-1915*, Hamburg, Gräfe & Sillem, 1915, 2 vol. ; *id.*, *Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen*, Hamburg, Friederichsen, 1896.

En outre, Baasch a établi des études statistiques – pionnières à l'époque – sur le commerce maritime et la navigation à Hambourg aux XVII^e et XVIII^e siècles (1893, 1910, 1929), une édition de sources couvrant la période allant du XVII^e au XIX^e siècle (1910), ainsi que des articles sur le trafic d'armes, et l'industrie et le commerce de produits coloniaux (1928, 1932), pour ne citer que ses publications les plus importantes¹³. Walther Vogel fut moins prolifique, mais il s'est inspiré tout de même des méthodes de Baasch en établissant des statistiques sérielles sur le commerce maritime hanséatique¹⁴. Si l'on peut reprocher à Baasch d'avoir affiché des tendances antisémites après 1918, il est tout à fait possible d'affirmer qu'au contraire, les ouvrages de Ludwig Beutin sur le commerce maritime allemand en Méditerranée avant le XIX^e siècle, et sur le commerce allemand par Gênes, ne sont pas empreints d'idéologie nationaliste¹⁵.

En termes de méthodologie, les travaux de Beutin, tout comme ceux de Baasch et Vogel, semblent avoir été influencés par Karl Lamprecht, professeur à Leipzig de 1891 à 1915. Lamprecht fut l'un des très rares promoteurs, en Allemagne, d'une histoire économique, sociale et culturelle. D'un certain point de vue, il peut être considéré comme un précurseur de l'école française des Annales¹⁶. Les travaux de Baasch, Vogel et Beutin, sont d'ailleurs

-
- 13 Ernst Baasch, *Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts*, Hamburg, Gräfe & Sillem, 1893 ; *id.*, *Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert*, Hamburg, Gräfe & Sillem, 1910. *Id.*, « Ein Verzeichnis der hamburgischen Kauffahrtflotte von 1672 », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 15 (1910), p. 39-52 ; *id.*, « Die führenden Kaufleute und ihre Stellung in der hamburgischen Handelsgeschichte », *Hamburger Überseejahrbuch*, 1922, p. 37-56 ; *id.*, « Zur Geschichte einer hamburgischen Großtabaksfirma im 18. und 19. Jahrhundert », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* 29 (1928), p. 1-60 ; *id.*, « Zur Statistik des Ein- und Ausfuhrhandels Hamburgs Anfang des 18. Jahrhunderts », *Hansische Geschichtsblätter*, 54 (1929), p. 89-144 ; *id.*, « Der Verkehr mit Kriegsmaterialien aus und nach den Hansestädten vom Ende des 16. bis Mitte des 17. Jahrhunderts », *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 137 (1932), p. 538-543.
 - 14 Walther Vogel, « Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt im 17. und 18. Jahrhundert », 1^e partie, *Hansische Geschichtsblätter*, 33 (1928), p. 110-154, 2^e partie, *Hansische Geschichtsblätter*, 37 (1932), p. 78-151 ; *id.* « Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihren Auswirkungen auf den Seehandel der Hansestädte 1560-1809 », *Hansische Geschichtsblätter*, 74 (1956), p. 50-64.
 - 15 Ludwig Beutin, *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen*, Neumünster, Wachholtz, 1933. Voir aussi Ludwig Beutin, « Deutscher Leinenhandel in Genua im 17. und 18. Jahrhundert », *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 24 (1931), p. 156-168. Beutin enseignait à Brême pendant les années trente puis à l'université de Cologne pendant les années quarante et cinquante.
 - 16 Matthias Middell, *Weltgeschichtsschreibung im Zeitalter der Verfachlichung und Professorialisierung. Das Leipziger Institut für Kultur- und Universalgeschichte 1890-1990*, Leipzig, AVA, 2005, 3 vol. En fait, Lamprecht, a eu une certaine influence sur les

toujours valables lorsqu'il s'agit d'effectuer des recherches sur ces sujets. Pour replacer ces travaux dans leur contexte historiographique et idéologique, les livres de Georg Iggers sont extrêmement utiles. Percy Ernst Schramm a étudié la société hambourgeoise sous un angle original, tout particulièrement son élite socio-économique. Fils d'une famille de grands commerçants, ses écrits sont souvent jalonnés d'anecdotes, en particulier lorsqu'ils traitent d'histoire coloniale, teintés de chauvinisme. Les positions de Laufenberg, Baasch, et Schramm vis-à-vis des idéologies de l'époque ont fait l'objet d'une étude approfondie de Joist Grolle¹⁷.

Eckhart Kehr fut l'un des historiens les moins opportunistes de l'époque de l'entre-deux guerres. Il fut le premier à réaliser une étude systématique des liens étroits qui existaient entre les élites politiques et économiques et à démontrer l'existence d'intérêts communs dans l'armement naval sous l'Empereur Guillaume II. C'était en contradiction avec l'image que les historiens établis donnaient de la Grande-Bretagne qui était pour eux une puissance économique et militaire agressive. Sa thèse de doctorat, qui portait sur l'armement et les partis politiques et qui fut publiée en 1930, fut peu appréciée à l'époque, et l'auteur mourut prématurément à Washington en 1933. Si l'impact immédiat de Kehr fut relativement limité, son influence sur les historiens plus critiques de la période d'après 1945, comme Fritz Fischer et Hans-Ulrich Wehler, ne doit pas être sous-estimée¹⁸. Wehler, en particulier, a réédité un recueil de textes de Kehr, qu'il a fait précéder d'une courte biographie de l'auteur¹⁹.

historiens français en raison de ses contacts universitaires suivis avec Gabriel Monod, Ernest Lavisse, Georges Blondel, Marc Bloch and Henri Berr. Voir Katharina Middell, « Das Institut für Kultur- und Universalgeschichte bei der Universität Leipzig und sein Beziehungen zu Frankreich bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges », dans Michel Espagne, Matthias Middell (dir.), *Von der Elbe an die Seine*, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 1993, p. 354-379, voir p. 361.

- 17 Percy Ernst Schramm, *Kaufleute zu Haus und über See*, Hamburg, Hoffmann & Campe, 1949 ; *id.*, *Deutschland und Übersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten, insbesondere Afrika, von Karl V. bis zu Bismarck. Ein Beitrag zur Geschichte der Rivalität im Wirtschaftsleben*, Braunschweig, Westermann, 1950, p. 147-148, 161-162, 369 ; Georg G. Iggers, *New Directions in European Historiography*, Middleton, Wesleyan University Press, 1975, p. 80-84 ; Joist Grolle, *Hamburg und seine Historiker*, Hamburg, Verlag Verein für Hamburgische Geschichte, 1997.
- 18 Eckhart Kehr, *Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894-1901. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus*, Vaduz, Kraus Reprint, 1965 [1^{re} éd., Berlin, 1930].
- 19 Eckhart Kehr, *Der Primat der Innenpolitik. Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte*, essais réunis par Hans-Ulrich Wehler, Berlin, de Gruyter, 1965. Voir dans cet ouvrage : Hans-Ulrich Wehler, « Einleitung », p. 1-29.

Après la seconde guerre mondiale, l'Allemagne et ses historiens furent contraints de se débarrasser des démons nés du délire nationaliste. Il convient de souligner encore que depuis le XIX^e siècle, la plupart des historiens avait effectivement participé à la construction et à la promotion de l'idéologie nationaliste. La majorité des universitaires a poursuivi sa carrière professionnelle après 1945 sans que celle-ci n'en soit affectée²⁰. Ces universitaires se sont alors contentés de modifier leurs sujets de recherche et leurs attitudes politiques, et l'on évitait surtout de dénoncer le passé de ses collègues. L'une des conséquences de cette attitude, après la guerre, fut que tous les sujets liés à l'expansion navale et à la colonisation furent fortement négligés. À partir des années cinquante, c'est plutôt l'histoire de l'expansion commerciale, d'une expansion calme et paisible, qui devint un sujet de recherche important.

106

L'histoire économique et sociale de la ligue hanséatique était, dans les faits, un des quelques sujets qui, durant la période de la guerre froide, a réuni les chercheurs des deux États allemands jusqu'à une date avancée des années soixante. Quelques-unes des recherches effectuées par les membres de la Hansische Arbeitsgemeinschaft de RDA étaient même financées par l'Allemagne de l'Ouest alors que la plupart des travaux écrits étaient publiés par la maison d'édition de l'Allemagne de l'Est Böhlaus Nachfolger de Weimar, dans la collection Hansische Studien. La tête pensante de ces projets était Heinrich Sproemberg²¹, un médiéviste de l'université de Leipzig. Cependant, beaucoup de travaux couvraient également la période moderne. Le champ d'étude original des études de Sproemberg, les aspects hanséatiques de l'histoire maritime allemande, fut repris par Johannes Schildhauer et continué plus précisément à l'université de Greifswald²². À Leipzig, le principal champ d'intérêt de Walter Markov portait sur les conflits de décolonisation au XIX^e siècle et sur l'attitude des deux États allemands dans ce processus²³. Dans ce contexte, Manfred Kossok a lancé ses recherches sur les relations politiques

20 Wolfgang Weber, *Priester der Clio : historisch-sozialwissenschaftliche Studie zur Herkunft und Karriere deutscher Historiker und zur Geschichte der Geschichtswissenschaften 1800-1970*, Frankfurt, New York, Peter Lang, 1987. Voir aussi Iggers, *New Directions* (voir annot. 17), p. 86-88.

21 Veit Didczuneit, Manfred Unger, Matthias Middell, *Geschichtswissenschaft in Leipzig : Heinrich Sproemberg*, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 1994.

22 Johannes Schildhauer, *Soziale religiöse und politische Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts*, Weimar, Böhlaus Nachfolger, 1959.

23 Walter Markov, *Probleme des Neokolonialismus und die Politik der beiden deutschen Staaten gegenüber dem nationalen Befreiungskampf der Völker*, Berlin, Dietz, 1961.

et économiques de la Prusse avec les jeunes républiques d'Amérique latine au xix^e siècle et avec les États-Unis²⁴. Toujours dans le cadre de Leipzig, sont parues quelques études critiques sur le colonialisme allemand en Afrique, notamment la thèse sur le Togo de Peter Sebald dirigée par Walter Markov²⁵. Des années 1950 aux années 1990, Markov puis Kossok dirigèrent l'Institut für Kultur und Universalgeschichte qui avait été créé par Lamprecht.

Ce fut une véritable prouesse de Kossok et de Markov que d'établir des relations universitaires internationales et d'organiser des échanges avec l'Europe de l'Ouest et l'Amérique dans le contexte de la guerre froide. Ils rétablirent le caractère international que l'institut de Lamprecht possédait jusqu'à la première guerre mondiale. Inévitablement ces coopérations entre l'Est et l'Ouest regressèrent lentement au cours des décennies. Dans la République populaire d'Allemagne, l'indépendance universitaire était rongée par l'influence dominante du politique qui ne s'attaquait pas seulement à l'esprit « bourgeois » mais aussi, à un degré supérieur, aux historiens marxistes non orthodoxes. Étant donnée la spécificité du régime, un grand nombre de publications suivaient les règles idéologiques plutôt que les normes universitaires²⁶. À l'Est, les restrictions générales sur les voyages et le manque de fonds contribuèrent au déclin de la recherche. Dans la République Fédérale, l'inertie conservatrice et l'intransigence des historiens établis contribuèrent à la brouille entre les deux pays²⁷.

Pendant ce temps, à partir des années 1950, en République Fédérale d'Allemagne, toute une série d'études fut réalisée sur le commerce maritime entre l'Allemagne (en particulier les villes hanséatiques) et les pays d'Europe occidentale, adoptant invariablement une perspective bilatérale, consistant chaque fois à étudier les activités commerciales de Hambourg en relation avec un seul pays : Hambourg et son commerce avec l'Espagne par Hans Pohl et Wilhelm von den Driesch, avec l'Angleterre par Ernst-Otto Krawehl et Karin Newman, avec la France par Fred-Konrad Huhn, avec les Pays-Bas par Frauke Röhlk. Il s'agit de compléments importants aux travaux de Beutin, Baasch

- 24 Manfred Kossok, *Im Schatten der Heiligen Allianz. Deutschland und Amerika 1815-1830*, Berlin, Akademie-Verlag, 1964 ; *id.*, *Ausgewählte Schriften*, essais réunis par Matthias Middell et Michael Zeuske, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 2000, 3 vol., voir en particulier t. 1 : *Kolonialgeschichte und Unabhängigkeitsbewegungen in Lateinamerika*.
- 25 Peter Sebald, *Togo 1884-1914 : eine Geschichte der deutschen Musterkolonie auf der Grundlage amtlicher Quellen*, Berlin, Akademie-Verlag, 1988 ; *id.*, *Problems of African History and Anti-Colonial Resistance*, Berlin, Akademie-Verlag, 1977.
- 26 Par exemple, Kurt Büttner, *Zur politischen Funktion moderner westdeutscher Kolonialtheorien. Eine geschichtsphilosophische Untersuchung*, Leipzig, [thèse d'habilitation non publiée], 1968.
- 27 Voir Middell, *Weltgeschichtsschreibung* (voir annot. 17), vol. 3, p. 889-906.

et Vogel, qui avaient également fait de Hambourg le point focal de leur étude. Pour effectuer leurs recherches, ces chercheurs de l'après-guerre ont eu recours à des sources disponibles non seulement en Allemagne, mais aussi à l'étranger, ce qui auparavant ne se faisait quasiment pas. Leurs travaux ont pris en compte non seulement le commerce lui-même, mais aussi les conditions institutionnelles et politiques, cadre dans lequel s'opéraient les échanges²⁸. De plus, des historiens étrangers, français principalement, et anglais dans une moindre mesure, ont commencé à s'intéresser à l'histoire des relations commerciales de leurs pays avec l'Allemagne. Cette internationalisation de la recherche a beaucoup contribué à l'amélioration de la qualité des travaux.

L'initiateur de la plupart des travaux de recherche internationaux réalisés à partir des années 1960 fut Hermann Kellenbenz, directeur des thèses de Hans Pohl, Ernst-Otto Krawehl, Jürgen Schneider, et Frauke Röhlk, pour n'en citer que quelques unes. Spécialiste d'histoire économique, et maître de recherches particulièrement compétent, Kellenbenz avait acquis une connaissance impressionnante des archives partout en Occident. Il a été aussi vraisemblablement le plus productif des chercheurs allemands travaillant dans le domaine de l'histoire maritime, et de par ses activités internationales, il est devenu l'un des rares historiens allemands très connus à l'étranger²⁹. En République Fédérale, il fut certainement l'un des historiens de l'économie les plus influents et éminents. Kellenbenz se lança dans l'étude des négociants

28 Fred-Konrad Huhn, *Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769*, Hamburg (thèse inédite), 1953. Hans Pohl, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem Spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, Steiner, 1963 ; *id.*, « Die diplomatischen und konsularischen Beziehungen zwischen den Hansestädten und Spanien in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts », *Hansische Geschichtsblätter*, 83 (1965), p. 46-93. Wilhelm von den Driesch, *Die ausländischen Kaufleute während des 18. Jahrhunderts in Spanien und ihre Beteiligung am Kolonialhandel*, Köln/Wien, Böhlau, 1972. Otto-Ernst Krawehl, *Hamburgs Schiffs- und Warenverkehr mit England und den englischen Kolonien 1840-1860*, Köln/Wien, Böhlau, 1977. Karin Newman, *Anglo-Hamburg Trade in the Late Seventeenth and Early Eighteenth Centuries*, London (thèse inédite) 1979. Frauke Röhlk, *Schiffahrt und Handel zwischen Hamburg und den Niederlanden in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts*, Wiesbaden, Steiner, 1973.

29 Hermann Kellenbenz, « Phasen des hanseatisch-nordeuropäischen Südamerikahandels », *Hansische Geschichtsblätter*, 78 (1960), p. 87-120 ; *id.*, « Der deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts », dans Friedrich Lütge (dir.), *Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, vol. 8, Stuttgart, Fischer, 1964, p. 4-60 ; *id.*, « Die Brandenburger auf St. Thomas », *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 2 (1965), p. 196-217. Ders. : « Les Allemands sur les routes de l'Atlantique », *Anuario de estudios americanos*, 25 (1968), p. 163-207 ; *id.*, « Die erste bewaffnete Neutralität und ihre Auswirkungen auf die hansische Schifffahrt », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 62 (1976), p. 31-48 ; *id.*, « St. Thomas, Treffpunkt des karibischen Handels », dans Hanns-Albert Steger, Jürgen Schneider (dir.), *Karibik*.

dans le commerce maritime dès sa thèse d'habilitation sur les activités des juifs sépharades dans les villes de l'estuaire de l'Elbe, thèse publiée en 1958 sous le titre *Sephardim an der unteren Elbe*. Le fait qu'il ait terminé d'écrire le manuscrit en 1944, alors qu'il était chercheur au Reichsinstitut für die Geschichte des neuen Deutschlands, demeure largement ignoré. Le Reichsinstitut fut créé en 1935 pour écrire l'« Histoire de la Nouvelle Allemagne ». L'institut était alors dirigé par Walter Frank, l'un des historiens antisémites les plus radicaux du pays. Le titre original de la thèse de Kellenbenz était « Das Hamburger Finanzjudentum im 17. Jahrhundert und seine Kreise », que l'on pourrait traduire par « La juiverie financière et ses réseaux dans le Hambourg du xvii^e siècle ». Le manuscrit de 1944 n'a pas été conservé, mais Helmut Heiber, qui a étudié l'histoire du Reichsinstitut, a avancé l'opinion selon laquelle l'auteur l'aurait largement modifié après 1945³⁰. Dans tous les cas, on ne peut adresser à Kellenbenz le reproche d'avoir, après la guerre, exprimé des idées antisémites ou nationalistes. Il serait plus correct d'affirmer que ses écrits étaient non seulement exempts de tout élément idéologique, mais également totalement dépourvus de caractère analytique ou interprétatif. Dans les milieux universitaires internationaux, il était considéré comme « *a man of facts* » – adoptant une approche purement positiviste s'opposant aux préceptes de l'idéologisation à outrance appliquée sous le régime totalitaire et qui avait conduit à la catastrophe. Il faut tout de même reconnaître qu'après la guerre, Kellenbenz fut l'un des rares auteurs à ouvrir la recherche historique en Allemagne de l'Ouest au dialogue international et à soutenir l'effort d'internationalisation de la recherche en général. Ses élèves, en revanche, ont fait preuve d'une tendance à se cantonner dans une historiographie confinée dans les limites de l'histoire nationale.

Wirtschaft, Gesellschaft und Geschichte (Lateinamerika-Studien, vol. 11), München, Fink, 1982, p. 135-144 ; *id.*, *Die Fugger in Spanien und Portugal bis 1560. Ein Großunternehmen des 16. Jahrhunderts*, München, Vögel, 1990, 3 vol.

30 Hermann Kellenbenz, *Sephardim an der unteren Elbe. Ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung vom Ende des 16. bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts*, Wiesbaden, Steiner, 1958. Pour plus de renseignements sur le contexte historique, voir Helmut Heiber, *Walter Frank und sein Reichsinstitut für die Geschichte des neuen Deutschlands*, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1966, p. 452-457, 1189. Kellenbenz travailla à l'antenne munichoise du Reichsinstitut jusqu'aux derniers jours de la guerre. Quelques semaines avant la capitulation du Troisième Reich, il brûla une grande quantité de documents de l'Institut, se conformant aux ordres reçus de Berlin. Bernt Engelmann fait même allusion à la destruction par Kellenbenz des sources utilisées pour son étude sur les Sépharades, mais ne fournit néanmoins aucune preuve de cette destruction. Voir Bernt Engelmann, « Was die meisten nicht wissen, aber wissen sollten », dans Sabine Kruse, Bernt Engelmann (dir.), *Mein Vater war ein portugiesischer Jude ...*, Göttingen, Steidl, 1992, p. 16-20.

Si l'on peut reprocher aux travaux de Kellenbenz d'avoir manqué de synthèse et d'interprétation des événements, ces mêmes défauts se retrouvent dans les travaux de nombre de ses disciples. Très rigoureux dans l'accumulation de données, ils manquent souvent de profondeur analytique, et parfois même de tout élément narratif. Ce positivisme prononcé, sans esprit de synthèse, a culminé dans la production de séries d'ouvrages entiers qui ne faisaient qu'indiquer le cours des changes de toutes les monnaies européennes et américaines sur plusieurs siècles, ou offraient des statistiques relatives aux importations dans le port de Hambourg³¹. Il s'agit sans aucun doute de publications très utiles, mais du point de vue méthodologique, cette école n'a pas dépassé le niveau atteint au cours des années précédentes par la génération d'Ernst Baasch, de Ludwig Beutin et d'Heinrich Laufenberg. Il est possible de considérer ce retrait positiviste comme une séquelle du totalitarisme. À ce titre, le fait que ce soient des étrangers qui aient tiré des conclusions plus convaincantes des thèses produites sous la direction de Kellenbenz, n'est sans doute pas une coïncidence. Les publications de Pierre Jeannin et Karin Newman, qui ont dépassé les perspectives bilatérales et ont replacé le commerce de Hambourg dans une perspective européenne, demeurent parmi les meilleurs travaux disponibles sur l'histoire des échanges commerciaux de la ville hanséatique³².

La tournure que prit l'œuvre de Fritz Fischer après la guerre a démontré que l'exposition au nazisme n'avait pas nécessairement provoqué, chez les historiens, les mêmes réactions. Fischer était également l'un des collaborateurs du Reichsinstitut mentionné ci-dessus, où il travaillait, avant la guerre, sur le thème du protestantisme allemand au XIX^e siècle. Avec Kellenbenz il comptait parmi les cinq chercheurs de l'Institut qui ont réussi à obtenir une chaire d'université en Allemagne de l'Ouest ou en Autriche³³. Les travaux de Fischer n'étaient pas particulièrement originaux du point de vue méthodologique, mais l'étude conventionnelle d'archives lui a permis de poursuivre dans la voie ouverte par Eckhart Kehr. Fischer a mis en évidence la part considérable

31 Jürgen Schneider, Otto-Ernst Krawehl, Markus A. Denzel, *Statistik des Hamburger seewärtigen Einfuhrhandels im 18. Jahrhundert*, St. Katharinen 2001. Jürgen Schneider, Markus A. Denzel, Oskar Schwarzer, Friedrich Zellfelder, *Währungen der Welt*, Stuttgart, Steiner, 1991-1999, 10 vol.

32 Pierre Jeannin, « Die Hansestädte im europäischen Handel des 18. Jahrhunderts », *Hansische Geschichtsblätter*, 89 (1971), p. 41-73. Karin Newman, « Hamburg and the European Economy, 1660-1750 », *Journal of European Economic History*, 14, 1 (1985), p. 57-94. Voir aussi Jean Meyer, « Négociants allemands en France et négociants français en Allemagne au XVIII^e siècle », dans Jean Mondot, Jean-Marie Valentin, Jürgen Voss (dir.), *Deutsche in Frankreich, Franzosen in Deutschland*, Sigmaringen, Thorbecke, 1992, p. 103-119.

33 Heiber, *Walter Frank und sein Reichsinstitut* (voir n. 30), p. 553.

de responsabilité des élites allemandes dans le déclenchement de la première guerre mondiale. Dans un tel contexte, l'agressivité de l'armement naval a été un facteur essentiel. La fameuse « controverse Fischer », que ses publications ont provoquée, a mis fin à un mythe très répandu en Allemagne depuis les années de la Grande Guerre : le mythe selon lequel le régime n'avait été en aucun cas responsable de la guerre, mais que celle-ci avait été une conséquence logique des engagements du pays au sein des systèmes d'alliances internationales passées avant 1914. Après 1945, ce mythe a permis de considérer le nazisme et le déclenchement de la seconde guerre mondiale comme des « accidents » sans précédent dans l'histoire de l'Allemagne, d'où l'importance des résultats livrés par Fischer³⁴. Au cours des années soixante, cette controverse a constitué un élément très important de la formation d'une nouvelle image de la République Fédérale, nation découvrant et développant son auto-critique.

ÉVOLUTION DE L'HISTORIOGRAPHIE DEPUIS LES ANNÉES 1980

Sous l'influence de la nouvelle histoire sociale, les années quatre-vingt ont vu la publication d'une série d'ouvrages traitant de l'histoire des villes hanséatiques, et de la vie des minorités urbaines dans ces villes. Deux tomes consacrés à l'histoire générale de Hambourg, édités par Werner Jochmann et Hans-Dieter Loose, se sont principalement intéressés à l'histoire sociale et la politique intérieure de la ville, sans rendre compte de manière satisfaisante de la dimension maritime de la vie économique, sociale et politique de la métropole portuaire. Les dimensions maritimes et socio-économiques ont reçu encore moins d'attention dans l'ouvrage de Herbert Schwarzwälder sur l'histoire de Brême³⁵. Il semblerait que l'élément maritime, et en particulier le développement portuaire, aient été mieux intégrés dans l'histoire de Hambourg publiée par Jürgen Bracker, alors que de son côté, l'ouvrage élaboré par Eckart Klessmann a davantage pris en considération la vie des classes ouvrières du port. Dans un essai traitant tout particulièrement du principe de neutralité de l'État souverain de Hambourg, Frank Hatje a récemment contribué à une

34 Fritz Fischer, *Der Griff nach der Weltmacht*, Düsseldorf, Droste, 1961. Voir aussi Iggers, *New Directions* (voir n. 17), *op. cit.*, p. 90-92. Gregor Schöllgen, « Griff nach der Weltmacht ? 25 Jahre Fischer-Kontroverse », *Historisches Jahrbuch*, 106 (1986), p. 386-406.

35 Werner Jochmann, Hans-Dieter Loose (dir.), *Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner*, t. 1 : *Von den Anfängen bis zur Reichsgründung*, Hamburg, Hoffmann & Campe, 1982 ; vol. 2 : *Vom Kaiserreich bis in die Gegenwart*, Hamburg, Hoffmann & Campe, 1986. Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Hansestadt Bremen*, 5 vols., Bremen, Edition Temmen, 1995.

meilleure compréhension des liens entre le commerce maritime et la politique mise en place par le Conseil municipal de cette ville³⁶.

Notre connaissance des élites économiques et politiques de Hambourg est longtemps demeurée largement anecdotique³⁷. Cette situation a commencé à changer lorsque Joachim Whaley a entrepris de poursuivre et approfondir les travaux de Kellenbenz sur les sépharades. Whaley a effectué une analyse exhaustive des éléments mercantiles, politiques et religieux présents dans une ville portuaire luthérienne où cohabitent plusieurs minorités religieuses³⁸. Il semblerait que les travaux sur le sujet des minorités aient, en général, rencontré plus de succès auprès des chercheurs que ceux sur les élites locales. À ce titre, le livre de Martin Reißmann sur les marchands hambourgeois du XVII^e siècle fait figure d'exception³⁹. Les recherches sur le thème des minorités constituant la bourgeoisie cosmopolite de la ville portuaire ont été enrichies par de nouvelles méthodologies empruntées à l'histoire sociale et culturelle, produisant toute une série de publications⁴⁰. Dans tous les cas, l'étude des

- 36 Jörgen Bracker, *Hamburg. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Wendemarken einer Stadtgeschichte*, Hamburg, Ernst Kabel, 1992. Eckart Klessmann, *Geschichte der Stadt Hamburg*, Hamburg, Die Hanse, 2002. Frank Hatje, « Libertät, Neutralität und Commercium : Zu den politischen Voraussetzungen für Hamburgs Handel (1550-1900) », dans Frank Hatje, Klaus Weber (dir.), *Überseehandel und Handelsmetropolen in Europa und Asien, 17-19. Jahrhundert*, Hamburg, Hanseatischer Merkur, 2008, p. 213-247.
- 37 Baasch, « Die führenden Kaufleute » (voir annot. 17), p. 37-56. Schramm, *Kaufleute zu Haus und über See* (voir n. 17) ; *id.*, *Gewinn und Verlust. Die Geschichte der Hamburger Senatorenfamilien Jenquel und Luis, 16. bis 19. Jahrhundert*, Hamburg, Hans Christians Verlag, 1969 ; *id.*, « Zwei Millionäre aus Refugié-Familien. Zur Geschichte norddeutscher Spitzenvermögen in der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts », dans Karl-Heinz Manegold (dir.), *Wissenschaft, Wirtschaft und Technik. Studien zur Geschichte. Wilhelm Treue zum 60. Geburtstag*, München, Bruckmann, 1969, p. 299-310.
- 38 Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change in Hamburg 1529-1819*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985.
- 39 Martin Reißmann, *Die hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht*, Hamburg, Christians, 1970.
- 40 Fred E. Schrader, « Handel und Aufklärungssozialität in Hamburg und Bordeaux, 1750-1820 », dans Jean Mondot, Catherine Larrère (dir.), *Lumières et commerce. L'exemple bordelais*, Frankfurt/Bern/New York, P. Lang, 2000, p. 67-87. Jutta Braden, *Hamburger Judenpolitik im Zeitalter der lutherischen Orthodoxie 1590-1710*, Hamburg, Christians, 2001. Franklin Kopitzsch, « Minderheiten und Fremde in nordwestdeutschen Städten in der frühen Neuzeit », *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte*, 69 (1997), p. 45-59. Ders. : « Franzosen in den Hansestädten und in Altona zwischen 1685 und 1789 », dans Mondot, Valentin, Voss (dir.), *Deutsche in Frankreich* (voir n. 32), p. 283-295. Klaus Weber, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique : l'exemple de Hambourg », dans Guido Braun, Susanne Lachenicht (dir.), *Les États allemands et les huguenots*, München, Oldenbourg, 2007, p. 125-136. Michael Studemunt-Halévy (dir.), *Coming and Going. Proceedings from the conference on the history of the Portuguese Jews in 17th century Hamburg*, Hamburg, Buske Verlag, 2009. Alexander Nikolajczyk, « Integriert oder ausgegrenzt? Die Stellung der niederländischen Einwanderer im frühneuzeitlichen Hamburg », *Hamburger Wirtschafts-Chronik*, Neue Folge, 6 (2006), p. 7-44.

marchands immigrés et d'autres minorités a sans aucun doute contribué à mieux comprendre, entre autres, le comportement des élites locales et des classes moins privilégiées (moins accueillantes qu'une image assez popularisée ne chercherait à le faire croire), et ceci est également le cas pour la période nazie⁴¹. En revanche, aucune étude exhaustive ou systématique des grands marchands intéressés au commerce maritime de Hambourg n'a jamais été réalisée. Ce n'est que depuis l'an 2000 qu'une série biographique de six tomes, dont le dernier devrait sortir en 2012, a permis d'accéder à un certain nombre d'informations jusqu'alors inaccessibles. La situation de Brême et de Lübeck semble de surcroît avoir fait l'objet de moins de recherches que celle de Hambourg. Néanmoins, des travaux tels que ceux de Karl Schwebel sur un échantillon de grands marchands de Brême n'ont toujours pas trouvé d'équivalent pour Hambourg⁴². Rainer Hering a offert une perspective originale sur la société hambourgeoise de la fin du xix^e siècle en étudiant méticuleusement les branches hanséatiques de l'Alldeutscher Verband, l'un des groupes de pression nationalistes les plus importants de l'époque⁴³.

Les recherches initiées par Krawehl, Newman, Huhn et Pohl, spécialisées sur le commerce hambourgeois du xviii^e siècle avec l'Angleterre, la France et l'Espagne, ont été approfondies par des études plus récentes, telles que celles de Margrit Schulte Beerbühl ou Peter Voss, qui s'appuient encore davantage sur des sources disponibles à l'étranger. Celles-ci ont permis d'améliorer notre connaissance sur l'origine des commerçants allemands établis à Londres, Cadix et Bordeaux et sur le mode de fonctionnement de leurs affaires commerciales. Elles ont également permis d'obtenir une myriade d'informations sur les grands commerçants hambourgeois. L'apport spécifique de ces publications est d'avoir mis en évidence la densité des liens entre le commerce maritime des villes hanséatiques et les régions proto-industrielles de l'hinterland,

- 41 Rainer Liedtke, « An Island of Humanity in a Sea of Barbarism? Hamburg Jewry During the Nazi Period, 1933-1945 », dans David Cesarani, Gemma Romain (dir.), *Jews and Port Cities, 1590-1990 : Commerce, Community and Cosmopolitanism*, London, Vallentine Mitchell, 2005, p. 261-270. Lars Amenda, Amenda, Lars, *Fremde – Hafen – Stadt. Chinesische Migration und ihre Wahrnehmung in Hamburg, 1897-1972*, München/Hamburg, Dölling & Galitz, 2006. *Id.*, « "Chinesenaktion". Zur Rassenpolitik und Verfolgung im nationalsozialistischen Hamburg », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 91 (2005), p. 103-132.
- 42 Franklin Kopitzsch, Dirk Brietzke (dir.), *Hamburgische Biografie, Personenlexikon*, 5 vols., vol. 1-2 : Hamburg, Christians, vol. 3-4 : Goettingen, Wallstein, 2000-2009 ; deux tomes suivantes sont planifiés. Karl H. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik. Von den Anfängen des Bremer Überseehandels bis 1815*, Bremen, Staatsarchiv Bremen, 1995.
- 43 Rainer Hering, *Konstruierte Nation : der Alldeutsche Verband 1890 bis 1939*, Hamburg, Christians, 2003.

régions d'où étaient originaires une grande partie des négociants intéressés dans les activités maritimes⁴⁴. L'importance de l'hinterland se retrouve également dans l'origine des individus répertoriés dans l'ouvrage de Hermann Kellenbenz et Rolf Walter sur les commerçants d'Allemagne du sud établis à Séville au XVI^e siècle⁴⁵. Il convient de considérer ces ouvrages comme des compléments essentiels aux recherches sur les activités proto-industrielles orientées vers l'exportation et sur le commerce extérieur de l'Allemagne depuis 1500⁴⁶. Dans ce contexte, on peut également mentionner des travaux qui ne se concentrent pas exclusivement sur l'ensemble d'une communauté établie dans un certain port, mais plutôt sur une entreprise commerciale spécifique, comme la compagnie négrière Romberg Bapst & Cie à Bordeaux et Saint-Domingue, ou sur une personnalité en particulier, comme le banquier Bethmann, établi à Bordeaux⁴⁷. En principe, tous ces travaux plus récents n'ont toujours pas évolué au-delà de perspectives purement bilatérales, ce qui est pourtant nécessaire. Comme Horst Pietschmann l'avait déjà déclaré, pour bien comprendre l'économie d'une ville comme Hambourg, il convient d'examiner ces sujets dans le contexte des grands espaces intercontinentaux, et de l'histoire des conjonctures et des développements politiques en général. Margrit Schulte Beerbühl et Klaus Weber s'y sont employés en se penchant

-
- 44 Margrit Schulte Beerbühl, *Deutsche Kaufleute in London : Welthandel und Einbürgerung (1660-1818)*, München, Oldenbourg, 2007. Peter Voss, *Bordeaux et les villes hanséatiques, 1672-1715. Contribution à l'histoire maritime de l'Europe du Nord-Ouest, Bordeaux*, (thèse inédite) 1995. Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel (1680-1830). Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, München, C.H. Beck, 2004 ; *id.*, « The Atlantic Coast of German Trade : German Rural Industry and Trade in the Atlantic, 1680-1840 », *Itinerario, European Journal of Overseas History*, 26 (2/2002), p. 99-119.
- 45 Hermann Kellenbenz, Rolf Walter (dir.), *Oberdeutsche Kaufleute in Sevilla und Cadix (1525-1560). Eine Edition von Notariatsakten aus den dortigen Archiven*, Stuttgart, Steiner, 2001.
- 46 Peter Kriedte, Hans Medick, Jürgen Schlumbohm, « Eine Forschungslandschaft in Bewegung. Die Proto-Industrie am Ende des 20. Jahrhunderts », *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1998-2, p. 9-20. Sur les industries d'exportation et le commerce extérieur voir les articles excellentes par Wolfgang Zorn, « Schwerpunkte der deutschen Ausfuhrindustrie im 18. Jahrhundert », *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 173 (1961), p. 421-447 et par Hermann Kellenbenz, « Der deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts », dans Lütge (dir.), *Forschungen* (voir n. 29), p. 4-60.
- 47 Wolfgang Henninger, *Johann Jakob von Bethmann 1717-1792. Kaufmann, Reeder und kaiserlicher Konsul in Bordeaux*, Bochum, N. Brockmeyer, 1993, 2 vol. Françoise Thésée, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue. Liaisons d'habitation. La maison Henry Romberg, Bapst & Cie, 1783-1793*, Paris, Société française d'Histoire d'Outre-Mer, 1972. Voir aussi Annette Vogt, *Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert : die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas und der dänischen sowie niederländischen Antillen*, Stuttgart, Steiner, 2003.

sur les relations de Hambourg avec la France, l'Espagne, l'Angleterre et la Mer Baltique, de la fin du xvii^e aux premières décades du xix^e siècle⁴⁸.

Depuis les études d'Elisabeth Harder-Gersdorff⁴⁹, la Mer Baltique n'a pas suscité autant d'intérêt de la part des chercheurs allemands que les régions de la mer du Nord ou de l'Atlantique. Les travaux publiés par Antjekathrin Graßmann et Norbert Angermann ont permis l'accès aux discussions récentes sur les régions baltiques. Plus récemment, Pierrick Pourchasse a étudié le commerce dans cette région, ainsi que Victor Nikolaewitch Zacharow, respectivement sous une perspective française et russe⁵⁰. En outre, les premières publications sur les ports baltiques, s'inspirant d'études sur des ports de la mer du Nord, viennent de paraître⁵¹. De nouvelles méthodologies pour l'étude des rapports entre les régions baltiques et l'Allemagne ont été élaborées par Michael North, reposant sur la recherche académique organisée à l'université de Greifswald par Johannes Schildhauer. Le mérite de North est surtout d'avoir étudié en profondeur la vie culturelle et l'histoire des communications et des échanges entre les villes portuaires au début de la période moderne. Dans le contexte de l'histoire des communications, il convient également de mentionner le travail de Renate Pieper sur les réseaux d'information très denses qui ont permis à l'Allemagne d'acquérir une connaissance très poussée des découvertes réalisées dans le Nouveau Monde, et ce dès les premières décades de l'expansion européenne outre-Atlantique⁵².

- 48 Horst Pietschmann, « Hamburg und Lateinamerika in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts », dans Felix Becker, Holger M. Meding et al. (dir.), *Iberische Welten. Festschrift zum 65. Geburtstag von Günther Kahle*, Köln/Weimar/Wien, Böhlau, 1994, p. 381-408, voir p. 401. Margrit Schulte Beerbühl, Klaus Weber, « Europäische Zentren deutscher "Commercial Empires" : London, Cadix und Bordeaux (1660-1830) », dans Frank Hatje, Klaus Weber (dir.), *Überseehandel und Handelsmetropolen in Europa und Asien, 17.-19. Jahrhundert*, Hamburg, Hanseatischer Merkur, 2008, p. 8-38.
- 49 Elisabeth Harder, « Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 17. und 18. Jahrhundert », *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 41 (1961), p. 43-114 ; 42 (1962), p. 5-36.
- 50 Antjekathrin Graßmann (dir.), *Niedergang oder Übergang? Zur Spätzeit der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert*, Köln/Weimar/Wien, Böhlau, 1998. Norbert Angermann, Paul Kaegbein (dir.), *Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit*, Lüneburg, Norddeutsches Kulturwerk, 2001. Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord : les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2006. Victor Nikolaewitch Zacharow, « Die Herkunft und die familiären Verbindungen deutscher Kaufleute in Rußland im 18. Jahrhundert », dans Karsten Brüggemann, Thomas M. Bohn, Konrad Maier (dir.), *Kollektivität und Individualität. Der Mensch im östlichen Europa*, Hamburg, Kovač, 2001, p. 172-182 ; *id.*, *Zapadnoewropejskie kupcy w rossijskoj torgowle XVIII weak*, Moscou, Nauka, 2005.
- 51 Carl Christian Wahrman, *Aufschwung und Niedergang. Die Entwicklung des Wismarer Seehandels in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts*, Berlin, LIT, 2007.
- 52 Renate Pieper, *Die Vermittlung einer neuen Welt : Amerika im Nachrichtennetz des Habsburgischen Imperiums 1493-1598*, Mainz, von Zabern, 2000.

Des études sur la législation hanséatique de la navigation et du commerce maritime au début de l'époque moderne ont été récemment fournies par Götz Landwehr and Albrecht Cordes⁵³.

Après les Guerres Napoléoniennes, le commerce maritime des territoires allemands s'est trouvé soumis à l'influence prussienne, dont les dimensions commerciales ont été récemment examinées par Michael Zeuske qui a ainsi complété les études de Manfred Kossok sur les dimensions politiques⁵⁴. La fondation d'un État national moderne en Allemagne, sous l'égide du chancelier Bismarck, et l'abolition subséquente des frontières douanières intra-allemandes ont créé un tout nouveau contexte pour les relations maritimes du pays, en particulier des villes hanséatiques. En outre, le développement des industries métallurgiques et du réseau ferroviaire ont favorisé l'essor des grandes compagnies maritimes allemandes. Un certain nombre d'études novatrices s'est concentré sur des sujets concernant la construction navale moderne⁵⁵ et les grandes compagnies maritimes. Ces études ont été initiées en particulier au Musée Maritime de Bremerhaven, notamment par Lars U. Scholl, directeur du musée depuis 2004⁵⁶. Il convient néanmoins de mentionner les

-
- 53 Götz Landwehr, *Das Seerecht der Hanse 1365-1614 : vom Schiffordnungsrecht zum Seehandelsrecht*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2003. Albrecht Cordes (dir.), *Hansisches und hansestädtisches Recht*, Trier, Porta Alba, 2008.
- 54 Michael Zeuske, « Preußen, die "deutschen Hinterländer" und Amerika. Regionales, « Nationales » und Universales in der Geschichte der « Rheinisch-Westindischen Compagnie » (1820-1830) », *Scripta Mercaturae*, 26 (1992) Heft 1/2, p. 50-89 ; *id.*, « Bajo la bandera prusiana : Compañías comerciales, comerciantes y consules alemanes en las Antillas (1815-1860) », dans Paul Butel (dir.), *Commerce et plantation dans la Caraïbe, XVIII^e et XIX^e siècles. Actes du Colloque de Bordeaux, 15-16 mars 1991*, Bordeaux, Maison des Pays ibériques, 1993, p. 233-252. Voir aussi Jürgen Brockstedt, *Die Schifffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika, 1815-1848*, Köln/Vienne, Böhlau, 1975.
- 55 Lars U. Scholl (dir.), *Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland*, Hamburg, Convent Verlag, 1994 et 1996, 2 vol. Heinz Haaker, *Die "Schiffswerft von Henry Koch AG" Ein Kapitel Lübecker Schiffbau- und Industriegeschichte*, Hamburg, Die Hanse, 1994. Christian Ostersehlte, *Von Howaldt zu HDW : 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern*, Hamburg, Koehler, 2004.
- 56 Arnold Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt*, t. I-V, 1850-1990, Hamburg, Die Hanse, 1986-1990. Hartmut Rübner, *Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus*, Bremen, H.M. Hauschild, 2005. Bodo H. Moltmann, *Geschichte der deutschen Handelsschifffahrt*, en coop. avec Walter Kresse, Hamburg, Hanseatischer Merkur, 1981. Voir aussi les publications de jubilé : Klaus Wiborg, Susanne Wiborg, *Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre HAPAG-Lloyd*, Hamburg, Hamburger Abendblatt, 1997. Georg Bessell, *Norddeutscher Lloyd 1857-1957 : Geschichte einer Bremischen Reederei*, Bremen, Schönemann, 1957.

travaux majeurs de Walter Kresse durant les années soixante⁵⁷. Parallèlement à la croissance des exportations industrielles et de l'expansion coloniale, c'est l'émigration de masse en provenance des pays d'Europe centrale et orientale qui a contribué à un important développement des compagnies maritimes. Bremerhaven et Hambourg sont devenus les ports de passage principaux pour les émigrants venant d'Allemagne proprement dite et aussi des territoires de l'empire russe, de Hongrie, de Roumanie, etc. Entre 1835 et 1934, environ 10 millions d'individus émigrèrent par Hambourg et Bremerhaven, la plupart en direction des États-Unis. Günter Moltmann a été l'initiateur de recherches importantes sur le phénomène de l'émigration allemande au XIX^e siècle, et un tour d'horizon des causes et effets de ce phénomène a été offert plus récemment par Ralf Roth⁵⁸. En exploitant ce marché migratoire, la Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG, créée an 1847) est devenue, peu avant la fin du siècle, la plus grande compagnie maritime au monde. Elle disposait de 194 paquebots en 1914. La deuxième place au plan mondial était occupée par la Norddeutsche Lloyd de Brême (créée en 1857), avec 135 paquebots. La dynamique de la navigation transatlantique a donné à l'Allemagne la deuxième flotte marchande du monde, avec un total de 5,1 millions de tonnes de jauge internationale brute. L'influence politique considérable des compagnies maritimes a surtout été étudiée à partir de l'exemple du gérant de la HAPAG, Albert Ballin. Le cas de l'armateur Carl Woermann, fondateur de la compagnie Deutsche Westafrika Linie et principal bénéficiaire de l'expansion coloniale en Afrique, est moins connu. Pourtant, un ensemble de trois ouvrages sur cette compagnie offre un panorama historiographique complet qui s'étend des années 1930 aux années

- 57 Walter Kresse, *Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte, 1966 ; *id.*, *Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824-1888*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte, 1972.
- 58 Günter Moltmann (dir.), *Deutsche Amerikaauswanderung im 19. Jahrhundert. Sozialgeschichtliche Beiträge*, Stuttgart, Metzler, 1976. Ralf Roth, « Amerika – Deutschland. Folgen einer transatlantischen Migration », *Historische Zeitschrift*, 281 (2005), p. 621-657. Voir aussi Hans Fenske, Hermann J. Hiery, « Neue Literatur zur Geschichte der deutschen Auswanderung », *Historisches Jahrbuch*, 116 (1996), p. 155-171.

1970 et 1980⁵⁹. L'expansion allemande vers l'Océanie et l'Extrême-Orient a été étudiée par Hermann Hiery⁶⁰.

Un des livres les plus novateurs sur l'expansion économique au temps de l'Allemagne impériale est l'ouvrage collectif *Das Kaiserreich transnational*, édité par Sebastian Conrad et Jürgen Osterhammel. Si cet ouvrage ne contient que peu de contributions traitant directement de l'histoire maritime, elles sont toutes importantes pour mieux comprendre l'expansion coloniale outre-mer dans le contexte de l'expansion allemande vers l'est, ainsi que l'ensemble de l'époque de l'empereur Guillaume II, époque où l'Allemagne devient une véritable puissance maritime⁶¹.

118

Les décades qui viennent de s'écouler ont vu la parution d'un certain nombre d'études sur le sujet plus général des « gens de mer ». Parmi les approches plus anciennes, il convient de mentionner principalement les études de Wanda Oesau sur la pêche à la baleine, un secteur important de l'économie hambourgeoise depuis le XVIII^e siècle, thème repris plus récemment par Lars U. Scholl⁶². La nouvelle histoire sociale allemande a constitué, depuis les années 1970, un apport méthodologique important, mais les caractéristiques particulières des sociétés littorales n'ont été prises en considération que par très peu d'auteurs. Parmi ces auteurs, Jürgen Brockstedt et Walter Kresse se sont intéressés, par exemple, aux conditions d'emploi des marins⁶³. Les

59 Gerhard Ahrens, *Die Reeder : Laeisz, Ballin*, Hamburg, Verlag Verein für Hamburgische Geschichte, 1989. Eberhard Straub, *Albert Ballin : der Reeder des Kaisers*, Berlin, Siedler, 2001. Wiborg, Susanne, *Albert Ballin*, Hamburg, Ellert & Richter, 2000. Voir aussi Gerhard A. Ritter, « Der Kaiser und sein Reeder : Albert Ballin, die HAPAG und das Verhältnis von Wirtschaft und Politik im Kaiserreich und in den ersten Jahren der Weimarer Republik », *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, 42 (1997), p. 137-162. Pour Woermann : Bohner, *Die Woermanns* (voir n. 9). Hans Heinrich Hermann, Bernt Federau, *Westafrikafahrt 1849-1874 : 125 Jahre Woermann-Linie*, Hamburg, Christians, 1974. Renate Hücking, Ekkehard Launer, *Aus Menschen Neger machen : Wie sich das Handelshaus Woermann an Afrika entwickelt hat* (introd. par Luc Leysen), Hamburg, Galgenberg, 1986.

60 Hermann J. Hiery, *The Neglected War : the German South Pacific and the Influence of World War I*, Honolulu, Hawaii, University of Hawaii Press, 1995. Id., *Die deutsche Südsee 1884-1914 : ein Handbuch*, Paderborn, Schöningh, 2002.

61 Sebastian Conrad, Jürgen Osterhammel (dir.), *Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt 1871-1914*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2004.

62 Wanda Oesau, *Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17. – 19. Jahrhundert*, Glückstadt, Augustin, 1955. Lars U. Scholl « Whale Oil and Fat Supply : the Issue of German Whaling in the Twentieth Century », *International Journal of Maritime History* 3 (1991) 2, p. 39-62.

63 Arno Herzig, Dieter Langewiesche, Arnold Sywottek (dir.), *Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung im ausgehenden 18. Jahrhundert*, Hamburg, Verlag Erziehung und Wissenschaft, 1983. Jürgen Brockstedt, « Herkunft und Aufstiegsmöglichkeiten der Seefahrenden in Norddeutschland 1774-1845, am Beispiel der Aufzeichnungen des Wasserschouts in Hamburg und Altona », présentation orale à la Commission Internationale d'Histoire Maritime, Bucarest, 11-12 Août 1980 (manuscrit

conditions de vie dans la ville portuaire ont été évoquées dans les ouvrages de Laufenberg et Marzagalli, mentionnés précédemment, et de Burghart Schmidt, bien que ce sujet ne représente qu'une partie de leur travail⁶⁴. Un regard très original sur la vie quotidienne, la topographie et la logistique de la ville et leurs liens inextricables avec le commerce maritime a été offert par Arnold Kludas et Harry Braun dans leur ouvrage sur les maîtres des petites barges qui organisaient les transports entre les grands vaisseaux et les magasins des marchands⁶⁵. L'un des secteurs ayant fait l'objet de nombreuses recherches est celui du raffinage du sucre, principal secteur économique de Hambourg depuis les années 1740 jusqu'aux premières décades du XIX^e siècle, activité témoignant de l'importance de l'économie de plantation antillaise dans le commerce et l'industrie de la ville. Astrid Petersson a démontré qu'aux alentours de 1800, quasiment 8 % des 120 000 habitants de la ville travaillaient dans ce secteur⁶⁶.

Du fait de la mobilité importante des gens de mer, il n'est pas surprenant que, même à Londres, de nombreux ouvriers des raffineries aient été d'origine allemande. La plupart d'entre eux sont originaires de la zone rurale située entre Brême et Hambourg. Margrit Schulte Beerbühl a démontré, de surcroît, que vers la fin du XVIII^e siècle à Londres, de 30 à 40 % des raffineries appartenaient à des entrepreneurs venus de cette même région⁶⁷. L'importance de cette migration d'entrepreneurs vers Londres est illustrée par

inédit), Staatsarchiv Hamburg. Walter Kresse « Die Heuern Hamburger Seeleute 1760-1860 », *Stadt und Hafen* (Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg, vol. 8) 1986, p. 154-159 ; *id.*, *Von armen Seefahrern und den Schifferalten zu Hamburg*, Hamburg, Christians, 1981.

- 64 Burghart Michael Schmidt, *Hamburg im Zeitalter der Französischen Revolution und Napoleons 1789-1813*, Hamburg, Verlag Verein für Hamburgische Geschichte, 1998.
- 65 Arnold Kludas, Harry Braun, *Ewerführer. Eine illustrierte Geschichte der Ewerführung auf Hamburgs Wasserstraßen*, Hamburg, Die Hanse, 1997.
- 66 Astrid Petersson, *Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg im Zeitraum von 1814 bis 1834 : Entwicklung und Struktur zweier wichtiger Hamburger Wirtschaftszweige des vorindustriellen Zeitalters*, Stuttgart, Steiner, 1998 ; *id.*, « Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg. Von den Anfängen bis zum Ende der Kontinentalsperre », *Hamburger Wirtschafts-Chronik*, Neue Folge 1 (2000), p. 53-81.
- 67 Panikos Panayi, « The Settlement of Germans in Britain during the Nineteenth Century », *IMIS Beiträge*, 14 (2000), p. 25-44. Horst Roessler, « Germans in the British Sugar Industry : Work, Culture, Religion », présentation orale à la conférence German-Anglo Cultural Transfers and Encounters, c. 1660-1914, University of Greenwich 19-20 Juli 2004, inédit. Margrit Schulte Beerbühl, « Ostfriesische Kaufleute und Unternehmer in London (1760-1814) », *Emdener Jahrbuch*, 84 (2004), p. 99-137. Voir aussi Peter Voss, « Les raffineurs de sucre allemands à Bordeaux au XVII^e siècle », dans Jean-Pierre Sanchez (dir.), *Dans le sillage de Colomb. L'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450-1650)*, Actes du Colloque international université de Rennes II, 5, 6 et 7 mai 1992, Rennes, PUR, 1995, p. 237-246.

l'exemple des membres de la famille Schröder, venant de Westphalie, et de la famille Baring, originaire de Brême. Du fait de leur engagement considérable dans l'économie de plantation dans les colonies britanniques, leurs fils purent devenir de grands banquiers de la City de Londres⁶⁸. Le capital allemand, qui ne provenait pas seulement des zones littorales, a été dirigé stratégiquement vers les grands ports de l'Europe occidentale. Des Allemands, notamment les grands marchands de Augsburg aux XVI^e et XVII^e siècles, et les banquiers de Francfort et Hambourg au XVIII^e, ont toujours été impliqués dans les plantations du Nouveau Monde et dans la traite des esclaves africains. Les publications de Françoise Thésée, Christian Degn, Reinhardt Hildebrandt et plus récemment de Mark Häberlein et Jörg Denzer apportent la preuve de l'existence de stratégies visant à organiser de telles entreprises au moyen de branches installées en France, aux Pays-Bas, au Danemark ou en Espagne⁶⁹. Une facette très différente de la mobilité a été examinée par Martin Rheinheimer, dans son étude de l'identité culturelle multistrates d'un habitant des îles côtières qui avait été capturé par des corsaires Nord-africains⁷⁰.

Mais dans le contexte de la mobilité des gens de mer allemands, la migration vers les Pays-Bas constitue le phénomène le plus remarquable. Jan Lucassen a démontré que depuis le XVI^e et jusqu'au XVIII^e siècle, une proportion de 15 à 25 % (selon l'époque) de la population d'Amsterdam était née en Allemagne, et il est arrivé à la conclusion que sans cette migration, et sans la participation active des Allemands comme ouvriers, marins, soldats, fonctionnaires et marchands, l'empire commercial et colonial néerlandais n'aurait jamais pu

68 Richard Roberts, *Schroders. Merchants and Bankers*, Basingstoke/London, Macmillan, 1992. Ines Roldán de Montaud, « Comunidades mercantiles británicas en Cuba : el caso de G. Knight & Co. y Baring Brothers, 1813-1848 », dans Ana Crespo (dir.), *Comunidades transnacionales : Expansión y características de las colonias mercantiles en la Europa atlántica (siglos XVI-XIX)*, Madrid, sous presse.

69 F. Thésée, *Négociants bordelais* (voir n. 47). Christian Degn, *Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel. Gewinn und Gewissen*, Neumünster, Wachholtz, 1974. Jörg Denzer, *Die Konquista der Augsburger Welser-Gesellschaft in Südamerika (1528-1556)*, München, C.H. Beck, 2005. Voir aussi Mark Häberlein, Michaela Schmölz-Häberlein, *Die Erben der Welser : Der Karibikhandel der Augsburger Firma Oberwexer im Zeitalter der Revolutionen*, Augsburg, Wißner, 1995. Reinhardt Hildebrandt, « Interkontinentale Wirtschaftsbeziehungen und ihre Finanzierung in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts », dans Hermann Kellenbenz (dir.), *Weltwirtschaft und währungspolitische Probleme seit dem Ausgang des Mittelalters*, Stuttgart/New York, Lucius & Lucius, 1981, p. 61-76, voir p. 66-69. Un sommaire sur les enjeux allemands dans la traite des noirs et dans les plantations a été fourni par Klaus Weber, « Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt (15. bis 19. Jahrhundert) », *Journal of Modern European History*, 7 (2009) 1, p. 37-68.

70 Martin Rheinheimer, « From Amrum to Algiers and back : the Reintegration of a Renegade in the Eighteenth Century », *Central European History*, 36, (2003), 2, p. 209-233.

être maintenu⁷¹. Ainsi, il est également nécessaire de considérer l'histoire commune des gens de mer aux Pays-Bas et en Allemagne. Dans cette logique, Roelof van Gelder, dans son étude sur les Allemands au service de la Compagnie des Indes néerlandaises, a réalisé un portrait collectif de ce groupe d'immigrants⁷². Le fait que ces travaux aient été l'œuvre de chercheurs hollandais pourrait être symptomatique d'une prise de conscience tardive, de la part des Allemands, de l'importance des questions maritimes.

Néanmoins, depuis environ une vingtaine d'années, une histoire des gens de mer s'est également développée en Allemagne. Ainsi, Heide Gerstenberger a contribué au développement du concept de « sociétés littorales » (*Küstengesellschaften*). Michael Erhardt et Norbert Fischer se sont illustrés comme des pionniers dans le domaine de l'histoire des sociétés maritimes en publiant plusieurs ouvrages sur l'histoire des digues sur les côtes de la mer du Nord. Ces travaux prennent en considération l'influence de la création et du maintien des digues sur toutes les facettes de la vie quotidienne, y compris les coutumes, l'activité législative, et la hiérarchie sociale en place dans ces régions⁷³. En utilisant des méthodes empruntées à l'ethnographie et à l'anthropologie, Fischer a considérablement enrichi la recherche dans ce domaine⁷⁴. Un deuxième moteur de ce développement a été le *Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven* à Bremerhaven, créé en 1970 et qui a ouvert ses portes au public en 1975. Dans ce contexte institutionnel, Ingo Heidbrink a pu réaliser les premiers travaux systématiques sur l'histoire de la pêche allemande au grand large en soulignant le potentiel conflictuel de ce

-
- 71 Jan Lucassen, « Immigranten in Holland 1600-1800. Een kwantitatieve benadering », *Centrum voor de Geschiedenis van Migranten*, Working Paper 3, Amsterdam, 2002.
- 72 Roelof van Gelder, *Das ostindische Abenteuer. Deutsche in Diensten der Vereinigten Ostindischen Kompanie der Niederlande (VOC), 1600-1800*, Hamburg, Convent Verlag, 2004.
- 73 Gerstenberger, *Küstengesellschaften*, voir annot. 1. Michael Erhardt, « *Ein goldten Bandt des Landes* » : *Zur Geschichte der Deiche im Alten Land*, Stade, Verlag des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2003. Norbert Fischer, *Wassermot und Marschengesellschaft : Zur Geschichte der Deiche in Kehdingen*, Stade, Verlag des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2003. Voir aussi Hans-Eckhard Dannenberg, Norbert Fischer, Franklin Kopitzsch (dir.), *Land am Fluss. Beiträge zur Regionalgeschichte der Niederelbe*, Stade, Verlag des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2006. Otto Knottnerus, « Eine gefährvolle Existenz : Zur inhärenten Ambivalenz der frühneuzeitlichen Küstengesellschaft », dans Norbert Fischer, Susan Müller-Wustewitz, Brigitta Schmidt-Lauber (dir.), *Inszenierungen der Küste*, Berlin, Dietrich Reimer, 2007, p. 107-149.
- 74 Voir par exemple Norbert Fischer, « Deiche oder die Herrschaft über das Wasser : Zur kulturellen, sozialen und politischen Symbolik der Grenze zwischen Land und Meer », dans Thomas Hengartner, Johannes Moser (dir.), *Grenzen und Differenzen. Vorträge des 35. Deutschen Volkskunde-Kongresses*, Dresden, Leipziger Universitätsverlag, 2007, p. 687-704.

secteur. Heidbrink a également édité un ouvrage collectif sur les problèmes écologiques rencontrés dans l'espace maritime de la mer du Nord depuis le XIX^e siècle⁷⁵. Les thèmes traités par les livres de la collection du musée sont désormais la vie ouvrière dans les ports, l'histoire des chantiers navals et des technologies de la construction navale, l'histoire de la société de sauvetage des naufragés, et l'histoire des grandes lignes de paquebots transatlantiques, pour n'en citer que quelques-uns⁷⁶.

Les recherches de Heide Gerstenberger et Ulrich Welke constituent deux exemples d'histoire très contemporaine. Ces chercheurs ont débuté leurs travaux novateurs par une excellente étude sur l'histoire sociale des marins allemands à l'époque de la transition entre la navigation à voile et la navigation à vapeur, et poursuivi leurs recherches par des études de terrain sur les grands navires actuels en accompagnant les équipages pendant leurs voyages. Leurs études, qui portent sur l'économie et l'ethnologie des gens de mer contemporains, soulignent le caractère transnational et mondialisé de ce secteur dans son ensemble et ce surtout depuis les années 1970⁷⁷. Au sein de considérations plus générales sur le caractère, ou plus exactement sur les représentations, des sociétés littorales, Gerstenberger a également pris en compte le rôle du tourisme, et réfléchi sur l'influence que celui-ci pouvait avoir sur les gens de mer. Plus précisément, le tourisme lui-même a constitué le thème de plusieurs études sur l'histoire des premières stations balnéaires allemandes, publiées notamment par Christiane Zschauer et Christine van den Heuvel. Les croisières ont été traitées par Arnold Kludas⁷⁸. Le sujet a ensuite été abordé par Norbert Fischer, entre autres, qui lui a intégré des

75 Ingo Heidbrink, « *Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer!* », *Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts*, Hamburg, Convent Verlag, 2004 ; *id.*, « Fischdampfer in der Nordsee – Überfischung als Auslöser technischer Innovation », dans Ingo Heidbrink (dir.), *Konfliktfeld Küste – Ein Lebensraum wird erforscht*, en coop. avec Frank Lamy, Oldenburg, Universität Oldenburg, 2003, p. 161-178.

76 Christina Deggim, *Hafenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert*, Hamburg, Convent Verlag, 2005. Christian Ostersehlte, *Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger*, Hamburg, Die Hanse, 1990. Voir aussi les travaux de Scholl, Haaker et Kludas, déjà mentionnés.

77 Heide Gerstenberger, Ulrich Welke, *Vom Wind zum Dampf : Sozialgeschichte der deutschen Handelsschiffahrt im Zeitalter der Industrialisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 1996. Heide Gerstenberger, Ulrich Welke (dir.), *Seefahrt im Zeichen der Globalisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 2002. Heide Gerstenberger, Ulrich Welke, *Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 2004.

78 Christiane Zschauer, *Binz, Sellin, Göhren : die Entstehung der bürgerlichen Seebäder auf der Insel Rügen*, Weimar, Ed. M, 2004. Christine van den Heuvel, « Warum hat Deutschland noch kein großes öffentliches Seebad? Zu den Anfängen des Nordseebades Norderney »,

problématiques issues de l'histoire culturelle et de l'anthropologie. Une fusion originale entre histoire culturelle et histoire politique avait déjà été opérée par Tobias von Elsner dans ses travaux portant sur les grandes festivités organisées à l'occasion d'événements maritimes à la fin du xix^e siècle, comme l'ouverture du canal entre les mers du Nord et Baltique, l'inauguration de nouveaux bassins portuaires à Hambourg, ou le baptême de navires de guerre, événements célébrés en présence de foules nombreuses et de l'Empereur lui-même⁷⁹. D'autres contributions originales traitant de ces problématiques ont été publiées dans le bulletin de la Forschungsstelle für Zeitgeschichte d'Hambourg (Institut pour l'Histoire contemporaine), édité par Frank Bajohr et Dorothee Wierling.

Parmi ces travaux originaux, il convient de mentionner l'ouvrage collectif édité par Volker Plagemann sur l'expansion maritime allemande, civile et militaire, entre 1871 et 1914. Il s'agit sans aucun doute d'un ouvrage de grande valeur traitant d'histoire économique et politique, d'histoire de la marine de guerre, des développements technologiques (y compris l'infrastructure des ports et du transport vers l'intérieur du pays), de la vie sociale et culturelle des villes portuaires. Mais le nombre même des contributions, quatre-vingt, est représentatif de l'une des faiblesses de l'historiographie maritime allemande : le manque de synthèse. La chronologie adoptée par cet ouvrage pose des questions puisque le cadre temporel ne s'étend que jusqu'à l'été 1914 – à l'exception de la dernière contribution, qui traite du monument élevé à la mémoire des soldats de la marine morts pendant la guerre. Ainsi, les questions qui avaient provoqué les réactions de Kehr et Fischer sont tout simplement mises à l'écart⁸⁰.

L'approche adoptée par cet ouvrage manifeste l'existence d'un problème inhérent à l'histoire maritime en Allemagne. Le thème de l'armement naval semble, encore aujourd'hui, être imprégné d'une certaine fascination pour la technologie militaire plutôt que d'esprit critique. C'est également le cas de la série de publications livrée par la Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte, éditée par Hartmut Klüver, traitant presque exclusivement des aspects militaires. Il semblerait qu'il s'agisse d'un héritage du militarisme

Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, 73 (2001), p. 132-167. Arnold Kludas, *Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt*, Hamburg, Convent Verlag, 2001 et 2003, 2 vol.

79 Norbert Fischer, Susan Müller-Wustewitz, Brigitta Schmidt-Lauber (dir.), *Inszenierungen der Küste*, Berlin, Dietrich Reimer, 2007. Tobias von Elsner, *Kaisertage : die Hamburger und das Wilhelminische Deutschland im Spiegel öffentlicher Festkultur*, Frankfurt/New York, Lang, 1991.

80 Volker Plagemann (dir.), *Übersee. Seefahrt und Seemacht im Deutschen Kaiserreich*, München, C.H. Beck, 1988.

de l'époque 1871-1945. Cette tendance militariste s'est longtemps reflétée dans de nombreuses publications de la maison d'édition Koehler de Hambourg, et dans une moindre mesure, dans celles de la maison d'édition H.M. Hauschildt de Brême. Il s'agit également de l'une des raisons pour lesquelles, en Allemagne, l'histoire maritime (ou l'histoire navale), tout au moins en partie, ne s'est jamais réellement affranchie d'une certaine dose de nationalisme et même de militarisme. Ceci pourrait également constituer la raison pour laquelle le Internationales Maritimes Museum Hamburg, qui a ouvert ses portes en avril 2008, a fait l'objet de critiques assez sévères portant sur la manière dont l'histoire des deux guerres mondiales y est présentée, l'importance du rôle de l'Allemagne dans le déclenchement de ces guerres y étant minimisée. Ce projet de musée ambitieux qui expose en priorité des artefacts militaires et qui a reçu 30 millions d'euros de financements publics, demeure l'objet de controverses. Il semblerait qu'au niveau municipal, on ait pensé avant tout que l'exposition de ces artefacts militaires attirerait l'attention des touristes. Le musée est basé sur la collection privée de Peter Tamm, un magnat de la presse à scandale, célèbre pour ses fonctions à la tête du groupe de presse Springer, mais moins connu pour avoir dirigé la maison de publications Koehler & Wittler, mentionnée ci-dessus, entreprise qui a publié dans le passé les écrits de Hermann Göring (*Aufbau einer Nation*, 1934) et a toujours servi de plateforme pour toutes sortes de publications à caractère militaire et souvent militariste. Tamm est à l'heure actuelle en charge du poste de directeur de l'Internationales Maritimes Museum Hamburg. L'histoire maritime, les milieux politiques, et les problèmes de perception du grand public demeurent ainsi inextricablement entremêlés⁸¹.

La conscience des risques et des pièges de la puissance maritime est d'autant plus importante que les marines de l'Allemagne, tant marchande que militaire, augmentent, et que cette évolution est en grande partie non perçue par le public. Dans son livre récent, le journaliste Hermannus Pfeiffer observe quelque continuité de la Hanse médiévale, en passant par l'expansion impérialiste d'avant 1914, à l'Allemagne d'aujourd'hui. Entre 1996 et 2008, la marine marchande allemande a sextuplé, comprenant désormais la plus grande flotte du monde de navires porte-conteneurs, loin devant celles des Anglais, Américains ou Chinois. Afin de protéger cette flotte partout dans le monde, et ce en coopération avec des forces navales multinationales, le

81 Friedrich Möwe (pseudonyme), *Tamm-Tamm. Eine Anregung zur öffentlichen Diskussion über das Tamm-Museum*, Hamburg, GNN-Verlag, 2005. Till Briegleb, « Hymnen auf die Kriegsmarine ? », *Süddeutsche Zeitung*, 17/18 septembre 2005. Frank Keil, « Der Admiral. Museumsquerelen in Hamburg », *Frankfurter Rundschau*, 15 juillet 2005.

gouvernement dote actuellement la marine de frégates et corvettes capables d'opérer dans des cadres et aires géographiques sans précédent⁸².

Dans ce contexte, c'est d'autant plus méritoire qu'une série d'études universitaires pertinentes sur l'histoire maritime allemande, au sein du *Schiffahrtsmuseum Bremerhaven*, ait fourni des visions plus équilibrées de l'histoire maritime allemande. Son directeur Lars U. Scholl a également lancé une série de très grande qualité (*Deutsche Maritime Studien*), publiée par la maison Hauschildt. De tels travaux sont complétés par le *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, publication annuelle du musée. Il convient enfin de mentionner un autre projet très systématique : le catalogage de sources relatives au commerce maritime sur la côte allemande de la mer du Nord (xvi^e au xix^e siècles), mené par Christina Deggim et Bernd Kappelhoff, aux *Staatsarchiv Niedersachsen*⁸³. De tels projets semblent démontrer que l'histoire maritime en Allemagne, tout au moins pour ce qui concerne les études sérieuses, s'est bel et bien émancipée de son passé, non seulement par son contenu, mais également par son appartenance institutionnelle.

Néanmoins, le manque de synthèse de telles études a contribué au fait que même dans les importants recueils sur l'histoire allemande, les aspects maritimes ont été habituellement sous estimés. Hans-Ulrich Wehler par exemple dans son prestigieux travail *Deutsche Gesellschaftgeschichte*, reprend le stéréotype d'une Allemagne tournée vers les affaires continentales et incapable de tirer bénéfice de l'expansion européenne vers le Nouveau Monde et cela pendant une période de deux siècles, même si son élite marchande restait dans l'antichambre de cette évolution. Wehler lui-même soulignait l'importance des marchés d'outre-mer dans l'exportation des produits allemands, particulièrement les textiles, et les changements socio-économiques et culturels que cela apportait même dans les régions rurales de l'Europe centrale, mais il ne reconnaissait pas qu'au cours de la période moderne un nombre considérable de banquiers et d'industriels allemands étaient parmi les pionniers à l'esprit d'entreprise de cette expansion⁸⁴. Il est temps de mieux intégrer la compréhension de ce qui a déjà été établi par

82 Hermannus Pfeiffer, *Seemacht Deutschland: Die Hanse, Kaiser Wilhelm II. und der neue Maritime Komplex*, Berlin, Ch. Links Verlag, 2009.

83 Bernd Kappelhoff, Christina Deggim (dir.), *Archivalische Quellen zum Seeverkehr und den damit zusammenhängenden Waren- und Kulturströmen an der deutschen Nordseeküste vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Ein sachthematisches Inventar*, vol. 1 : Archive im Elbe-Weser-Raum und in Bremen, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2010 ; vol. 2 : Archive in Hamburg, vol. 3 : Archive an Schleswig-Holsteins Nordseeküste, vol 4 : Archive im Weser-Ems Raum.

84 Hans-Ulrich Wehler, *Deutsche Gesellschaftgeschichte*, vol. 1 1700-1815, München, C.H. Beck, 1987, p. 53-57, p. 98-102.

Wolfgang von Stromer dans le cadre de ses recherches sur les industries rurales et le commerce à longue distance au cours du Moyen Âge tardif⁸⁵ : qu'il n'y a pas une tendance économique et civilisatrice de l'Ouest vers l'Est ou du Sud vers le Nord, mais que l'Europe centrale est plutôt une région à l'intérieur de laquelle un ensemble d'éléments géographiques, économiques et culturels se répand profondément vers l'Est à partir du monde atlantique – ou l'inverse.

85 Natalie Fryde, Wolfgang von Stromer, « Hochfinanz, Wirtschaft und Politik im Zeitalter der Kreuzzüge », dans Wolfgang von Stromer (dir.), *Venedig und die Weltwirtschaft um 1200*, Stuttgart, Thorbecke, 1999, p. 21-52, voir p. 29.

RAPPORT DE SYNTHÈSE
LES ÉCHANGES : DES GRANDS HORIZONS AU RIVAGE

Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt

(Université de Bretagne Occidentale – CRBC) – (Université de Montpellier)

Nous voudrions d'abord remercier les organisateurs du *Colloque sur la recherche internationale en histoire maritime* d'avoir eu l'excellente idée de réunir ici dans le « *far west* » de la République française, comme le remarquait Gérard Le Bouëdec dans son discours d'ouverture, un grand nombre de chercheurs et de scientifiques afin d'établir ensemble un bilan de la recherche française en histoire maritime dans le cadre d'une démarche comparative avec les travaux internationaux. Une telle démarche nous semble pertinente tant sur le plan scientifique au sens propre du terme que sur le sens stratégique dans un contexte de plus en plus « global » de la recherche internationale. Géлина Harlaftis constatait au cours de la discussion : « *Maritime history is global history and not national history* », ce qui est vrai si l'on fait abstraction de quelques domaines particuliers liés au cabotage, aux sociétés littorales, etc. – et encore...

Si l'on part du constat d'une certaine marginalisation de la recherche française au niveau international, les cinq champs thématiques abordés et l'essai d'évaluation des travaux effectués et en cours nous rendent malgré tout optimistes quant aux possibilités dont nous disposons pour améliorer cette situation à condition de fédérer nos efforts et de travailler réellement ensemble dans un contexte qui doit être, comme l'ont souligné les discussions et les remarques des différents intervenants, de plus en plus ouvert à la pluridisciplinarité. Si au cours des discussions, l'image du « désert historiographique » a pu être évoquée et s'il a été question d'une fragilisation de la recherche française au niveau international dans un paysage généralement défavorable aux Sciences humaines et sociales, tous ceux qui ont déjà traversé les déserts de ce monde savent parfaitement qu'il suffit de quelques gouttes d'eau pour voir fleurir les vastes étendues de sable et de roches qui constituent

le désert. Si dans cette zone, apparemment stérile ou peu propice à la vie, la densité de la végétation dépend de la quantité d'eau disponible, de la force du vent et de la nature du sol, nous devons veiller à un arrosage suffisant, à une bonne protection du vent et à la fertilité du sol. Autrement dit, nous devons chercher des subventions financières, créer des structures administratives communes, souples et efficaces, et surtout travailler ensemble dans un esprit non pas de concurrence, mais de complémentarité.

Avec la création du GIS d'histoire maritime, les discussions entamées sur la manière de diriger les thèses de doctorats et les grands programmes de recherche, et les nombreux travaux historiques effectués ces dernières années, nous sommes, semble-t-il, sur la bonne voie. Les questionnements liés aux échanges commerciaux et humains par la mer et le long des rivages en sont une preuve. Dans ce champ de recherches, le bilan historiographique paraît en effet plus riche que dans d'autres domaines de l'histoire maritime. Il est conforme aux grandes tendances de l'historiographie française et internationale depuis la fin du XIX^e siècle après la période positiviste et le tournant historiographique constitué, depuis l'entre-deux-guerres, par l'école des Annales avec son orientation délibérément économique et sociale. L'essor de cette école dans les années 1950/1970, doublé de l'impulsion apportée par l'histoire quantitative, ont permis à l'économie maritime de s'imposer comme un des principaux champs d'études des historiens. Le regain d'intérêt pour l'histoire politique, institutionnelle et militaire, d'une part, les développements des thématiques autour des cultures et représentations, d'autre part, l'ont par la suite reléguée dans une position marginale, et c'est seulement depuis peu que nous pouvons à nouveau parler d'une reprise des recherches dans le domaine de l'histoire maritime en général et des échanges commerciaux en particulier.

Si le parallèle entre les travaux effectués et les grands courants historiographiques n'est pas une surprise en soi, il en est de même envers les grands courants philosophiques, politiques, culturels et sociétaux des différentes époques d'un côté et les changements technologiques de l'autre. Pour la période contemporaine, ceci apparaît très clairement dans le vocabulaire utilisé par les différents intervenants. Guy Saupin a insisté dans le cadre des analyses des circuits commerciaux sur l'importance accordée aux « acteurs », aux « individus » et aux « entreprises », et a fait référence à la « capacité d'adaptation aux changements de société ». Mathias Tranchant a souligné l'importance des choix thématiques portant sur la notion des « risques », thème essentiel du prochain Programme Cadre de Recherche de l'Union Européenne. Silvia Marzagalli et Géлина Harlaftis ont fait référence au concept d'histoire « globale » et à la recherche sur les « entreprises » par le

biais des « nouveaux moyens électroniques de travail et de communication ». Géлина Harlaftis a recensé les Grecs de la « nation » et de la « diaspora » dans un contexte de « mondialisation », travail qui traduit le lien entre la recherche et l'évolution socio-économique contemporaine, tendance que l'on retrouve par ailleurs dans d'autres champs d'étude comme l'« environnement », l'« exploitation des ressources naturelles », les « changements climatiques » et la « guerre ».

Dans un domaine plus pratique, cette dépendance de la recherche envers l'évolution de notre société est apparue clairement dans l'importance accordée à la constitution de bases de données, phénomène qui n'est propre ni à la France ni à la recherche historique. Ainsi, le musée d'histoire maritime à Bremerhaven (*Deutsches Schiffahrtsmuseum*) constitue actuellement une base de données censée mettre à disposition des documents autobiographiques ainsi que des sources administratives et des images sur la navigation à la voile entre 1800 et 1939. Les témoignages des navigants et des voyageurs ainsi que les documents officiels (journaux de bord, correspondances entre les capitaines et les compagnies d'armement, sources juridiques, etc.) seront mis en relation avec les navires correspondants et leurs traversées. Cette base de données pourra être questionnée de plusieurs façons : la recherche d'un navire particulier, de ses voyages, de sa biographie et de son équipage sera tout aussi possible que la recherche sur des thèmes plus spécifiques¹. D'autres travaux plus ou moins similaires ont été entrepris par les Archives de l'État fédéral de la Basse-Saxe et par d'autres institutions un peu partout dans le monde, comme l'ont souligné Géлина Harlaftis, en prenant comme exemple le monde grec, et Silvia Marzagalli avec le projet *Navigocorpus*, fondé sur la volonté de créer une base de données relationnelle des itinéraires des navires à l'époque moderne dont la mise en ligne est prévue à l'horizon 2011.

La revitalisation des études quantitatives et sérielles dans le domaine des échanges et du négoce, dans un contexte d'une approche plus globale de l'histoire des échanges maritimes, apparaît très clairement dans les différentes interventions de nos collègues français et étrangers.

Pour l'histoire économique à l'époque médiévale et l'historiographie française en particulier, Mathias Tranchant a rappelé que, si elle touche le continent ou ses franges littorales, elle n'est bien souvent qu'une histoire préstatistique. En reprenant une expression de Robert Fossier selon laquelle « le Moyen Âge ne comptait pas »² – expression qu'il faudrait toutefois nuancer –, il a insisté sur le

1 Ursula Feldkamp, « Eine Alltagsgeschichte der Segelschiffahrt in Selbstzeugnissen », *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, 28, 2005, p. 55-74.

2 Robert Fossier, *Sources de l'histoire économique et sociale du Moyen Âge occidental*, Turnhout, Brepols, 1999, p. 68.

fait que les Médiévistes français, faute de séries d'archives chiffrées cohérentes et continues, s'appuient essentiellement sur le contenu qualitatif des sources pour cerner les processus, les réalités et les évolutions économiques. Leurs travaux sont ensuite replacés dans une histoire globale dépassant une approche descriptive des techniques, des flux et des tendances économiques. Il s'agit de participer d'une manière plus générale à la compréhension de la genèse médiévale de l'expansion européenne. Cependant, la rareté, l'inégalité et la médiocrité des sources disponibles en France a constitué et constitue encore une contrainte considérable pour la recherche scientifique médiévale qui est souvent restée en dehors des courants historiographiques qui ont façonné les dynamiques scientifiques de l'histoire du commerce maritime depuis le XIX^e siècle. Ainsi certains secteurs littoraux telle la façade méditerranéenne, n'ont toujours pas pu être étudiés en profondeur. Par ailleurs, de nombreux chercheurs ont suivi l'exemple de Philippe Dollinger et se sont tournés vers des archives étrangères dont les ressources documentaires bien plus riches leur ont permis, à l'instar des registres du Sund, de satisfaire leur goût pour l'histoire des échanges maritimes. Ainsi, en dehors d'une période particulièrement prospère, qui des années 1950 aux années 1970 a orienté de nombreuses recherches vers la mer et ses usages sous l'impulsion de Fernand Braudel et Michel Mollat, l'historiographie française de l'époque médiévale et moderne reste, à la différence de bien d'autres pays, essentiellement tournée vers la terre.

Si, en 1213, Philippe Auguste constate tristement que « les Français connaissent mal les voies de la mer », si Philippe de Commines lui fait écho lorsqu'il propose dans ses *Mémoires* un bilan du règne de Louis XI (1461-1483) assez sombre pour ce qui relève du domaine maritime, et si, d'une manière générale, la mer demeure une zone à la fois incontrôlée et incontrôlable où l'idée de l'exploitation des ressources maritimes des nouveaux territoires est extrêmement rare, la situation change considérablement à partir du XVI^e siècle. La volonté de plus en plus accentuée d'exploiter et d'utiliser l'espace maritime amène la France à faire siennes les préoccupations de la Provence, de la Bretagne ou de la Normandie. La mer devient alors le lieu de l'expansion coloniale, de la puissance économique internationale, des échanges littoraux aux grands horizons océaniques, et de l'affirmation d'une politique de prestige et de guerre³. Au fur et à mesure que s'améliorent les techniques de construction navale et de navigation de même que les conditions de sécurité en mer, puis lorsque se développe la maîtrise des espaces océaniques, la « voie maritime » devient, par ses avantages comparatifs en termes de capacité de

3 D'après Jacques Paviot, « La mer, des terres », dans [356], p. 37-68, *loc. cit.* p. 37-38.

transport, de souplesse et de coûts, un moyen de transport privilégié pour la circulation des marchandises et des hommes, du grand large au rivage⁴. Il n'est pas surprenant que, dans un tel cadre, l'historiographie maritime française de l'époque moderne, présentée par Silvia Marzagalli, se soit avérée dans bien des domaines plus riche que celle de la période précédente.

Cette époque moderne se caractérise par l'expansion considérable des nations maritimes européennes vers les territoires d'outre-mer et la multiplication des échanges. En conséquence, les chercheurs se sont particulièrement intéressés aux horizons lointains et exotiques. Comme pour l'historiographie médiévale, le véritable essor des études françaises dans ce domaine se situe entre 1950 et 1970, même si des travaux de grande qualité ont été publiés auparavant. Cet essor, qui place la France pour quelque temps à la pointe de la recherche internationale, a donné lieu aux travaux de Pierre Chaunu, Frédéric Mauro, Louis Dermigny et Philippe Masson sur les contrées lointaines, et a alimenté les premières monographies quantitatives sur les ports comme La Rochelle, Nantes, Rouen, Le Havre ou Saint-Malo, ainsi que sur leur trafic. Ces travaux poursuivis par Jean Meyer, Paul Butel, Charles Carrière, Christian Huetz de Lemp, Christian Pfister, André Lespagnol, Josette Pontet et Gérard Le Bouëdec, se sont élargis à d'autres ports avec de nouvelles approches de l'histoire portuaire. Malgré tout l'histoire maritime conserve un intérêt évident pour les trafics et produits exotiques d'Asie et des Antilles, ou pour la traite négrière. Progressivement, depuis les années 1980, l'aspect économique cède la place à l'histoire sociale. L'heure est alors aux gens de mer anonymes, aux sociétés littorales plus qu'aux études strictement économiques des échanges. Si l'on assiste à un certain éclatement des chantiers de recherche avec des percées importantes, par exemple dans le domaine du cabotage, il faut admettre que les tendances historiographiques les plus à la mode ont relativisé le poids de l'histoire économique, entraînant aussi le déclin des études sur les échanges maritimes. Selon Silvia Marzagalli, le contexte actuel semble toutefois favorable à une reprise de ce chantier, comme de l'histoire économique tout court. En intégrant des concepts venant de la sociologie économique, de la nouvelle économie institutionnelle et de l'analyse des réseaux, pourvue de surcroît de nouveaux instruments technologiques qui lui permettent de faire face à des quantités importantes de données, la recherche semble bien préparée pour sortir d'une lecture linéaire et polarisée des échanges au profit d'une lecture plus systémique. Ceci permet une revitalisation des études quantitatives et sérielles, tout en ne perdant pas de vue l'individualité des

4 D'après Jacques Bottin, Gilbert Buti et André Lespagnol, « La mer comme vecteur des échanges », dans [356], p. 177-259, *loc. cit.* p. 177.

parcours et des stratégies dans un cadre géopolitique et économique qui va du cabotage de proximité jusqu'au grand commerce international.

Les travaux des modernistes ont souligné l'influence de la mer, vecteur de trafics locaux, nationaux et intercontinentaux qui mettent en relation non seulement les façades maritimes, mais également les places et zones productives de l'arrière-pays avec des marchés plus ou moins lointains, ouvrant ainsi de nouveaux débouchés et de nouvelles opportunités de trafics et de profits. Ils ont démontré que l'extension et la diversification du commerce maritime exigent nécessairement le développement des installations portuaires, l'élargissement de la flotte, le renforcement des instruments juridiques et des outils financiers, des savoir-faire techniques, ainsi qu'une augmentation considérable des ressources humaines. L'histoire maritime contemporaine s'est également intéressée à ces questions, mais dans une moindre mesure. Selon Bruno Marnot et Hubert Bonin, les recherches sont marginales par rapport à la production nationale consacrée à l'époque moderne et, au niveau international, par rapport aux travaux considérables des écoles anglo-saxonnes et scandinaves, et cela malgré, aux XIX^e et XX^e siècles, une révolution des transports maritimes et une internationalisation des échanges mondiaux sans précédent. La rareté de travaux fondateurs d'envergure, un enracinement institutionnel insuffisant, l'ampleur des débats idéologiques et plus généralement un manque d'intérêt pour les origines et les formes maritimes de la croissance de la part des historiens français ont été évoqués pour expliquer la faiblesse relative de la recherche académique dans le domaine des échanges maritimes à l'époque contemporaine. Ce constat va de pair avec un manque de stratégies fédératrices et de vision globale du maritime, en phase avec les réalités du XXI^e siècle, par le monde politique. En intégrant les héritages et les acquis du passé, il est nécessaire de faire mieux connaître les réalités du milieu maritime en dépassant les blocages qui existent aussi bien sur un plan politique qu'institutionnel et historiographique. L'état des lieux proposé dans ce dernier domaine indique certes des nombreuses lacunes, mais il ouvre également des perspectives vers un avenir plus favorable. En effet, si l'on regarde les aspects techniques de la construction navale et de la navigation, l'histoire des ports de commerce sous un regard à la fois fonctionnaliste, institutionnel, environnementaliste et transversal, les questions liées aux frets et aux passagers, le secteur du cabotage, les lignes et compagnies de transport ou l'histoire maritime d'outre-mer qui s'insère dans le renouveau de l'histoire coloniale et de l'histoire des relations économiques Nord-Sud, nous constatons dans tous ces domaines des retards et des insuffisances, mais aussi des signes assez encourageants d'un certain regain d'intérêt qui semble

s'accroître depuis le tournant du XXI^e siècle. La France, troisième pays du monde par la taille de son territoire sur mer, possède des atouts considérables pour se placer à la pointe de la recherche internationale ; encore faut-il développer une perception maritime plus forte et plus globale, dépassant une vision trop sectorielle de la mer et des échanges.

Incontestablement, une meilleure connaissance de la recherche internationale, une plus grande implication dans celle-ci et un renforcement des approches interdisciplinaires permettraient d'ouvrir des portes et des perspectives. Cela a été souligné à maintes reprises lors des discussions et démontré clairement par nos deux collègues des universités de Leiden et de Corfou. Pieter Emmer a expliqué de manière synoptique l'essor et le déclin de la puissance maritime des Provinces-Unies à l'époque moderne à partir de ses travaux sur le trafic atlantique. Gelina Harlaftis a présenté différentes bases de données, constituées ces dernières années sur l'histoire de la flotte grecque depuis le XVIII^e siècle, une flotte qui est aujourd'hui la plus grande du monde. Sa présentation témoigne de manière presque exemplaire de la revitalisation des études quantitatives et sérielles dans le contexte d'une approche plus globale de l'histoire des échanges maritimes et démontre les possibilités d'exploitation systémique des recherches fondées sur les nouvelles technologies. Avec la base de données *Amphitrite*, au nom bien choisi d'une divinité de la mer, maîtresse des monstres marins, elle préconise une approche du monde maritime à la fois géographique, bâtie sur les liens de dépendance et l'existence de réseaux, apolitique, établie sur le principe que ni les institutions, ni les frontières ne constituent des obstacles réels à la création de véritables entreprises multinationales, économique, érigée sur la structure familiale des entreprises, et enfin socio-culturelle, fondée sur la création d'une véritable « culture maritime » entre la terre ferme et les îles ioniennes. Au total un monde qui aurait fonctionné malgré toutes les barrières comme une entité, une sorte de « ville dispersée », notion que l'on pourrait appliquer éventuellement à d'autres espaces et d'autres temps, lorsque l'on pense par exemple aux villes hanséatiques du Moyen Âge ou aux petits ports de cabotage de la Méditerranée.

Comme l'a constaté jadis le célèbre spécialiste des sciences de communication, Paul Watzlawick, disparu récemment, « on ne peut pas ne pas communiquer »⁵, mais encore faut-il savoir de quelle manière nous pouvons communiquer et échanger ensemble de manière aussi efficace que possible. La première section de ce colloque, comme les autres d'ailleurs, a

5 Paul Watzlawick, Janet H. Beavin, Don D. Jackson, *Menschliche Kommunikation: Formen, Störungen*, Bern, Paradoxien, 1967, p. 53.

montré la voie à suivre. Conscients de l'ampleur des travaux à réaliser et des limites des études qui s'intéressent à un seul cas précis, mais conscients aussi des limites des lectures globalisantes qui effacent le cas individuels, nous avons aujourd'hui la chance de profiter d'un climat institutionnel plus favorable à la collaboration entre chercheurs appartenant à différents laboratoires de recherche et à la coopération internationale, indispensable pour la plupart des études relatives aux échanges maritimes des grands horizons aux rivages. Il reste à organiser et structurer cette recherche. La création du GIS d'histoire maritime, le projet *Navigocorpus*, présenté par Silvia Marzagalli et Pierrick Pourchasse, la proposition de Burghart Schmidt de mettre en place un projet ANR pour recenser les sources d'histoire maritime dans les archives françaises, les travaux des nombreux chercheurs recensés dans les bilans historiographiques ont indiqué les pistes à suivre. Il faudra de la patience et de la persévérance pour atteindre notre objectif : replacer la recherche française à la pointe de la recherche internationale dans le domaine de l'histoire maritime !

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

Gilbert Buti et Jacques Péret

(Aix-Marseille – Poitiers)

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

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

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

1 [751], p. 313-331.

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

Les termes même de la thématique exigent de rigoureuses définitions. Qui sont les gens de mer² ?

136

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

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

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

2 [1224], p. 7.

3 [355], p. 9.

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

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

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

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

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

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

4 [1224], p. 8

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LE TEMPS DES ÉLITES ET DES GRANDS PORTS

Grand commerce et élites portuaires

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

140

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

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

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

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

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

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

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

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

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

142

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

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

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

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

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

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

DES « INCONNUS DU LITTORAL » AUX SOCIÉTÉS MARITIMES

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

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

Les praticiens de la mer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans une France dominée par la charrue et le textile, les historiens qui s'intéressent aux choses de la mer se sont jusqu'ici plutôt penchés sur l'intensité des trafics, la nature des relations commerciales, la fortune des négociants. [...] Pourtant, côtoyant en permanence marchands et affréteurs, vivait aussi au rythme de l'océan une autre population maritime économiquement indispensable, nombreuse, mais pour nous silencieuse⁶...

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

Tentative d'une pesée globale des gens de mer

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

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

6 [343], p. 11.

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

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

146

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

Gens de mer, gens de guerre

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

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

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

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

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

GENS DE MER AU TRAVAIL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les ports de pêche génèrent également des activités spécifiques aux effectifs supérieurs à ceux des pêcheurs navigants⁷. Dans les ports de pêche spécialisés, la majorité de la population, avec la place importante et indispensable des femmes, entre dans cette nébuleuse maritime sans pour autant naviguer.

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

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

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

Identités maritimes

150

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DES SOCIÉTÉS MARITIMES AUX SOCIÉTÉS LITTORALES

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

Sociétés littorales

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

Fruit d'une réflexion pluridisciplinaire au sein du CRHISCO⁸ et du GERHICO⁹, le colloque de Rochefort sur *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique* [C48] a posé les bases de ce concept déjà abordé par les géographes et faisant du littoral, « zone de contact plus ou moins vaste et qui n'est pas le lieu d'une activité univoque » (Claude Nières), « un objet d'histoire » à part entière (D. Guillemet). Désormais, le rapport à la mer des populations riveraines est au cœur de la nouvelle orientation de la recherche.

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

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

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

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

Paysans et citadins de la mer

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

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

154

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

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

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

Mobilité et intégration

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

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

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

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

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

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

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

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

156

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

158

L'approche des gens de mer et des sociétés littorales rappelle, à la suite d'Olivier Pétré-Grenouilleau, que c'est lorsqu'elle se connecte aux grands domaines de l'histoire et s'ouvre vers d'autres territoires à partir de problématiques « englobantes » que « l'histoire maritime », en l'occurrence celle des gens de mer et des sociétés littorales, est pleinement elle-même. Sans cette connexion, elle tend à n'être qu'un leurre historiographique¹¹.

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

TRAVAIL DES ÉQUIPAGES ET SPÉCIFICITÉS SOCIALES DES GENS DE MER EN FRANCE À L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE : UNE HISTOIRE EN CHANTIER

Jean-Louis Lenhof¹

Par « gens de mer », on entendra ici l'ensemble des personnes ayant exercé, à un moment ou un autre de leur vie, un métier dans le domaine de la navigation maritime effective – ce qui exclut du champ de l'étude tant les armateurs et courtiers que les travailleurs portuaires (par exemple les dockers), ou encore le personnel des chantiers navals, bref tous les professionnels qui œuvrent pour la navigation maritime sans naviguer eux-mêmes. Toujours dans un souci de cohérence, on ne se préoccupera ici que des navigants civils (équipages du transport de marchandises ou de passagers, équipages réunis pour la chasse ou la pêche maritime), laissant de côté les hommes de la marine de guerre (tantôt nationale, royale, impériale puis, derechef, nationale). En effet, les questions navales dans leur ensemble font l'objet d'une contribution séparée dans le présent volume. De plus, l'environnement social et économique de travail des équipages du commerce et de la prédation a ceci de spécifique qu'il est dominé par le problème de la rentabilité, ce qui, naturellement, n'est pas le cas en matière de projection de forces à l'échelle océanique. En outre, en France, pendant l'essentiel de l'époque contemporaine, le gros des équipages de la flotte de guerre a été formé d'hommes issus de la navigation civile, temporairement recrutés au titre d'un service militaire spécifique. Seul l'encadrement était composé de vrais professionnels de la guerre sur mer, qui constituaient un monde totalement différent de celui des officiers du commerce, pour ne pas parler de la pêche. Cependant, et précisément à cause

1 Maître de conférences en histoire contemporaine à l'université de Caen Basse-Normandie, membre du Centre de recherches d'histoire quantitative (UMR CNRS 6583), co-directeur du pôle pluridisciplinaire « Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires » de la Maison de la recherche en sciences humaines de Caen (UMS CNRS 843).

du poids du service militaire dans le cas français, l'historiographie des gens de mer civils ne peut éluder la question des rapports de ces derniers avec la Royale.

POUR UNE VUE GÉNÉRALE

160

Au cœur de la problématique du champ d'étude qui vient d'être décrit, se situe tout ce qui a trait au travail en mer et, plus largement, à la vie en mer, puisque le lieu de travail des gens de mer, à savoir le navire, est aussi, tout le temps où ils exercent effectivement leur activité professionnelle, le lieu où ils logent, mangent, se forment au métier, voire se distraient : l'entretien de la force de travail se fait au même endroit que son exercice. Or, cet endroit, qui est avant tout un environnement technologique, qui forme, encore aujourd'hui, un isolat au sein d'immensités liquides hostiles à l'homme, a considérablement été modifié, pour ne pas dire révolutionné, à l'époque contemporaine. L'historiographie des gens de mer à l'époque contemporaine ne peut faire l'impasse sur tout ce qui touche aux nouveautés en matière de propulsion, à commencer par l'invention du voilier rapide, qui a donné une nouvelle vie à la voile et à la valorisation de l'énergie éolienne en dépit de l'entrée dans l'ère mécanique. Toutefois, précisément, la grande nouveauté a été le recours aux sources d'énergie fossiles, par l'intermédiaire du moteur à combustion externe (machine à vapeur alternative puis turbine : processus de mécanisation), remplacé ensuite par le moteur à combustion interne (moteur diesel : processus de motorisation). Mais la propulsion n'est pas seule en cause : les nouveautés commerciales sont aussi à prendre en compte, en particulier l'essor du transport de passagers et le développement concomitant des métiers de type hôtelier. L'approche est nécessairement technique, mais le questionnement de fond porte ici sur les conséquences que ces nouveautés ont eues sur les gens de mer.

Cette influence concerne d'abord l'organisation du travail et les relations sociales à bord de navires toujours plus grands, mais aussi les cultures techniques et le quotidien des professionnels de la navigation maritime quand ils sont en mer pour y exercer leur métier. Justement, de nouveaux métiers sont apparus, et les anciens qui ont perduré ont vu leur définition et leur exercice changer. Ce qui n'a pas changé, c'est la domination de la logique du « métier » – avec ce que cela suppose en matière d'identité –, et spécialement l'empire exercé sur les mentalités par la spécificité proclamée du « métier maritime » en tant que tel. L'apparition de nouveaux personnels, aux qualifications *a priori* étrangères non seulement à la tradition mais aussi

aux fondamentaux de l'activité maritime (« gens de la machine », « agents du service général », etc.) a été vécue bien plus sous l'angle de l'intégration de ces personnels au monde des gens de mer que sous l'angle d'un éclatement de la spécificité du monde en question. Cela étant, le navire est devenu un espace socioprofessionnel de plus en plus complexe et délicat à gérer en tant que tel, alors même que la navigation et la prédation proprement dites, du fait des progrès techniques, tendaient à perdre en difficulté et même en dangerosité. L'évolution du travail en mer a donc eu, dans cette France qui fut longtemps – et est encore à bien des égards – une des premières puissances maritimes du globe, sa logique propre, à la fois malgré et en raison de la modernisation des outils, procédés et savoir-faire. Cependant, l'activité maritime n'est pas séparable de la société englobante, qui, en quelque sorte, envoie les navigateurs en mission sur les eaux salées. L'historiographie des gens de mer doit donc se préoccuper des relations hautement dialectiques entre les successives révolutions industrielles et le monde des professionnels de la valorisation de l'océan mondial, ceci incluant la grande question de la recherche acharnée de la rentabilité et d'une productivité toujours plus grande.

L'influence de ses révolutions ne s'étudie pas qu'à l'échelle du navire : au-delà des équipages et de leur spécialisation de plus en plus marquée, non seulement au sein d'un même navire, mais aussi entre types de navires et d'activité, il faut aborder les populations de gens de mer comme un tout, comme un ensemble social qui, quoique au départ d'enracinement plutôt littoral, a dû s'adapter à un nouveau contexte socioéconomique. Ces populations avaient vécu – sinon survécu – jusqu'à la fin du XVIII^e siècle grâce à la mer, cela de manière « traditionnelle » et ancestrale. Or, ces mêmes populations, spécialement celles de la Bretagne « historique », ont gardé, par delà la mécanisation puis la motorisation, le quasi-monopole des activités maritimes, d'ailleurs dans le cadre d'un recul de la pluriactivité au sein des sociétés littorales. Leur résistance à la modernisation a été vive et intelligente, car socialement motivée, et elle a ménagé de nombreux paliers de transition. Pour s'en convaincre, rien de tel que d'étudier les carrières des gens de mer. Et l'on est bien obligé de constater que les comportements et choix sociaux des gens de mer ne furent pas si différents de nombreux groupes socioprofessionnels « terriens » (ouvriers de l'industrie à domicile, paysans, etc.), à qui des stratégies d'adaptation souple ont permis de préserver un certain temps un modèle de lutte contre la précarité et de réussite par la petite et moyenne entreprise.

Après le travail en mer et les destinées sociales, le troisième niveau de l'étude des gens de mer à l'époque contemporaine est, précisément, celui de l'insertion de ces professionnels dans la société englobante. Peut-on encore

parler d'une démographie des gens de mer ? Quelle influence a eu la régularité de la navigation « à la mécanique » sur l'organisation de la vie familiale des gens de mer, au sein d'espaces littoraux sans cesse plus urbanisés ?

162

Sur tous les points et questions dont on vient de faire une liste au reste non exhaustive, l'historiographie française est encore relativement peu abondante, et très largement lacunaire : il s'agit vraiment d'une histoire en chantier – chantier très en retard par rapport à ce qui a déjà été fait tant chez les Anglo-saxons que chez les Allemands ou les Scandinaves – ; mais chantier prometteur malgré tout, qui commence à suivre la voie tracée par les modernistes. Ce retard des études contemporanéistes sur les gens de mer a d'autant plus de quoi surprendre que les sources sont abondantes, mais justement, peut-être, trop abondantes : pour tout le segment de temps historique qui correspond à la grande époque coloniale de la France et qui fut une phase d'essor des activités maritimes et des effectifs de gens de mer, nous disposons de journaux de bord, de rôles d'équipage, de cahiers de punitions, de rapports d'accident, de dossiers de personnel et d'enquêtes pour l'essentiel conservés dans les archives du Service historique de la Défense (Inscription maritime oblige), mais pas seulement (il y a aussi les fonds des grandes compagnies de navigation, conservés par l'association French Lines). De plus, l'époque contemporaine a vu une véritable explosion de la publication de souvenirs de marins, tandis que de nouvelles sources – de type audio-visuel – apparaissaient. Bien des spécialistes d'histoire sociale « terrienne » rêvaient de disposer de telles sources, surtout pour des populations de travailleurs manuels. Il est vrai que l'histoire des gens de mer est une histoire difficile à faire parce que technique, et d'autant plus technique que l'on avance dans le XIX^e et le XX^e siècle. En fait, il est pratiquement impossible à l'historien universitaire de s'engager valablement dans cette voie sans être lui-même un ancien professionnel de la mer ou, à tout le moins, sans recourir à l'expertise de gens de mer en activité ou à la retraite. Cependant, ce n'est là qu'un préalable. Qu'est-ce qui gêne le développement de la recherche au-delà de ce préalable ? Le sentiment d'une certaine infériorité par rapport aux Anglo-saxons (sans parler du « défi » allemand), compliqué d'auto-flagellation, est-il passé de la marine française contemporaine à l'histoire de cette marine ?

LES PIONNIERS

Avant que l'histoire scientifique commence à s'intéresser aux gens de mer, un certain nombre de spécialistes d'autres disciplines, ou même des « amateurs », se sont penchés sur l'histoire récente de ce groupe professionnel. C'est par

ces pionniers, dont les ouvrages servent maintenant de sources imprimées aux historiens universitaires, que nous entamerons notre revue des travaux disponibles.

Les juristes et administrateurs divers, notamment à l'occasion de thèses de doctorat en droit, se sont beaucoup penchés sur le cas des gens de mer. Cela n'a rien d'étonnant, compte tenu de l'importance de l'administration de l'Inscription maritime, administration d'origine navale qui a pris, au moment de la Révolution, la succession du système dit des classes et a développé sa tutelle sur les activités maritimes civiles jusqu'à devenir une forme d'État-Providence. L'institution elle-même, sans laquelle il est difficile de comprendre quoi que ce soit à l'histoire des gens de mer, a fait l'objet de solides travaux, dont celui de Jacques Captier [371]. Mais les juristes ne s'en sont pas tenus à la seule histoire législative et administrative : de l'institution, ils sont descendus aux hommes, à leurs conditions de travail et à l'évolution de celles-ci. On peut citer à cet égard les travaux de Robert Zoette sur le recrutement des gens de mer², ou encore ceux d'André Moufflet sur les conditions de travail dans la marine marchande³ – d'autant mieux renseignés, dans ce dernier cas, que l'auteur était attaché aux affaires générales de la Compagnie des Messageries maritimes. En outre, à la grande surprise des observateurs extérieurs aux mutations subies par le monde maritime, les grèves d'inscrits maritimes survenues entre 1900 et 1914 ont suscité bien des recherches de la part de doctorants en droit⁴. Enfin, certains juristes sont allés jusqu'à se livrer à des études monographiques, véritables enquêtes de terrain, sur le type de populations qui s'y prêtait le mieux, à savoir les communautés de marins-pêcheurs. À cette catégorie de travaux appartient l'étude de J. Captier sur les marins-pêcheurs du Languedoc⁵ et, surtout, l'ouvrage de Jean Bourgain sur les pêcheurs de Boulogne-sur-Mer, si important pour étudier les tenants et les aboutissants de la révolution de la vapeur dans la pêche dite « au large »⁶.

- 2 Robert Zoete, *Du recrutement des gens de mer. Étude historique et critique*, thèse pour le doctorat en droit, Bordeaux, Imprimerie Y. Cadoret, 1919.
- 3 André Moufflet, *Les Conditions du travail dans la marine marchande*, thèse pour le doctorat en droit, Paris, Imprimerie Bonvalot-Jouve, 1907.
- 4 Voir, entre autres : Antony Schoux, *Des grèves maritimes*, Paris, Giard et Brière, 1910 ; Robert Debled, *La Répression des grèves d'inscrits maritimes*, Paris, A. Rousseau, 1913.
- 5 Jacques Captier, *Les Marins-pêcheurs du Languedoc*, Paris, Hôtel des Sociétés Savantes, 1909.
- 6 Jean Bourgain, *Pêche et pêcheurs boulonnais en 1908 : essai sur les conditions de travail dans la pêche maritime et sur la situation économique et sociale du marin-pêcheur boulonnais*, Paris, V. Giard et Brière, 1908 ; rééd. Wimille, Punch Éditions, 1999.

Les sciences sociales en construction ont également apporté leur contribution à une approche scientifique des populations des gens de mer. On retiendra à cet égard les sociologues monographistes de l'école de Frédéric Le Play, parmi lesquels Charles Vallin qui a étudié le cas d'un pêcheur d'Étretat et de sa famille⁷. Les géographes n'ont pas été en reste, particulièrement ceux qui se sont intéressés à la Bretagne, tout particulièrement Camille Vallaux, qui s'est longuement attardé sur les populations maritimes, lors de ses recherches sur la géographie humaine de la Basse-Bretagne⁸. Comme ceux des juristes, ces travaux anciens de sociologue ou de géographes fournissent d'intéressantes informations et, surtout, une première forme de réflexion sur le sort des gens de mer à l'époque contemporaine. Ils ont toutefois l'inconvénient d'user d'un ton et d'une posture quelque peu paternalistes, qui conduisent à présenter les gens de mer français, placés sous la tutelle « bienveillante » de l'Inscription maritime, comme des travailleurs manuels privilégiés. Ce point de vue n'est pas totalement erroné, et il peut servir d'utile contrepoids à d'autres approches, syndicales notamment, qui avaient plutôt tendance à verser dans le misérabilisme. Cependant, l'angle paternaliste dont il est question souffre de ne pas être assez appuyé par des preuves. En outre, les travaux qui le soutiennent ne sont pas prolixes sur le travail en mer proprement dit, saisissant essentiellement les gens de mer à terre. Remarquons en tout cas que l'approche ethno/anthropologique est encore de nos jours pratiquée à l'égard des gens de mer, incluant cette fois-ci l'étude du travail à bord, par embarquement de l'observateur, non sans mise en perspective historique : c'est ainsi que l'historien lira avec profit, surtout à titre méthodologique, le travail de Maurice Duval [640], en le comparant éventuellement avec celui de Serge Dufoulon, paru la même année, mais portant sur un équipage de la marine de guerre⁹. À l'instar de ce qui s'est fait dans les pays anglo-saxons et en Allemagne, les spécialistes français de sciences sociales se sont interrogés sur la possibilité d'appliquer certaines grilles de lecture, certains concepts généraux au monde des gens de mer, par exemple la notion d'institution

7 Charles Vallin, « Étienne V., pêcheur à Étretat », *Revue de la science sociale*, 1861, repris dans : Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff, *Archives de Normandie*, Paris, M. Trinckvel, 1993, p. 73-88.

8 Camille Vallaux, *La Basse-Bretagne. Étude de géographie humaine*, Paris, Société nouvelle de librairie et d'édition, 1907.

9 Serge Dufoulon, *Les Gars de la marine. Ethnographie d'un navire de guerre*, Paris, Métailié, 1998.

totale, forgée par Erving Goffman. Malheureusement, ces interrogations ont surtout porté sur la marine de guerre¹⁰.

En ce qui concerne l'approche plus explicitement historique du monde des gens de mer à l'époque contemporaine, on rangera parmi les pionniers – même s'il en existe encore de nos jours – ceux que l'on peut appeler les « compilateurs », autrement dit des historiens amateurs – ou du moins non universitaires –, assez souvent anciens officiers de la marine marchande, qui se sont donné pour tâche de collecter le maximum de faits et de les publier par souci de préserver une forme de patrimoine. Les ouvrages de ces compilateurs ne sont généralement pas explicitement axés sur une histoire des hommes et de leur travail, sacrifiant plus volontiers au descriptif technique pointilliste. Toutefois, ils n'oublient jamais de donner des renseignements sur la vie et le travail à bord, malheureusement avec une tendance certaine à privilégier l'anecdote et l'accident par rapport à ce qui intéresse plus l'historien universitaire, à savoir les structures et le déroulement du quotidien. La publication de ces compilations a dans un premier temps, parce qu'assurée par d'anciens acteurs et/ou témoins, suivi le rythme de la disparition de certains grands secteurs de l'activité maritime au commerce. Dans les années 1930 et 1940, le capitaine au long cours Louis Lacroix s'est lancé dans une première histoire des derniers voiliers au long cours (*windjammers* à coque en acier), dont l'ère s'était terminée, en France, au lendemain de la première guerre mondiale¹¹. À la fin des années 1960, les ingénieurs/officiers mécaniciens Jean Hazard et Maurice Coquin ont retracé, vue de la machine, l'histoire des grands paquebots des lignes transatlantiques, dont le règne était en train de prendre fin¹². Enfin, à l'heure où la marine marchande explicitement française était en train de disparaître – même pour le transport de marchandises –, sous les coups de la délocalisation vers les pavillons dits de complaisance, l'officier de pont Jean Randier livrait au public une histoire de cette même marine, particulièrement attentive au sort des équipages [1398].

Plus récemment, la compilation a connu une nouvelle jeunesse, grâce à des éditeurs spécialisés dans la conservation de la mémoire maritime de la nation,

- 10 Voir, par exemple : Jean Saglio, « Les bateaux de guerre français : totalitaires et/ou autoritaires ? », dans *Erving Goffman et les institutions totales*, dir. Ch. Amouroux et A. Blanc, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 109-136.
- 11 Louis Lacroix, *Les Derniers Grands Voiliers : histoire des long-courriers nantais de 1893 à 1931*, Paris, Peyronnet, 1937 ; *id.*, *Les Derniers Cap-horniers français aux voyages de nickel, de salpêtre et du Pacifique*, suivi de *Les Premiers Pétroliers à voile*, Luçon, Imprimerie de S. Pacteau, 1940 ; *id.*, *L'Âge d'or de la voile*, Paris, Horizons de France, 1949.
- 12 Jean Hazard, et Maurice Coquin, *Atlantique Nord, dix mètres sous la ligne de flottaison*, Paris, Louis Soulanges, 1969.

telles les Éditions du Chasse-marée. C'est ainsi que le dossier des *windjammers* français, déjà repris en son temps par J. Randier [1396], a été retravaillé sur la base de nouvelles sources privées – malheureusement pas toujours rigoureusement référencées¹³ –, ou qu'une grande série de publications sur l'histoire des morutiers français est en cours¹⁴.

Les compilations, qu'elles soient anciennes ou nouvelles, renseignent sans vraiment expliquer, ou alors de façon insuffisamment structurée ; quoique utiles sous bien des aspects, elles ne fournissent pas de grille d'intelligibilité. C'est là le rôle de l'histoire universitaire, qu'elle soit monographique ou synthétique.

L'HISTOIRE UNIVERSITAIRE : L'APPROCHE LOCALE ET LA CONSTELLATION DES MONOGRAPHIES

166

Un premier angle d'attaque, pour les travaux universitaires, a été l'approche locale : étudier l'ensemble des gens de mer d'un port ou d'un petit pays littoral, à l'échelle d'une période plus ou moins courte, mais faisant sens. Dans ce domaine, il est possible de citer trois réussites, qui ont conduit à des thèses de doctorat en histoire. Pionnier a été le travail de Dominique Confolent sur les gens de mer du port bas-normand de Granville (Manche) : dès 1989, cet administrateur des Affaires maritimes, revenu à la recherche après avoir été formé à l'UFR d'Histoire de Caen, avait rédigé un mémoire de maîtrise portant sur une période d'autant plus intéressante qu'elle avait vu la fin de la pêche morutière¹⁵. La thèse qui a suivi, plus centrée sur l'entre-deux-guerres, s'est révélée tout à fait complète tant sur les pratiques professionnelles des gens de mer que sur leur insertion dans la cité et sa vie sociale, le tout articulé selon une problématique fort stimulante, en particulier à propos des reclassements liés à la disparition de la pêche morutière à la voile¹⁶. Cependant, entre le moment où D. Confolent a soutenu son premier mémoire de recherche et celui où il a achevé sa thèse de doctorat, le relais avait été pris ailleurs. En

13 Voir Brigitte et Yvonnick Le Coat, *Cap-horniers français*, t. I : *Mémoire de marins de voiliers de l'armement Bordes*, Douarnenez et Rennes, Éditions du Chasse-marée/Éditions Ouest-France, 2002 ; et aussi Claude et Jacqueline Briot, avec la collaboration de François Renault, *Cap-horniers français*, t. II : *Histoire de l'armement Bordes et de ses navires*, Douarnenez, Éditions du Chasse-marée, 2003.

14 Premier volume paru : Jean-Pierre Mélis, *Grande pêche*, t. I : *Goélettes flamandes à Islande*, Douarnenez et Dunkerque, Éditions du Chasse-marée/Musée portuaire de Dunkerque, 2006.

15 Dominique Confolent, *La Pêche et le monde de la mer à Granville, 1913-1939*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 1989.

16 Dominique Confolent, *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat en histoire, université Paris-Sorbonne, 2003.

effet, une deuxième réussite fut le travail consacré à Berck-sur-Mer, un port certes de moindre importance que Granville, mais abritant une population relativement homogène de pêcheurs (essentiellement côtiers). À l'échelon des premiers travaux de recherche, le travail, mené à travers les sources de l'Inscription maritime sur un long XIX^e siècle, avait été partagé : à Grégory Boyer le début de ce siècle¹⁷, à Louis Delacroix la fin¹⁸ ; mais, finalement, c'est G. Boyer, plus avancé, qui a mené à bien le travail de thèse sur Berck. Ce travail brasse très large, puisque qu'il parcourt l'ensemble d'une période allant des derniers temps du règne de Louis XIV aux lendemains de la seconde guerre mondiale [263]. Là aussi, les populations maritimes du lieu sont scrutées sous tous les angles, avec peut-être plus d'efficacité scientifique en ce qui concerne la partie d'histoire moderne. La troisième réussite est bretonne, à travers le cas de l'île de Groix. La forme d'isolat spécialisé qu'a constitué cette île avait déjà fait, à la fin des années 1970, l'objet d'une compilation¹⁹. Le dossier a été repris par Gilles Allanic, pour aboutir à une thèse de doctorat²⁰.

Ces trois grands arbres ne doivent pas cacher la forêt des travaux de master qui, sans déboucher sur une thèse, ont contribué à éclairer localement le monde des gens de mer. Il est impossible ici de les citer tous. Certains, portant sur des communautés normandes sont déjà relativement anciens²¹ ; d'autres, pour le même espace géographique, sont plus récents²². La différence entre les deux ensembles n'est pas que chronologique : elle est aussi méthodologique. Les travaux les plus anciens se proposaient un tableau, souvent assez fouillé, des caractéristiques des gens de mer étudiés, à l'échelle macro-sociologique. Les travaux les plus récents, quoique utilisant les mêmes sources (celles de l'Inscription maritime), ont eu recours aux nouveaux outils informatiques

- 17 Grégory Boyer, *L'Inscription maritime à Berck-sur-Mer de 1789 à 1830*, mémoire de DEA, université du Littoral-Côte d'Opale, 1996.
- 18 L. Delacroix, *L'Inscrit maritime berckois à la fin du XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, université du Littoral-Côte d'Opale, 1996.
- 19 Dominique Duviard, *Groix, l'île des thoniers : chronique maritime d'un île bretonne, 1840-1940*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1978.
- 20 Gilles Allanic, *Groix, la mer et la pêche au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, puis thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 1999 et 2003.
- 21 Voir Dominique Briand, *Hommes et navires de la région Caen-Courseulles, 1816-1861*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 1983 ; et aussi Sylvette Lemagnen, *Aspects de la vie maritime dans le quartier de Cherbourg, 1816-1850*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 1983.
- 22 Voir, pour la Haute-Normandie, Béatrice Olingue, *Le Monde des gens de mer à Dieppe, 1789-1850*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Rouen, 1999 ; et, pour la Basse-Normandie, d'une part Anthony Poidevin, *Les Gens de mer du Calvados dans la première moitié du XIX^e siècle (1789-1850)*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 2003 ; et d'autre part Nicolas Cochard, *Les Gens de mer à Cherbourg, 1816-1883*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 2003.

pour encore mieux profiter des potentialités des sources en question, donc travailler sur les carrières, par le biais de la prosopographie et du suivi de cohortes. Et, en cela, les recherches plus particulièrement bas-normandes sont parentes de celles menées ailleurs, par exemple à La Rochelle²³ et même à Poitiers, car le travail de thèse de Th. Sauzeau déborde sur le premier XIX^e siècle [1483], et Th. Sauzeau lui-même dirige des travaux allant très avant dans l'époque contemporaine²⁴. Remarquons aussi que des recherches sur des populations maritimes ont été menées à l'échelle locale, en Basse-Normandie, par des étudiants de l'université Inter-âges (antenne de Cherbourg-Octeville), à la faveur de leur participation (bénévole) à la mise sur pied d'un moteur de recherche pour la consultation des archives (numérisées) de l'Inscription maritime du XIX^e siècle²⁵. Certaines thèses d'histoire portuaire portant sur le XIX^e siècle peuvent être ajoutées à ce panorama des études locales s'intéressant aux gens de mer en général, car elles abordent, indirectement, les conditions de travail et les caractéristiques sociales des populations qui vivaient des activités maritimes : c'est particulièrement vrai dans les cas de Calais [217] et de Boulogne-sur-Mer [1281].

Une variante de l'étude locale consiste en des recherches portant sur certaines populations maritimes, en fonction de spécialisations liées à l'activité elle-même. Le cas le plus fréquent est l'étude de communautés de pêcheurs, généralement sur le temps long, que ce soit à l'échelle du plus grand havre halieutique du pays (avec la thèse de Thierry Capillier²⁶) ou à l'échelle d'un port bas-normand plus modeste (avec les recherches de Marie-Pierre Labonne-Legrand²⁷). Toujours en ce qui concerne l'activité de prédation, des travaux plus ponctuels se sont intéressés à des catégories de pêcheurs, particulièrement bien représentées et florissantes en certains endroits et à certaines périodes. La grande pêche à la morue a particulièrement retenu l'attention, si l'on songe à ce qui a déjà été fait sur la pêche « à Islande »

23 Voir Laurie Coppin, *Étude prosopographique des gens de mer dans le quartier de La Rochelle au XIX^e siècle (1814-1891)*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de La Rochelle, 2004.

24 Avec, par exemple, Alexandre Branchu, *Les Gens de mer de Royan au XIX^e siècle (1824-1883)*, mémoire de master 1 d'histoire, université de Poitiers, 2007.

25 *Depuis l'enfance matelot. « Pêcheurs » et « gens de la mé » à la Hougue, 1820-1870*, Caen, université Inter-âges de Basse-Normandie et Presses universitaires de Caen, 2005.

26 Thierry Capillier, *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat en histoire, université de Lille III, 1995.

27 Marie-Pierre Labonne-Legrand, *Les Équipages de pêche au poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, universités du Havre et de Caen, 2005 ; *id.*, *Port-en-Bessin 1845-1975. Des archives au témoignage : histoire d'une communauté de pêcheurs du littoral normand*, mémoire de master 2 d'histoire, universités du Havre et de Caen, 2006.

depuis Paimpol, tant par des médecins se préoccupant d'histoire²⁸ que par François Chappé dans sa thèse, il est vrai plus tournée vers l'histoire politico-culturelle que vers l'histoire de l'activité proprement dite et de ses hommes²⁹. La pêche à la morue de Terre-Neuve depuis Granville a fait également l'objet de plusieurs travaux, de niveau maîtrise³⁰. Quant au développement de la pêche sardinière en Bretagne méridionale – développement ayant conduit à une mono-activité sous l'emprise de la conserverie industrielle, elle a suscité l'intérêt des universitaires, comme le prouve la féconde recherche entreprise par Xavier Dubois [1722]. Enfin, pour ce qui est de certains milieux de pêcheurs au xx^e siècle, on remarquera le travail original de Françoise Pencalet-Kériverel sur les langoustiers³¹.

Les hommes de la marine marchande ont été, eux, étudiés à travers l'étude des modalités du trafic, dans quelques exemples de port de commerce, notamment ceux du Cotentin, y compris au xx^e siècle³² ; ou alors par l'accent mis sur le cabotage en Bretagne-Sud au xix^e siècle³³. Un troisième biais a été la recherche portant sur les capitaines (au long cours, ou maîtres au cabotage), que ce soit en Bretagne septentrionale³⁴ ou méridionale³⁵.

Les marins au commerce sont également évoqués dans une dernière veine de l'histoire locale des gens de mer, celle qui s'intéresse à certains aspects plus

28 Jean-Loup Avril et Michel Quéméré, *Pêcheurs d'Islande*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1984.

29 François Chappé, *Paimpol, la République et la mer, 1880-1914*, thèse de 3^e cycle en histoire, université de Rennes II, 1989 ; publiée sous le titre *L'Épopée islandaise, 1880-1914 : Paimpol, la République et la mer*, Thonon-lès-Bains, L'Albaron, 1990.

30 Voir Monique Lechanteur, *La Fin des terre-neuvas. Granville, 1900-1933*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1989 et Véronique Marie, *La Pêche à la morue au xix^e siècle : les navires et les hommes (quartier de Granville, 1814-1890)*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 2004 (travail faisant appel à la prosopographie).

31 Françoise Pencalet-Kériverel, *Les « Mauritiens », 1945-1990 : les pêcheurs langoustiers bretons dans un monde en mutation*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 2006 ; publiée sous le titre *Histoire de la pêche langoustière. Les « Mauritiens » dans la tourmente du second xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2008.

32 Voir Sabrina Delacotte, *La Navigation commerciale à partir et à destination des ports du Cotentin : le trafic, les navires, les hommes (1780-1883)*, mémoire de master 2 d'histoire, université de Caen, 2007 et aussi Hélène Pesnelle, *Le Port de commerce de Cherbourg de 1883 à 1950. Les navires et les hommes*, mémoire de master 1 d'histoire, université de Caen, 2007.

33 Voir, notamment, Anne-Françoise Le Gouegec, *Les Mutations du cabotage au xix^e siècle, d'après les rôles de bord des maîtres au cabotage des quartiers de Vannes et d'Auray*, mémoire de DEA d'histoire, université de Bretagne Sud, 2001.

34 Christiane Chapalain-Nougaret, « Les capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880 », *Chronique d'histoire maritime*, publiée par la Société française d'histoire maritime, n° 52, septembre 2003, p. 33-48.

35 Voir Xavier Brient, *Les Maîtres au cabotage de Sarzeau et Saint-Gildas, 1820-1840*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Bretagne Sud, 2002.

particuliers du travail et de la vie des gens de mer, toutes spécialités confondues. À cette veine appartiennent les recherches sur les naufrages survenus au large de portions de côtes particulièrement redoutées³⁶, mais aussi les études portant sur la démographie, spécialement celle des populations insulaires, ou encore sur l'anthropologie physique, à laquelle les sources de l'Inscription maritime donnent accès. Pour la démographie, on citera le travail de Ronan Naudin sur Belle-Île-en-Mer, qui, par l'analyse différentielle des communes – certaines étant plus maritimes que d'autres –, dégage les spécificités des comportements des gens de mer [1260]. Dans le domaine de l'anthropologie physique, existent nos propres travaux sur la stature de cohortes de gens de mer dunkerquois au XIX^e siècle, stature qui est comparée à celle de cohortes de populations industrielles – dans le but de faire apparaître les conséquences physiques de la résistance à la modernité, les gens de mer ayant cet intérêt archivistique que l'on peut commencer à observer à un âge relativement tendre³⁷. D'autres aspects du travail et de la vie des gens de mer ont été traités à l'échelle locale, comme le syndicalisme et les mouvements sociaux – surtout en ce qui concerne les pêcheurs³⁸ –, ou encore le rapport des populations maritimes « civiles » avec la marine de guerre et le « service à l'État »³⁹. Enfin, la question de l'insertion des gens de mer dans l'espace des grandes villes-ports, à l'heure de la modernisation des activités maritimes, commence à être étudiée⁴⁰.

La relative abondance des études locales que viennent d'être citées ne doit pas trop faire illusion. La recherche en matière de gens de mer reste, à la base, déséquilibrée et lacunaire. Les communautés de pêcheurs sont bien mieux connues que les différents groupes de marins au commerce ; et encore : en dépit de son maintien à la voile, puis de sa modernisation à l'époque contemporaine, la grande pêche à la morue n'a pas en fait été suffisamment éclairée en tant que telle et du point de vue humain ; par

36 Voir, notamment, Édouard Peschard, *Les Naufrages sur les côtes bas-normandes, entre 1830 et 1914*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Caen, 2003.

37 Jean-Louis Lenhof, « Mécanisation, opposition à la modernisation économique et biologie humaine dans la France du Nord-Ouest au XIX^e siècle : une étude comparée des travailleurs du textile et des gens de mer », *Histoire, Économie et Société*, n° 1, mars 2009, p. 73-96.

38 Voir, notamment : Claude Geslin, « Le syndicalisme breton et la pêche en Manche au début du XX^e siècle », dans P. Villiers et Chr. Pfister-Langanay (dir.), *La Pêche en Manche et en mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque tenu à Boulogne-sur-Mer en mai 1995, *Cahier du Littoral*, n° 1, hors série, 1998, p. 147-158.

39 Ainsi, avec Frédéric Malonda, *Les Pêcheurs et le service à l'État dans la marine de guerre (1880-1900)*, mémoire de master 2 d'histoire, université de Bretagne Sud, 2005.

40 Ainsi avec Nicolas Cochard, *Les Gens de mer dans les grandes villes portuaires normandes au XIX^e siècle [les exemples de Cherbourg et du Havre]*, mémoire de master 2 d'histoire, université de Caen, 2008.

exemple, nous manquons encore d'un solide travail universitaire sur la grande pêche granvillaise pour la période 1870-1914. D'ailleurs, le XIX^e siècle, avant 1870 ou 1880, est en général bien mieux éclairé par les études locales que la suite de la période contemporaine. En outre, les études en question, en dépit d'éléments sur les rythmes de vie et les types d'activité des gens de mer, ne sont pas toujours assez prolixes sur le travail en mer proprement dit. Pour toutes ces raisons, l'historiographie de base actuellement disponible renseigne plutôt bien sur les communautés de pêcheurs encore dominées par la voile, mais n'apporte pas suffisamment de données et d'explications sur la grande question de l'impact des révolutions techniques et économiques, si ce n'est pour la pêche au large à l'époque de la vapeur (dans le cas de Boulogne).

DE L'APPROCHE THÉMATIQUE AUX SYNTHÈSES. ACQUIS ET PERSPECTIVES

Comme il se doit pour un champ de recherche en chantier, le niveau des études qui dépassent le cadre strictement local est encore insuffisamment fourni et diversifié.

Certes, des efforts ont été faits pour aborder certains types de gens de mer dans un cadre plus large, celui d'une entreprise maritime d'envergure nationale ou même celui du pays tout entier. Ces efforts ont plus particulièrement porté sur les équipages du commerce au long cours, dans la mesure où, pour ces équipages, l'échelle locale n'est pas la plus pertinente. Les personnels des grandes compagnies de navigation à vapeur, au moins pour le XIX^e siècle, commencent à être un peu mieux connus que ce qu'en disent les ouvrages de compilateurs sur l'histoire de ces grandes compagnies. Les travaux de Luc Lescène sur les hommes des machines à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique⁴¹ et, surtout, ceux de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes sur les équipages des paquebots de la Compagnie des Messageries maritimes [148] sont d'un grand intérêt sur le recrutement, le salaire, les conditions de travail, l'évolution de carrière des personnels navigants, ainsi que sur l'organisation de l'espace de travail à bord. À l'échelle nationale, on se reportera à nos propres travaux, qui ont commencé à étudier de façon systématique les équipages des *windjammers*, spécialement français, tant du point de vue du recrutement et des caractéristiques sociales des matelots et

41 Voir l'analyse des rôles d'équipage dans Luc Lescène, *Évolution de la navigation à vapeur : étude portant sur la ligne de New York de la Compagnie générale transatlantique, des origines à la première guerre mondiale*, mémoire de maîtrise, université de Caen, 2004.

des officiers que du travail à bord et de la gestion de la main-d'œuvre⁴². Notre objectif étant d'expliquer le maintien de la rentabilité des voiliers, nous avons également comparé ces équipages de cargos à voile au long cours à ceux des cargos à vapeur⁴³.

Les pêcheurs et chasseurs maritimes ne sont pas totalement absents des travaux dépassant le cadre local. En effet, les équipages des baleiniers à voile français du premier XIX^e siècle ont fait l'objet de l'attention de Nicolas Poirier, même si l'objectif de son travail n'était pas primordialement de faire une histoire sociale de la chasse aux grands cétacés dans le Pacifique⁴⁴. Par ailleurs, il existe un ouvrage qui s'est proposé de peindre une fresque assez large, thématiquement organisée, des mondes de la pêche au XX^e siècle⁴⁵.

Une autre manière de dépasser le cadre local par l'approche thématique est d'étudier, à l'échelle nationale, soit une catégorie de personnel présente dans toutes les formes de marine, y compris de guerre, soit un type d'événement, de situation ou de sociabilité touchant tous les gens de mer. À la première sorte de travaux appartient tout ce qui concerne les mousses, tout particulièrement la thèse de Marie-France Lathuile, intéressante et attachante, quoique insuffisamment appuyée sur les sources de l'Inscription maritime⁴⁶. À la seconde sorte appartient tout ce qui se rapporte au naufrage et à son évolution à l'époque contemporaine (dont le débat sur les progrès apportés – ou non – par la vapeur) et qui a fait l'objet de travaux sous la direction de Christian Buchet⁴⁷. Ce qui touche à la santé des gens de mer, aux maladies qui les

42 Voir, notamment, Jean-Louis Lenhof, « Violences maîtrisées : la gestion du risque à bord des derniers voiliers de commerce au long cours (1880-1920) », dans [C28], p. 389-412 et aussi Jean-Louis Lenhof, « An Example of the Early Separation of Ownership and Management: Shipowners and Master Mariners in the Last Deep-sea Sailing Mercantile Marine, 1840-1940 », dans Susanna Fellman, Antti Kuusterä, and Eero Vaara (dir.), *Historical Perspectives on Corporate Governance. Reflections on Ownership, Participation and Modes of Organizing*, Helsinki, The Finnish Society of Sciences and Letters, coll. « Commentationes Scientiarum Socialium », n° 72, 2008, p. 107-124.

43 Jean-Louis Lenhof, « Voile ou vapeur. Étude sur le travail à bord des cargos long-courriers français de la fin du XIX^e siècle (1880-1920) », *Revue d'histoire maritime*, n° 5, « La Marine marchande française de 1850 à 2000 », mai 2006, p. 59-102.

44 Nicolas Poirier, *Les Baleiniers français en Nouvelle-Zélande, vecteurs des ambitions coloniales de la France (1835-1846)*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Nantes, 2003 publié sous le titre : *Les Baleiniers français en Nouvelle-Zélande. Des ambitions coloniales de la monarchie de Juillet dans le Pacifique*, Paris, Les Indes savantes, 2003.

45 Anne Gaugue, *Affronter la mer : les marins-pêcheurs au XX^e siècle*, Paris, Hachette, coll. « La vie quotidienne », 2003.

46 Marie-France Lathuile, *La Formation des marins en France ; une histoire de mousses (1829-1941)*, thèse de doctorat en histoire, université Paris-Sorbonne, 1996.

47 Voir C. Buchet et C. Thomasset (dir.), *Le Naufrage*, Actes du colloque tenu à l'Institut catholique de Paris les 28-30 janvier 1998, Paris, Champion, 1999 ; et, plus précisément Noemy Dorchy, *Les Naufrages en France dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise d'histoire, Institut catholique de Paris, 2002.

touchent et aux chaotiques progrès en matière d'hygiène peut être rangé dans la même catégorie de travaux ; on y retrouve Christian Buchet [1717], aux côtés de Philippe Masson à qui on doit une synthèse sur ces questions, synthèse bienvenue même si elle n'étudie que le XIX^e siècle⁴⁸. Enfin, il faut citer les recherches en matière d'histoire du syndicalisme maritime et des mouvements sociaux dans le secteur, tout particulièrement celles de Ronan Viaud, qui ont en grande partie fait le tour de la question, du moins en ce qui concerne l'histoire des organisations⁴⁹.

Quoiqu'il en soit des lacunes, insuffisances et déséquilibres des études locales et/ou thématiques sur les gens de mer à l'époque contemporaine, des synthèses ont déjà été tentées. Elles sont naturellement sujettes à révision, au fur et à mesure de l'avancée des travaux de base. Mais elles ont le mérite d'exister et de tracer un cadre et des perspectives pour la recherche future. Ces synthèses sont de trois types. Il y a d'abord les synthèses à l'échelle régionale. On peut citer une tentative normande, qui est plus un compte rendu des travaux existants qu'une véritable synthèse, du fait de la forme de l'ouvrage⁵⁰. Mais il faut surtout remarquer celle, très stimulante, livrée par Gérard Le Bouëdec. Elle se limite à la Bretagne, mais elle tient presque lieu de synthèse à l'échelle nationale, tant les Bretons ont de plus en plus pesé au sein des gens de mer français à l'époque contemporaine. Cette synthèse se préoccupe du temps long, mais, en ce qui concerne l'époque contemporaine, elle tient la gageure d'aborder tous les aspects du travail et de la vie des gens de mer [1010]. Au reste, G. Le Bouëdec est aussi partie prenante dans une deuxième forme de synthèse, cette fois-ci à l'échelle nationale, à travers les chapitres qu'il a donnés à un ouvrage quelque peu monumental sur les Français et la mer [356]. Un troisième et dernier type de synthèse est constitué par les ouvrages qui proposent une histoire raisonnée des gens de mer, tout particulièrement de leur travail et de leur vie à bord des navires, à l'échelle sinon toujours internationale, du moins « occidentale ». À cette catégorie appartient un ouvrage collectif sur l'équipage à travers les âges [94], ainsi qu'un des titres de la bibliographie abondante et variée laissée par Ph. Masson⁵¹. Le premier

48 Philippe Masson, *La Révolution sanitaire du XIX^e siècle : l'homme, la santé et la mer*, Paris, Champion, 1997.

49 Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français de ses origines à 1950*, thèse de doctorat d'histoire, université de Rennes II, 2002 ; publiée sous le titre *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005.

50 *Les Normands et la mer*, Actes du XXV^e congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie (Communauté urbaine de Cherbourg, 4-7 octobre 1990), Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île de Tatihou, 1995.

51 Philippe Masson, *Grandeur et misère des gens de mer*, Paris, Lavauzelle, 1986 ; rééd. sous le titre *La Mort et les marins*, Grenoble, Glénat, 1995.

est forcément pointilliste, alors que le second, au demeurant lui aussi très utile, mais visant plus à l'exhaustivité, ne peut proposer qu'une histoire à gros traits. Enfin, il est loisible de se reporter à nos propres synthèses, que ce soit un ouvrage collectif pluridisciplinaire sur le travail des gens de mer⁵², ou notre *opus magnum* en nom personnel embrassant l'ensemble de l'histoire des activités maritimes à l'époque contemporaine⁵³. Ce dernier ouvrage étudie l'insertion des gens de mer français dans le système de l'Inscription maritime et dresse un tableau général de l'évolution des métiers et espaces de travail les concernant. Mais, pour faire ce tableau, nous avons été obligé de recourir à des travaux anglo-saxons, allemands, scandinaves, voire italiens ou grecs...

174

En effet, dans la plupart des nations maritimes, les universitaires ont déjà assez travaillé pour pouvoir proposer une approche synthétique de l'évolution du travail en mer, spécialement dans la marine marchande. Pour pouvoir en faire autant, il faudrait que les chercheurs français se lancent dans l'étude de catégories de professionnels de la mer encore sous-éclairées, et pourtant décisives pour mesurer l'impact de la modernisation : les officiers de paquebots, les mécaniciens et chauffeurs à l'ère de la vapeur, les personnels hôteliers des *liners* – pour ne citer que ces catégories –, le tout pour déboucher sur une histoire anthropologique de l'espace-navire à la française. Il faudrait, comme est en train de le faire le CRHQ de Caen, lancer d'assez vastes programmes de reconstitution des carrières de gens de mer à des échelles régionales (Cotentin, Bretagne septentrionale et/ou méridionale), de dépouillement des rôles d'équipage établis au départ d'un ou plusieurs grands ports, d'histoire urbaine axée sur l'insertion des gens de mer, et sur leur démographie. Par ailleurs, un programme de mesure de l'évolution de la productivité du travail maritime serait la bienvenue. Et, en attendant que tout cela puisse éventuellement déboucher sur une histoire du matelot français à l'ère impérialiste, on pourrait, en complément indispensable à l'histoire des pêches naguère dirigée par M. Mollat [1227], réunir les résultats des travaux, tant historiques qu'ethnologiques, existant sur les pêcheurs. Ainsi, on livrerait une fresque véritablement universitaire de ce monde multiforme que l'Inscription maritime s'est ingéniée à vouloir populaire. Rendez-vous dans quelques décennies...

52 Christophe Boutin, Jean-Louis Lenhof et Élisabeth. Ridet (dir.), *Cahiers de la Maison de la Recherche en Sciences Humaines de Caen*, n° 47, n° spécial « Gens de mer au travail », avril 2007.

53 Jean-Louis Lenhof, *Les Hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Arnaud Colin, 2005.

LES GENS DE MER ET LES COMMUNAUTÉS LITTORALES : APPROCHES POUR UNE SYNTHÈSE DE L'HISTORIOGRAPHIE PORTUGAISE

Amélia Polónia¹

La présente contribution essaie de proposer une synthèse, qui ne pourra que rester partielle, sur l'état actuel des travaux réalisés au Portugal pour l'analyse sociale et historique des communautés maritimes.

Il nous faut, en premier lieu, délimiter notre domaine d'analyse. Lorsque nous faisons référence, dans cette présentation, aux « gens de mer », nous nous reportons, concrètement, à l'univers socioprofessionnel qui englobe les navigants, autrement dit les équipages (capitaines, pilotes, marins, maîtres et contremaîtres), ainsi que les artisans spécialisés qui contribuent à la construction navale et qui embarquent, également, pour apporter leur nécessaire contribution technique dans les voyages au long cours : menuisiers, calfats ou cordiers. Cela signifie que nous nous centrerons seulement sur quelques-uns des éléments de ces sociétés littorales, en excluant du groupe analysé les pêcheurs. Cette option se fonde sur deux convictions : 1. Lorsque nous parlons de sociétés maritimes, nous ne faisons pas référence à un bloc homogène du point de vue des profils et des pratiques sociales. Aussi faut-il en individualiser les éléments, sans nier, cependant, les fréquentes perméabilités entre les diverses composantes de ces communautés maritimes. 2. L'étude des communautés de pêcheurs a des dynamiques sociales spécifiques, fréquemment distinctes de celles des communautés navigantes en ce qui concerne, soit les profils et pratiques économiques, sociaux et religieux, soit les formes de représentation sociale.

1 Université de Porto. Professeur au DHEPI (Département d'Histoire et d'études politiques et internationales), membre du CITCEM (Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória), Coordinatrice de l'équipe portugaise du projet DynCoopNet (TECH/0002/2007).

Nous centrerons notre approche sur le Portugal à l'époque moderne (xvi^e-xviii^e siècles), tout en cherchant à présenter, autant que possible, quelques remarques, sur le panorama historiographique espagnol et à donner ainsi à cette étude une perspective transversale couvrant tout l'espace ibérique. Du point de vue de l'historiographie portugaise, nous nous centrerons sur les études publiées au cours des vingt-cinq dernières années, tout en les confrontant avec des textes antérieurs pour mettre en valeur quelques lignes d'évolution et quelques tendances. Enfin, nous essaierons de caractériser quelques-uns des modèles d'approche actuels des communautés maritimes au Portugal à travers les plus récentes publications. Nous chercherons, encore, à tenter une analyse prospective, de manière à savoir jusqu'à quel point l'étude sociale des communautés maritimes se révèle, ou non, capable de faire école parmi les plus jeunes générations d'historiens, c'est-à-dire les étudiants de maîtrise et de doctorat.

LES GRANDES TENDANCES DE L'HISTORIOGRAPHIE PORTUGAISE CONTEMPORAINE

L'histoire maritime portugaise de la période moderne est indissociable de l'histoire des découvertes et de l'expansion outre-mer, dynamique qui a dominé transversalement toute l'historiographie portugaise. Cependant, dans ce domaine d'études, on tend à privilégier, même dans les approches les plus récentes, l'étude des techniques, des savoirs, des navigations, du pillage et de la piraterie, des batailles navales et des dynamiques économiques, en particulier commerciales. Bien que, dernièrement, la recherche académique ait incorporé de nouvelles contributions notables, à travers de nouveaux concepts, problématiques et perspectives méthodologiques notamment, ce qui fait référence à des activités comme la construction navale, le transport atlantique ou les dynamiques maritimes de quelques bourgs et villes portuaires², le nombre des études qui partent d'une approche spécifiquement

2 Voir les nombreuses publications de la CNCDP (Commission pour la Commémoration des Découvertes Portugaises) et, à titre d'exemple, les dissertations académiques de L. Freire Costa, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no Século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia, 1997 ; *id.*, *O transporte no Atlântico. As frotas do açúcar (1580-1663)*, Lisboa, CNCDP, 2002 ; F. Domingues, *Os navios do mar oceano. Teoria e empiria na arquitetura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004 ; A. Barros, *Porto : a construção de um espaço marítimo nos alvares da Época Moderna*, thèse de doctorat en Histoire, Faculté de lettres de l'université de Porto, 2004, 2 vol. ; A. Polónia, *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, thèse de doctorat en Histoire, Faculté de Lettres de l'Université de Porto, 1999, 2 vol. Ces travaux, situés dans des domaines distincts d'une exploration thématique de l'histoire maritime, illustrent ce que nous exposons.

sociale des communautés maritimes et des gens de mer, est restreint, et ne permet pas d'arriver à des résultats significatifs.

Des communautés maritimes spécifiques, notamment celles de pêcheurs, ont fait l'objet de l'attention des historiens et des anthropologues, essentiellement pour l'époque Contemporaine, y compris la période la plus récente. Au contraire, les études sur les sociétés littorales envisagées globalement, ou celles qui privilégient l'analyse sociale ou socioprofessionnelle du groupe des navigants, sont rares. Il s'agit là, en réalité, d'un fait permanent, qui ne correspond nullement à l'abandon de telle ou telle direction de recherche antérieure. Il est certain que l'historiographie des années 1940 à 1960, dominée majoritairement par des chercheurs liés à la marine portugaise, s'est intéressée aux pilotes et aux capitaines, mais dans une perspective individuelle, et dans le but d'exalter la geste des découvertes et les figures héroïques ; elle ne s'est donc jamais approchée de ce que l'on peut définir comme l'analyse sociale de ceux-ci et, moins encore, de l'étude des communautés maritimes considérées dans toute leur complexité.

Des auteurs tels que Fontoura da Costa, Bernardo de Brito, Sousa Viterbo, Frazão de Vasconcelos ou António Cruz³, et des titres tels que *História trágico-marítima*⁴ (*Histoire tragico-maritime*), *Trabalhos náuticos dos portugueses*⁵ (*Travaux nautiques des Portugais*), *A marinharía dos descobrimentos*⁶ (*L'Art des découvertes marines*) ou *Pilotos das Navegações Portuguesas*⁷ (*Les Pilotes des navigations portugaises*), sont des exemples significatifs de ce que nous venons de souligner. En parallèle, il existe une autre série de travaux consacrés à des figures centrales des navigations portugaises, comme Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral, Pedro Nunes, ou, de façon encore plus importante, l'Infant Henri⁸ ; elles dominent une historiographie centrée sur l'héroïsme

- 3 A. Cruz, « Os privilégios dos calafates do Porto », dans *O Porto e os Descobrimentos*, Porto, Biblioteca Pública Municipal, 1972 ; *id.*, *Os mesteres do Porto. Subsídios para a história das antigas corporações dos ofícios mecânicos*, vol. I, Porto, Sub-secretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, 1943.
- 4 B. G. de Brito, *História trágico-marítima*, Lisboa, Afrodite, 1972, 2 vol. (Réédition de l'ouvrage paru en 1892).
- 5 J. Sousa Viterbo, *Trabalhos náuticos dos portugueses. XVI^e et XVII^e séculos*, éd. fac-similé de l'exemplaire de la Bibliothèque de l'Académie des Sciences de 1898, Lisboa, I.N.-C.M., (1988).
- 6 A. Fontoura da Costa, *A marinharía dos descobrimentos*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1960.
- 7 F. de Vasconcelos, *Pilotos das Navegações Portuguesas dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1942.
- 8 Fils de Jean I, il était le Maître de l'Ordre militaire du Christ. Henri, dit le Navigateur, a été considéré par l'historiographie traditionnelle comme le principal protagoniste de l'expansion maritime portugaise, point de vue qui fait l'objet aujourd'hui d'une profonde révision.

et l'initiative individuels. Cette lecture historiographique avait en réalité une fonction idéologique, pendant la période de l'État Nouveau (1926-1974), au cours de laquelle un discours apologétique autour des découvertes portugaises alimentait et cherchait à justifier une politique colonialiste déjà déphasée par rapport aux courants de décolonisation alors prédominants en Europe.

Il est certain que l'œuvre et la pensée des historiens portugais de dimension internationale, tels que Jaime Cortesão et António Sérgio, dans les années 1940 à 1960, ou, plus proches de nous, Luís de Albuquerque, Vitorino Magalhães Godinho, Joaquim Barradas de Carvalho, allaient à l'encontre de cette vision historique centrée autour de grandes figures et donc dominée par la mise en valeur d'individus héroïques. Mais les navigateurs étaient absents de leurs œuvres et bien davantage encore les communautés maritimes. Privilégiant une lecture plus structurelle, et géoéconomique, ces historiens, en particulier Vitorino Magalhães Godinho, se sont consacrés à la définition des cycles conjoncturels, des courbes de tendance, des politiques économiques, et ils ne se sont pas occupés des communautés maritimes en tant qu'agents du processus d'expansion outre-mer. On est là dans une ligne orientée par les présuppositions de l'École des Annales et dans une recherche documentaire alimentée par des fonds d'archives liés à l'Administration centrale. En outre, le fait que les archives de la Maison de l'Inde (Casa de Indias) – organisme central de l'organisation logistique, douanière et administrative de la navigation portugaise –, ont été détruites lors du tremblement de terre de Lisbonne de 1755, a eu des implications décisives pour la production historiographique, d'autant plus qu'au contraire de la France et de l'Angleterre, il n'existait pas au Portugal, ces importantes sources d'archives que sont les amirautés, même pendant le XVIII^e siècle, période d'apogée pour de nombreuses puissances maritimes européennes, mais déjà de déclin pour la marine portugaise.

178

En somme, du point de vue de l'information disponible, le Portugal, qui avait, avec la Maison de l'Inde, un organisme semblable à la Casa de Contratación espagnole, se trouve sans fonds documentaires qui puissent répondre, à un niveau central, aux exigences d'une recherche centrée sur les hommes de mer. C'est seulement à partir de la réhabilitation historiographique de l'histoire locale, concrétisée par la réalisation de monographies et, dans les dernières décennies, alimentée par la réhabilitation de la microanalyse comme méthode de travail, qu'on a pu conférer quelque dignité aux archives locales et aux thématiques qui y trouvent des fonds documentaires. À ce contexte s'ajoute le fait qu'au Portugal c'est seulement à partir des années 1970 que les groupes sociaux ont été considérés comme agents des transformations historiques, ce qui a été surtout vrai pour l'étude de l'époque Contemporaine.

De ce fait, au Portugal, on atteint les années 1980-1990 sans savoir qui étaient ces « navigateurs » dont on parlait d'une manière abstraite, comme s'ils étaient les simples figurants d'un film pour lequel on ne connaissait que ceux qui avaient été régulièrement considérés comme les protagonistes de l'expansionnisme portugais. Curieusement, la plupart d'entre eux n'étaient pas des hommes de mer. Combien ils étaient, quelles étaient leur provenance géographique et sociale, leur formation, culturelle et technique⁹, leur encadrement institutionnel, les formes de recrutement et de rémunération, les fonctions techniques effectives, la représentation sociale de ces hommes, les formes d'organisation sociale locale, régionale et nationale ? On n'en savait presque rien.

Comme nous l'avons déjà signalé, cette règle connaissait toutefois, quelques exceptions depuis les années 1970-1980 grâce à l'histoire locale, mais celle-ci a souvent été peu rigoureuse du point de vue théorique et méthodologique : tout en ayant une grande utilité pour ce qui nous occupe, on peut de ce fait difficilement la considérer comme un véritable « discours historiographique ». En effet, les monographies éditées par les pouvoirs locaux des communautés maritimes, en particulier du nord du Portugal ce à quoi s'ajoutent les articles d'une active presse locale (journaux, revues et bulletins culturels), ont pour centre majeur les gens de mer. Il est certain qu'on le fait encore, et une fois de plus, d'une manière plus individualiste que collective, en cherchant à identifier des figures importantes qui honorerait et renforcerait des identités locales. Les approches systématiques des communautés et des sociétés dans lesquelles ces hommes s'intégraient, sont encore presque totalement absentes. En tout cas, on ne peut pas nier que ces études font découvrir que les hommes de mer peuvent être l'objet d'analyses historiques¹⁰.

9 À l'exception du travail de A. Teixeira da Mota, *Os regimentos do cosmógrafo-mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal*, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1969 (Série « Separatas », n° 51), qui étudie les origines de l'enseignement nautique au Portugal.

10 Citons, à titre d'exemple, parmi un ensemble de travaux beaucoup plus important : B. Amândio, *Mareantes dos « portos marítimos da província do Minho » : séculos XVI a XIX : os estaleiros de Portugal em 1860-1865*, Viana do Castelo, « Amigos do Mar », 1998 ; P. M. Laranjo Coelho, *A Pederneira : apontamento para a história dos seus mareantes, pescadores, calafates e das suas construções navais nos séculos XV a XVII*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1924 ; J. Preto Guerra, *Mareantes e guerreiros de Sesimbra dos séculos XV, XVI e XVII* Lisboa, Ed. Cosmos, 1942 ; J. de Faria, *Marinheiros e Mariantes (sic) de Vila do Conde, V. Conde, s.n., 1942* ; A. Leça, pseud., *Leça dos mareantes*, Matosinhos, [s.n.], [1957], Sep. : « Boletim da Biblioteca Publica Municipal de Matosinhos », 1957 ; R. Monteiro, *Alguns mareantes desconhecidos da terra de Sesimbra* / Lisboa, R. Monteiro, 1962, communication présentée au Congrès international de l'histoire des découvertes à Lisbonne, 1960.

On doit souligner aussi que les confréries de navigateurs, vues comme une forme particulière d'organisation religieuse, non nécessairement professionnelle, ont été fréquemment objet d'étude tout au long du xx^e siècle¹¹. L'intérêt investi dans ces associations d'hommes de mer – divisées de manière symptomatique entre confréries de pêcheurs et de navigateurs – fut parallèle à la curiosité suscitée par leurs formes de religiosité particulières. Cette attention historiographique permet de comprendre l'intérêt artistique et anthropologique suscité par une expression concrète de cette religiosité, les "ex-votos"¹². D'une façon systémique, cependant, l'historiographie portugaise du début du xxi^e siècle, ne présente pas encore comme point central, ni prioritaire, l'étude des communautés maritimes, à l'exception du groupe des pêcheurs, comme cela a déjà été dit, et cela encore moins d'un point de vue social.

Il est certain qu'il existe un certain nombre d'études sur les espaces portuaires, mais elles sont essentiellement consacrées aux dynamiques économiques, en particulier commerciales, englobant le commerce ibérique et celui d'outre-mer. On peut prendre, à titre d'exemple, l'histoire économique de l'Algarve

-
- 11 R. Barreiros Calado, *A capela dos mareantes no mosteiro da Batalha : estudos histórico-arqueológicos e artísticos*, [s.l., s.n.], 1941 ; A. Lapa, *Compromisso dos pescadores : e mareantes do alto da Confraria, Irmandade do Espírito Sancto*, Lisboa, [s.n.], 1953, Sep. : « Boletim da Pesca », n° 38 (Mar. 1953) ; J. A. de Jesus Martins, *Da irmandade do Corpo Santo dos mareantes e pescadores da cidade de Lagos à « A Lacobrigense » Association de Secours Mutuel, 1749-1999*, Lagos, « A Lacobrigense », Associação de Socorros Mútuos, 2000 ; F. Ferreira Neves, *A Confraria dos Pescadores e Mareantes de Aveiro (1200-1855)*, Aveiro, [s.n.], 1973 ; F. C. Pacheco Pires, *A igreja de S. Pedro Gonçalves Telmo de Tavira : templo dos mareantes e pescadores* [s.l., s.n.], 2003 ; A. Monteiro dos Santos, *A Capela dos Mareantes na Igreja Matriz de Vila do Conde*, [s.l., s.n., 1994 ?]. Sep. de « Bol. Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde. Nova série », (12) Dez. 1993 ; *Senhora da Guia, protectora dos mareantes e pescadores de Vila do Conde*. Vila do Conde, [s.n.], 1955 ; E. da Cunha Serrão et V. M. Serrão, *Vestígios da antiga Capela do Espírito Santo dos Mareantes em Sesimbra*, Lisboa : Associação dos Arqueólogos Portugueses, 1977 ; M. Batista de Sousa, *História religiosa da paróquia de Santa Maria dos Anjos – Vila de Esposende : capela de São João Baptista*, [s.l., s.n.], 1977.
- 12 J. A. Iria, *Ex-votos de mareantes e pescadores do Algarve*, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1973 ; R. C. Smith, *Pinturas de ex-votos existentes em Matosinhos e outros santuários de Portugal*, Matosinhos, Mairie, 1966 ; *Ex votos. Painéis votivos do rio, do mar e do além-mar (Primeira exposição nacional de painéis votivos do rio, do mar e do além-mar. Museu da Marinha, Maio a Setembro de 1983)*, Lisboa, Ed. Museu da Marinha, (1983) ; *Exposição de ex-votos marítimos. Catálogo*, org. Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, Junho 1963 ; *Exposição de ex-votos. Catálogo*, org. Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, Julho 1960 ; *Exposição de tábuas votivas de Vila do Conde e seu concelho. Catálogo*, introd. Agostinho Araújo, org. Secção Cultural do Ginásio Club Vilacondense, 17 a 25 de Julho de 1978 ; *Exposição de tábuas votivas marítimas de Vila do Conde e Azurara. Catálogo*, introd. A. Monteiro dos Santos, org. Comissão de culto da Capela de N^a Sr^a do Socorro, 24 de Agosto a 5 de Setembro de 1993.

de Joaquim Romero de Magalhães¹³, ou celle des marchands de Viana do Castelo et du commerce du sucre¹⁴, oeuvre d'un historien local.

Entre 2000 et 2005 a été développé un projet de recherche, financé par la *FCT* (*Fondation pour la science et la technologie*), dénommé *Hisportos* – ou *Histoire des Ports du NO (Nord-Ouest) Portugais à l'Époque moderne*¹⁵, très bien évalué par la Commission d'Évaluation de la Fondation pour la Science et la Technologie Portugaise pour les résultats présentés, mais qui renvoyait vers une seconde édition (*HISPORTOS II*), dans laquelle serait faite l'analyse sociale et économique des ports étudiés, avec la présupposition qu'il serait nécessaire, d'abord, de délimiter les contraintes géomorphologiques, les politiques des œuvres publiques et l'étude de la construction logistique de ces espaces, pour enfin entreprendre, en prenant en compte davantage de variables, l'étude des dynamiques socio-économiques respectives et des indices de projection, aussi bien pour les *hinterlands* respectifs que pour ce qui se situe hors d'Europe, ou pour ce qui est transocéanique¹⁶. D'une manière consternante, la seconde proposition, présentée en 2006, n'a pas obtenu un financement de la *FCT*, même si quelques mérites lui ont été reconnus. Serait-ce symptomatique de quelque mépris pour les approches de nature sociale ? Nous pouvons l'envisager, mais non l'affirmer...

Si nous considérons maintenant les travaux historiques réalisés au niveau académique dans le cadre des dissertations de maîtrise et de doctorat présentées dans les divers centres d'enseignement supérieur portugais, le tableau n'est pas meilleur. Il est certain que quelques aspects totalement oubliés de la dynamique des navigations et du commerce portugais au cours de la période moderne, comme l'est celui de la logistique de l'expansion, ont été traités d'une façon systématique et solide. Il en a été ainsi avec l'architecture navale, la construction navale¹⁷, ou l'analyse des routes de navigation, comme c'est le cas de la route brésilienne du sucre¹⁸, mais l'étude des communautés des

13 J. Romero de Magalhães, *O Algarve económico. 1600-1773*, Lisboa, Estampa, 1988.

14 M. A. Fernandes Moreira, *Os mercados de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no séc. XVII*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1990.

15 HISPORTOS (POCTI/HAR/36417/2000).

16 A. Polónia, « HISPORTOS – A research Project on Portuguese Seaports in the Early Modern Age », dans *European Seaport System In The Early Modern Age – A Comparative Approach. International Workshop* (Porto, FLUP, 21/22 October 2005), Porto, IHM-UP, 2007, p. 28-39.

17 L. Freire Costa, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa...* Cascais, Patrimonia, 1997, et F. Domingues, *Os navios do mar oceano...* Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

18 L. Freire Costa, *O transporte no Atlântico...* Lisboa, CNCDP, 2002.

gens de mer reste marginale et/ou minoritaire dans l'actuelle historiographie portugaise.

Lorsque nous essayons d'évaluer le poids d'une approche de cette nature dans les travaux historiques réalisés entre 1974 et 1994, à partir d'un répertoire de la production académique portugaise¹⁹, ou à partir de la base de données des dissertations académiques disponibles dans le *webside* de la *FCT*²⁰, les résultats sont résiduels, pour ne pas dire inexistantes. Il est certain que dans quelques dissertations de doctorat sur les ports maritimes au cours de la période étudiée, la communauté des gens de mer émerge en tant que protagoniste, dans des chapitres qui lui confèrent une individualité, mais elles n'existent qu'en nombre restreint, et sans constituer, par elles-mêmes, un domaine de recherche clairement identifié²¹.

Si nous nous penchons, enfin, sur l'édition commerciale et/ou sponsorisée par les organismes financés par l'État portugais, les résultats n'incitent pas à l'optimisme : la revue *Oceanos*²², sponsorisée par la *Commission de commémoration des découvertes portugaises* et publiée trimestriellement, entre 1989 et 2002, n'a consacré aux hommes de mer que deux numéros thématiques²³, cependant que la revue *Mare Liberum*²⁴, éditée par le même organisme, forte de 22 numéros, a dédié uniquement un article à un segment

19 *Repertório bibliográfico da historiografia portuguesa (1974-1994)*, Lisboa/Coimbra, Instituto Camões/Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1995.

20 <www.estatisticas.gpeari.mctes.pt/docs/ficheiros/Doutoramentos2005.pdf>.

21 A. Polónia, « Reflections on Social Experiences In Maritime Communities the Portuguese Case in the Early Modern Age. Specificity or Globalisation of a Group Profile ? », dans *XXV Encontro da APHES, Section Thématique : Maritime Dynamics as Globalization Agent in the Early Modern Period*, coord. Amélia Polónia, (Évora, 18-19 Novembro 2005) ; A. Barros, « “Saber fazer” : a circulação de informação entre comunidades marítimas no início dos Tempos Modernos », *Revista da Faculdade de Letras – História*, Porto, III^e série, vol. 6, 2005, p. 21-48.

22 *Oceanos*, Revue Trimestrielle de la CNCDP (Commission Nationale pour les Commémorations des Découvertes Portugaises), Lisboa, 1989-2002.

23 Le n° 2 (octobre 1989), sous le thème « Viver a Bordo », et le n° 38 (avril/ juin 1999) sous le thème : « Navios e navegações. Portugal e o Mar ». Le numéro 2 comprend des articles de F. Contente Domingues et I. Guerreiro, « Viver a bordo » (p. 36-37) ; « A viagem de ida » (p. 38-40) ; « Tripulantes e passageiros » (p. 41-46) ; « Tratar do corpo » (p. 47-50) ; « Cuidar do espírito » (p. 51-55) ; « O tempo que restava » (p. 56-60) ; « Notícias sobre a vida a bordo » (p. 61-63). Le numéro 38 publie les contributions de R. Cortez de Matos, « O Cosmógrafo-Mor : O ensino náutico em Portugal nos séculos XVI e XVII » (p. 55-64) et A. Polónia, « Os Náuticos das Carreiras Ultramarinas » (p. 113-128), sur la formation des hommes de mer.

24 *Mare Liberum*, Revue de la Commission Scientifique de la Commission Nationale pour les Commémorations des Découvertes Portugaises, Lisboa, 1990-2002. 22 volumes ont été édités entre 1990 et 2002, sous la direction de Luís de Albuquerque (nos. 1-3), Luís Adão da Fonseca (4-10), Joaquim Romero de Magalhães (13-16) et Luís Oliveira Ramos (17-22). Le numéro 11-12 a été édité par la CNCDP, sans mention de nom de directeur.

particulier des communautés maritimes : les femmes²⁵. C'est un thème sur lequel nous reviendrons...

Une recherche exhaustive sur le site intitulé les *Recours pour l'histoire maritime du Portugal*, lui aussi résultat d'un projet de I&D (*Investigation & Développement*) financé par la FCT²⁶, conduit à des résultats semblables : si l'absence des hommes de mer n'est pas totale, les sociétés maritimes ou les communautés d'hommes de mer spécifiques sont presque totalement absentes.

Ce panorama n'est pas, en vérité, très différent de celui que nous trouvons dans l'historiographie espagnole. Nous pouvons utiliser dans ce domaine trois contributions : l'article corédigé par Maria Alfonso Mola et Carlos Martinez Shaw, intitulé « Maritime Historiography in Ancien Régime Mediterranean Spain », publié dans l'*International Journal of maritime History*²⁷ ; un numéro de la revue *ITSAS (Revista de Estudios Marítimos del País Vasco)* dédié à l'« Estado de la cuestión de los estudios marítimos en el País Vasco »²⁸ ; et un sommaire bibliographique sur la question, aimablement cédé par Marta Garcia Galláron, qui a récemment soutenu sa thèse de doctorat, intitulée « Taller de Mareantes » : *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*²⁹. À partir de l'analyse contenue dans ces approches et de notre connaissance de l'historiographie espagnole, nous devons accepter globalement le diagnostic présenté par les premiers auteurs auxquels il a été fait référence, selon lesquels : « les publications se rapportant aux marins et aux ports concernent exclusivement la Catalogne »³⁰. En fait, ces auteurs indiquent l'existence de quelques études sur des conflits sociaux entre les gens de mer, mais ils n'en citent qu'un seul, qui se rapporte à une communauté de pêcheurs de Lloret au XVIII^e siècle³¹. Quant aux autres éléments des gens de mer, notamment les constructeurs navals, ces mêmes historiens affirment

25 A. Polónia, « Ocupações femininas em sociedades marítimas (Portugal. Século XVI) », *Mare Liberum*, 18-19 (Décembre 1999-Juin 2000), p. 153-178.

26 <www.fl.ul.pt/unidades/centros/c%5Fhistoria/SiteRHM/>.

27 M. Alfonso Mola et C. Martinez Shaw, « Maritime Historiography in Ancien Régime Mediterranean Spain », *International Journal of maritime History* [Research in Maritime History], St. John's Newfoundland, n° 28 (2004), p. 21-44.

28 *Itsas Memoria*. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, n° 1 (1996), Donostia/ San Sebastián, Untzi Museoa/ Museu naval.

29 M. Garcia Galláron, « Taller de Mareantes » : *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*, [s.l.], Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), 2005.

30 M. Alfonso Mola et C. Martinez Shaw, « Maritime Historiography in Ancien Régime Mediterranean Spain », *International Journal of maritime History* [Research in Maritime History], St. John's Newfoundland, n° 28 (2004), p. 37.

31 F. Mas I Marquet, *La revolta des Joseps. Un conflicte dels pescadors de Lloret al segle XVIII*, Lloret, Club Marina-Casinet, 1988.

que « la situation regardant les activités liées aux ports, telles que voiliers, cordiers, armuriers, bateliers, dockers, portefaix et charretiers, est caractérisée par l'absence complète de recherches les concernant, à l'exception de l'étude de Josep Maria Delgado sur le port de Barcelone »³².

En vérité, les publications majoritaires sur les communautés maritimes sont soit des œuvres catalanes, soit des études qui font références aux confréries ou, en nombre plus significatif encore, celles relatives à des programmes et institutions de formation de marins³³. Les approches sociales systématiques

- 32 J. Llovet, *Constructors navals a l'ex-provincia marítima de Mataró*, Madrid, 1971 ; J. M. Delgado Ribas, « La organización de los servicios portuarios en un puerto preindustrial » dans Martínez Shaw (dir.), *El Derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1996, p. 107-146 ; J. M. Delgado Ribas, « La construcción naval catalana : els mestres d'aixa », *L'Avenç*, XXXVII (1981), p. 44-50. Tous cités par M. Alfonso Mola et C. Martínez Shaw, « Maritime Historiography in Ancien Régime Mediterranean Spain », *International Journal of maritime History* [Research in Maritime History], St. John's Newfoundland, n° 28 (2004), p. 38.
- 33 Voir, à titre d'exemple, les titres suivants – nous remercions vivement Marta García Gallón de sa précieuse contribution pour la compilation des références bibliographiques qui suivent – : J. M. Blanca Carlier, « El cuerpo de pilotos de la Armada », *Revista General de Marina*, vol. 197, 1979/08, p. 165-174 ; María del Carmen Borrego Pla, « Los hermanos de la cofradía de mareantes en el siglo XVI », dans *Andalucía y América en el siglo XVI. -Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1983, p. 361-387 ; *id.* « Los hermanos de la Universidad de Mareantes en el siglo XVII », dans *Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, 1983, p. 237-252 ; *id.*, « Las Ordenanzas de la Reformación de la Universidad de Mareantes en 1630 », *Temas Americanistas*, Sevilla, n° 2, 1983 ; Manuel Burgos Madroño, *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de Mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)*, Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca, 2003 ; Josu Iñaki Erkoreka Gervasio, *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz, 1991 ; Angeles Flores Moscoso, « Tripulantes de inferior categoría llovidos y desvalidos, siglo XVIII » en *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Sevilla, CSIC, 1985, p. 251-269 ; Margarita Gil Muñoz, *La vida religiosa de los mareantes. Devociones y prácticas*, Madrid, 2004 ; « La Hermandad de Santa María del Buen Aire de la Universidad de Mareantes », dans *Anuario de Estudios Americanos*, tomo I, 1944, p. 701-721 ; Celestino Lopez Martínez – *Hermandades y cofradías de la gente de mar sevillana en los siglos XVI y XVII*, Séville, 1947 ; Carlos Martínez Shaw et Marina Alfonso Mola, « El reclutamiento de la gente de mar. Las matrículas de 1607 y 1625 », dans Antonio de Béthencourt Massieu (dir.), *Coloquio Internacional. 1580-1648. IV Centenario del ataque de Van Der Does a las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas, Cabildo de Gran Canaria, 1999, p. 651-693 ; Luis Navarro García y María del Carmen Borrego Pla, *Actas de la Universidad de Mareantes*, Sevilla, 1972 ; Luis Navarro García, « El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI », *Archivo Hispalense*, 1966-1968, p. 141-178 ; *id.*, « Pilotos, maestros y señores de naos en la Carrera de las Indias », dans *Archivo Hispalense*, 1969, p. 241-295 ; *ibid.*, « La casa de la Universidad de Mareantes de Sevilla (siglos XVI y XVII) », dans Antonio Acosta Rodríguez et Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (dir.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, CSIC, 2003 ; Pablo Emilio Perez-Mallaina Bueno, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Sevilla, 1992 ; Pablo Emilio Perez-Mallaina Bueno et Juana Gil Bermejo García, « Andaluces en la navegación trasatlántica : la vida y la muerte en la Carrera de Indias a comienzos del siglo XVIII », dans

n'existent qu'en nombre résiduel dans la vaste historiographie espagnole sur l'histoire maritime, à l'exception, il faut y insister, des communautés de pêcheurs, car celles-ci ont été l'objet, en particulier dans le Pays Basque, mais aussi en Galice, d'une attention permanente et approfondie de la part des historiens et des anthropologues. Dans la liste des publications basques ressortent, même pour la période moderne, celles dominées par le rôle important du Golfe de Biscaye et de la Guipúzcoa dans le commerce maritime atlantique, où les groupes sociaux étudiés sont soit des marchands, soit des pêcheurs, et non pas ceux que nous définissons ici comme des « gens de mer ».

PROPOSITIONS POUR UNE ÉTUDE SOCIALE DES COMMUNAUTÉS MARITIMES

Face au panorama tracé, et devant à l'absence quasi totale d'approches sociales des communautés maritimes pour la période moderne dans l'espace Ibérique, nous avons cherché, ces dernières années, à la suite de l'élaboration de notre dissertation de doctorat sur un petit port du Nord-Ouest portugais, Vila do Conde au xvi^e siècle, à proposer une grille d'analyse des communautés maritimes, en présupposant que seule l'élaboration de nombreuses études comparatives permettra d'aboutir à un programme de recherches réellement consistant. En attendant, les activités liées aux Études Portuaires dans le cadre de la maîtrise d'études locales et régionales de la Faculté des lettres de l'université de Porto nous a permis de développer un débat autour de quelques questions que nous considérons comme centrales. Certaines de ces approches ont débouché aussi bien sur des travaux personnels que nous avons

Andalucía y América en el siglo XVIII, Sevilla, CSIC, 1985, p. 271-296 ; *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1997 ; "La creación de la Universidad de Mareantes", dans *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 2001, p. 43-62 ; Josep M. Pons I Guri – *Estudi dels pilot*, Barcelona, 1993 ; Jose Pulido Rubio, *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos Mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos*, Sevilla, Tip. Zarzuela, 1950. 2 vol. ; Salvador J. Rovira I Gomez, *La gent de mar de Cambrils (segle XVIII)*, Terrahona, Diputación de Tarragona, 1992 ; Manuel A. Selles Garcia et Antonio Lafuente, "La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII", dans José Luis Peset (dir.), *La ciencia moderna y el nuevo mundo, Actas de la I Reunión de la Ciencia y de la Técnica de los Países Ibéricos e Iberoamericanos*, Madrid, CSIC, 1985, p. 149-191 ; H. Sancho De Soprani, "La cofradía de mareantes de San Telmo del Puerto de Santa María", *Revista General de Marina* (juin 1984), t. 166, p. 799-807 ; Jesus Vareala Marcos, "El seminario de marinos : un intento de formación de los marineros para las Armadas y flotas de Indias", *Revista de Historia de América*, janvier-juin 1979, n° 87, p. 9-36 ; "La fundación del seminario de marinos de Guipúzcoa en 1606. Origen de las escuelas navales", dans *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, Vitoria, 1996, p. 67-76.

menés à bonne fin, que sur l'orientation de travaux de maîtrise et de projets de doctorat.

La grille analytique qui suit, systématise les directions les plus pertinentes de l'approche que nous proposons, ce que nous essaierons de justifier en exposant les réflexions théoriques qui les expliquent.

Une proposition de grille analytique

A. Les gens de mer

1. Définition étymologique d'une catégorie social : les « gens de mer »
2. Leur encadrement institutionnel : statut légal et privilèges sociaux
3. Formation professionnelle
4. Niveaux culturels
5. Activités professionnelles
6. Résultats économiques et niveaux de richesse
7. Insertion socioprofessionnelle : les confréries et confraternités des gens de mer

186

B. Les pratiques sociales des communautés maritimes

1. Comportements sociaux : les absences masculines comme facteur structurant des modèles d'accomplissements sociaux
 - Structures et comportements démographiques
 - Structures familiales
 - Protagonisme féminin : les nouveaux enjeux sociaux
2. Croyances, pratiques religieuses et sensibilités collectives
 - Comportements religieux
 - Peurs, vicissitudes et dangers : une psychologie collective spécifique ?
3. Éléments d'identité des gens de mer

C. Les sociétés littorales (Les interactions sociales)

1. La mobilité et le cosmopolitisme : projections sociales
2. Structures socioprofessionnelles des sociétés littorales : enjeux et clivages
3. Élités sociales et oligarchies de pouvoir : quelle place pour les gens de mer ?
4. Mécanismes d'intégration sociale et d'exclusion des gens de mer

D. Communautés maritimes : globalisation d'un profil social ? – Perspectives possibles pour une comparaison aux niveaux nationaux et internationaux. La grille présentée comporte trois niveaux d'analyse. Le premier est centré sur les gens de mer proprement dits, dont il s'agit de chercher à définir et à caractériser l'univers, en prenant en compte leur profil social, économique et

culturel, leur statut face au pouvoir et à la loi, les modalités de recrutement, de formation et d'accréditation professionnelle, et les espaces d'organisation socioprofessionnelle.

Le second niveau a pour but d'identifier les pratiques sociales spécifiques de ce groupe, cherchant à répondre, au cours de la synthèse finale, à la question centrale de cette recherche : y a-t-il une identité professionnelle et une identité de groupe qui soit, en tant que telle, perçue par les autres, et qui donne lieu à une auto-représentation par les agents maritimes eux-mêmes ? Ce qui veut dire aussi : y a-t-il des indicateurs suffisants pour leur attribuer une identité dans une société donnée ? Telle est donc la question fondamentale qui domine toute une enquête développée autour de deux données principales : les résultats des absences masculines et de la mobilité géographique élevée des gens de mer pour les comportements sociaux, aussi bien dans le domaine démographique (absences continues ou discontinues ; taux élevé de mariages exogènes ; faible taux de masculinité ; longs intervalles génésiques ; faible taux de fertilité...), que dans le domaine familial (familles monoparentales, veuvage précoce, famille réduites...), ou encore dans le domaine social envisagé globalement, en mettant particulièrement en évidence la question du rôle central des femmes au sein de ces communautés maritimes, ce qui s'exprime par une participation élevée au marché du travail, un rôle important pour le revenu familial, une place de commandement dans le cadre des dynamiques familiales et de stratégies matrimoniales, un poids accru dans le monde des affaires, enfin des taux d'alphabétisation élevés, le tout aboutissant à des sociétés au profil matriarcal plus marqué que pour d'autres.

En parallèle, en recourant aux études menées sur les pratiques religieuses et les sensibilités collectives, il s'agit de savoir de quelle manière les relations que ces groupes sociaux établissent avec la mer – les absences, les dangers multiples, les peurs, les divers modes de vie religieuse, les diverses relations avec le sacré ; la communication avec les différents univers et civilisations – aboutissent ou non à une psychologie collective qui caractérise ces groupes, en délimitant une structure de valeurs et un univers référentiel qui les individualisent face aux autres groupes sociaux.

En somme, ce que l'on doit essayer de discerner, c'est jusqu'à quel point l'expérience de la mer et de la vie maritime tend à définir ces groupes sociaux du point de vue de la psychologie collective, en prenant en compte leurs pratiques religieuses, sensibilités, systèmes de croyance, codes et valeurs. Autrement dit, ont-ils une individualité qui soit, à la fois, un critère

d'identité interne au groupe et de différenciation face aux autres groupes non maritimes ?

Cette problématique nous amène au troisième niveau d'analyse : celui qui veut étudier l'insertion des gens de mer, en tant que groupe social, dans les sociétés littorales. C'est à ce niveau que se situent les enjeux de solidarité, de rivalité, de consensus, de clivage, d'exclusion ou/et d'intégration des communautés maritimes dans les sociétés plus larges dont elles font partie.

188

Une première approche pourrait nous amener à identifier quelques processus qui caractérisent structurellement les sociétés littorales. Dans cette optique, on avancera tout d'abord que la forte mobilité de la population d'un côté, et l'important cosmopolitisme qui caractérise les sociétés littorales au cours de la période moderne de l'autre, ont rendu possible l'intégration de nouveaux groupes, comme les étrangers ou les esclaves, ou comme ces nombreux jeunes hommes, désencadrés, que leurs activités attiraient, soit un ensemble d'éléments susceptibles d'aboutir à des conséquences sociales importantes. C'est le cas, par exemple, des taux élevés de prostitution, d'illégitimité, d'abandon de mineurs, de concubinage et de bigamie, capables de constituer une menace pour la stabilité sociale interne des sociétés de l'Ancien Régime, ou de mettre en cause les stratégies traditionnelles de vigilance et d'encadrement social. En même temps, ces sociétés littorales sont susceptibles de produire des phénomènes de violence, de conflictualité, de pauvreté et de marginalisation sociale, auxquels la présence des nombreux équipages nationaux et internationaux circulant sur les mers n'est pas étrangère.

Il faut, en second lieu, évaluer la composition interne de ces sociétés littorales et le poids relatif, en chacune, des gens de mer. L'étude à développer part de l'idée que leur pourcentage connaît de nombreuses évolutions en fonction de la conjoncture, car il dépend des rythmes de croissance internes et de la manière dont chaque noyau de population se projette par rapport à l'extérieur. On part de cette présupposition, dont Alain Cabantous [348], entre autres, a prouvé l'intérêt, que les indices de développement d'une société ne correspondent pas toujours à la projection de ces communautés maritimes.

L'étude de la structure socioprofessionnelle d'une société donnée se révèle également essentielle pour comprendre les formes de représentation interne des gens de mer par rapport aux autres groupes (les marchands, les nobles, les artisans, les ecclésiastiques...). Il en découle un autre axe de recherche : comment et dans quelles proportions les gens de mer ont-ils accès aux structures du pouvoir local ? Le débat est complexe, puisqu'il dépend de divers

facteurs, les uns de nature juridique (ce qui est inscrit dans les textes législatifs nationaux), les autres de nature locale et parfois même circonstancielle.

Cette approche permet encore de creuser une autre question : jusqu'à quel point la valorisation professionnelle d'un groupe d'importance stratégique pour les puissances européennes de l'Époque moderne lui permet-elle de modifier son statut légal par rapport aux formes de représentation sociale et d'accès au pouvoir ? Autrement dit, comment, dans le cadre des structures légales et sociales de l'Ancien Régime, les gens de mer peuvent-ils bénéficier d'une ascension sociale ou accéder aux espaces de pouvoir ?

Enfin, en tenant compte de l'insertion des communautés maritimes dans des sociétés littorales plus vastes, il faut vérifier les mécanismes d'intégration et d'exclusion des gens de mer. Nous suivrons, dans cette approche, les conclusions avancées notamment par Alain Cabantous, selon lequel sont attribuées habituellement à ces communautés des caractéristiques qui les différencient des autres. Les navigants sont considérés comme connaissant une incessante porosité culturelle et humaine qui constitue un défi à l'ordre établi et à l'orthodoxie idéologique et culturelle. Leurs contacts avec d'autres mondes et d'autres civilisations sont considérés comme responsables de la relativisation des valeurs et des vérités, ce qui génère des phénomènes d'instabilité sociale [348]. Ce genre d'approche, présent dans les études sur certaines communautés maritimes étrangères, est presque complètement inexistant dans l'historiographie portugaise. Elle met en cause la capacité d'intégration de ces gens de mer dans la société considérée comme un tout. Seule la multiplication des études de cas sur ces communautés pourra éclairer ces questions pour l'espace portugais.

Maintenant que nous avons exposé les directions de travail qui guident les recherches que nous venons de développer et de diriger au cours des dernières années, il convient de savoir, enfin, quels résultats concrets a donnés ou pourra apporter, à l'avenir, la grille analytique proposée. Quelques-uns des points énoncés auparavant, notamment ceux relatifs à la structure socioprofessionnelle des sociétés littorales et aux élites sociales et oligarchies de pouvoir, ont été déjà un objet d'étude dans notre thèse de doctorat sur Vila do Conde au XVII^e siècle³⁴. Un autre domaine, où ont été obtenus des résultats, est celui de la caractérisation socioprofessionnelle du groupe des marins, à commencer par la question de la délimitation entre les statuts et les comportements sociaux des navigateurs et pêcheurs, à l'époque moderne,

34 S. Pereira, *A comunidade marítima de Vila do Conde no século XVII. Estudo socioprofissional*, maîtrise en études portuaires, Porto, FLUP, 2006.

ainsi que par celle de savoir qui est qui dans l'univers hétérogène des gens de mer. Entre autres directions, une maîtrise a cherché à atteindre une définition plus rigoureuse des désignations par lesquelles ces hommes sont connus, en même temps qu'elle s'est concentrée sur la signification de leurs contenus³⁵ : quelles sont les différences concrètes entre ce que désignent les termes utilisés : marin, pilote, second pilote, maître, contremaître, gardien, mousse ? Quels sont leurs statuts légaux et professionnels respectifs ? Comment se font les progressions dans la carrière ? Quel est le degré de perméabilité entre eux, et entre pêcheurs et marins ?

D'autres études ont été publiées récemment sur des questions telles que celles de la formation professionnelle, des niveaux culturels, de l'exercice des fonctions professionnelles et techniques, des accomplissements sociaux et économiques, et des niveaux de richesse des gens de mer dans quelques communautés maritimes portugaises³⁶. De nouvelles approches se focalisent sur des questions telles que celles de la pluriactivité et du profil plurifonctionnel des gens de mer³⁷. Un travail de synthèse sur ces matières est en cours d'élaboration, sa publication étant prévue pour la fin de l'année 2009³⁸.

Du point de vue des comportements sociaux, les étudiants de maîtrise ont développé d'autres travaux. Ainsi, l'étude des pratiques de violence est abordée dans une autre dissertation de maîtrise qui se propose de faire l'analyse comparative, dans la ville de Porto et au XVIII^e siècle, des comportements de violence et de marginalité propres aux populations urbaines et rurales, en mettant en évidence les comportements typiques des gens de mer³⁹.

35 Voir le travail de S. Pinto, *Caminha : estudo socio-económico de uma vila marítima*, Maîtrise d'Études Locales et Régionales, Porto, FLUP, 2008.

36 A. Polónia, « Os náuticos das carreiras ultramarinas », *Oceanos*, n° 38, (avril-juin, 1999), p. 113-128 ; *id.*, « Técnicos de navegação portuguesas. Desempenhos e perfil socioprofissional na era quinhentista », *Estudios de Historia de las Ciencias y de las Técnicas. Actas do VII Congreso da Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas* (Pontevedra, 14-18 septembre 1999), Pontevedra, Disputación de Pontevedra, 2001, vol. I, p. 245-255.

37 Voir les travaux de A. Polónia, « Os náuticos da expansão portuguesa. Perfis de actuação económica, estratégias de investimento e funções sociais. Um estudo micro-analítico », dans Avelino de Freitas de Meneses et João Paulo Oliveira e Costa (dir.), *Estudos em Homenagem a Artur Teodoro de Matos*, Lisboa, CHAM, 2007, vol. 1, p. 377-400 ; A. Barros, « Fortune de mer et pluriactivité dans le Nord-Ouest Portugais. XV^e-XVI^e siècles », dans C9.

38 A. Polónia et A. Barros, *A face oculta dos náuticos da expansão portuguesa*, Lisboa, Círculo de Leitores [en préparation].

39 A. Ribeiro, *Convívios difíceis : viver, sentir e pensar a violência no Porto de setecentos*, maîtrise d'études locales et régionales, Porto, FLUP, 2008. D'autres travaux sont en préparation : « Violência costumeira na Europa da segunda metade do século XVIII : perspectiva comparada das sociabilidade(s) violenta(s) europeias », dans *XXVII Encontro APHES – Globalização : Perspectivas em longo prazo*, Lisboa, Faculdade de Economia

Le domaine qui a suscité le plus d'études ces dernières années est celui relatif au rôle et à la place des femmes dans les sociétés maritimes⁴⁰. La pertinence de cette recherche est évidente : les communautés maritimes, en particulier celles liées aux ports de navigation et de commerce, souffrent d'un déséquilibre démographique permanent, en même temps que la stabilité féminine, nécessaire à la survie et à la stabilité des familles, s'oppose à la mobilité élevée des hommes de mer. Les femmes ne sont pas seulement des acteurs très importants de la vie familiale et n'ont pas seulement un rôle essentiel dans les dynamiques sociales et économiques locales, elles sont aussi des références en matière d'intégration sociale. La multiplication des études est venue clarifier, pour le Portugal, ce que d'autres auteurs avaient déjà mis en évidence pour d'autres espaces maritimes européens, notamment la France et les Pays-Bas [343, 348, 349]⁴¹.

da Universidade Nova de Lisboa (16-17 novembre 2007) ; « Violence in eighteenth century European cities in relation with their hinterlands – a case study (Oporto) », dans *International Workshop : Port-cities and their hinterlands – migration, trade and cultural exchanges*, Centre for Port and Maritime History, Liverpool, University of Liverpool, (7-8 décembre 2007) ; « Between maritime horizons and land realities : different ways of living violence (Portugal, 1750-1789) », dans *European Social Science History Conference 2008*, Lisboa, Faculdade de Letras. (26 février – 1^{er} mars) ; « Between fists and royal spades – distinguishable glances in everyday violence in European societies of late seven hundreds », dans *Social History Society annual conference 2008*, Roterdao, Erasmus University, (27-29 mars 2008) ; « Beating identities : constructing maritime identities of an 18th century port city – Porto », dans *16th New Researchers in Maritime History Conference. British Comission for Maritime History and Society for Nautical Research*, University of Salford, Great Manchester, Reino Unido, (14-15 mars 2008).

- 40 Études préalables sur ce sujet : A. Polónia, « Ocupações femininas em sociedades marítimas (Portugal. Século XVI) », *Mare Liberum*, 18-19 (décembre 1999-juin 2000), p. 153-178 ; *id.*, « A mulher face à expansão ultramarina. Quotidiano feminino e ausências masculinas. O estudo de um caso : Vila do Conde no século XVI », dans *Em torno da História das Mulheres*, Lisboa, Universidade Aberta, 2002, p. 107-124 ; *ibid.*, « De Portugal a espaços ultramarinos. Inclusão e exclusão de agentes femininas no processo de expansão ultramarina (Século XVI) », dans Dora Davila Mendonza dir., *Historia, Género y Familia en Iberoamérica. Siglos XVI-XX*, coord., Caracas, Universidat Católica "Andrés Bello" / Konrad Adenauer Stiftung, 2004 ; A. Polónia, « Women's contribution to family, economy and social range in maritime societies. Portugal, 16th Century », *Portuguese Studies Review*, vol. 13, n° 1, 2006, p. 269-285 ; A. Barros, « Mulheres e comércio. Linhas de intervenção da mulher portuense no negócio durante o século XVI », *Portuguese Studies Review*, vol. 13, n° 1, 2006, p. 229-268. – Voir aussi la communication de A. Polónia, « Women's participation in labour and business in the European Maritime Societies in the Early Modern Period », travail présenté dans *XL Settimana di Studi : Il ruolo economico della famiglia. Secs. XIII-XVIII*, 4^o Session : *Il diverso ruolo dei maschi e delle femmine nei contesti familiari*, (Prato, 6-10 avril 2008).
- 41 Voir : N. Dufournaud et B. Michon, « Les femmes et le commerce maritime à Nantes (1660-1749) : un rôle largement méconnu », *Clio. Histoire, Femmes et Sociétés. Le genre du sport*, 23 (2006), p. 311-330 ; N. Dufournaud, *Rôles et pouvoirs des femmes au XVI^e siècle dans la France de l'Ouest*, thèse de doctorat en sciences sociales, Paris,

Le programme de recherches proposé jusqu'à maintenant, dont la mise en place a suscité la participation de quelques jeunes historiens en privilégiant l'étude des pratiques et des comportements sociaux et l'analyse des insertions des gens de mer dans les sociétés littorales, suppose l'approfondissement des études locales et la réhabilitation des fonds documentaires qui sont eux aussi locaux. La plus grande partie des travaux publiés jusqu'à maintenant provient d'une recherche empirique lente, menée dans des archives locales et dans celles de districts, basée sur le croisement de sources comme méthodologie principale. Pour les réaliser, ils ont eu recours à la documentation existant dans les fonds notariaux, paroissiaux, judiciaires, municipaux, ou encore dans les établissements de miséricorde et d'autres confréries et confraternités particulières. Des procès du tribunal d'Inquisition se sont révélés, eux aussi, utiles pour ce genre d'approche.

L'efficacité de la recherche dépend ainsi, dans une certaine mesure, de la disponibilité de l'information nécessaire pour mener à bien ces travaux. C'est pourquoi un centre de documentation sur les ports maritimes du Nord-Ouest Portugais au XVI^e siècle, à été constitué à Vila do Conde⁴². Si la plus

École des hautes études en sciences sociales, septembre 2007. – Voir aussi les *working papers* de D. van den Heuvel, *The capacity and incapacity of married female traders in the Northern Netherlands. An exploration of the legal status of female public vendor*, travail présenté dans *First Conference on the Economic History of the Low Countries*, Antwerp, 18-19 novembre 2004, on-line : <www.iisg.nl/publications/female-traders.pdf> ; M. van Dekken, *Female brewers in Holland and England*, travail présenté dans *Fifth European Social Science History Conference*, Berlin, 24-27 march 2004, on-line : <www.iisg.nl/research/dekken.doc> ; D. van den Heuvel, *Women and work in the early modern Netherlands : women's work in trade* ; E. van Nederveen Meerkerk, *Women and work in the early modern Netherlands : textile workers, gender, and the organization of production* ; A. Schmidt, *Women and work in the early modern Netherlands : an introduction to the project*, travail présenté dans *European Social Science History Conference*, Berlin, March 25, 2004, on-line : <www.iisg.nl/research/schmidt.doc> et les publications de E. van Nederveen Meerkerk, « Segmentation in the pre-industrial labour market : women's work in the Dutch textile industry, 1581-1810 », *International Review of Social History*, 51 (2), 2006, p. 189-216 ; A. Schmidt, « The winter of her life ? Widowhood and the lives of Dutch women in the early modern era », dans *The prime of their lives : Wise Old Women in Pre-Industrial Europe*, dir. A.B. Mulder-Bakker et R. Nip, Leuven, Peeters, 2004, p. 137-148. – Voir aussi la section thématique *Work and the Household in Early Modern and Modern Europe : Learning about Gender from the Local*, dans ESSHC 2008 (European Social Sciences History Congress), Lisboa, février-mars 2008, où s'inscrivent les communications de D. Abreu-Ferreira, *Locating the maritime and the gender in an early modern Portuguese town* ; A. Polónia, *Women's Labour and Households in Maritime Communities in Early Modern Portugal* ; J. Schwarzkopf, *Work and the Household in circum-1900 Lancashire* ; V. Burton, *Ten-Shillings A Week' : How Did Women Manage [Households] in English Industrial Ports ?* ; T. Lambrecht, *Female servants in husbandry and saving strategies in the Southern Low Countries (1650-1850)*.

42 CEDOPORMAR in <www.cm-viladoconde.pt/cidadeconcelho/historiapatrimonio/patrimonio/movel/quinhentistas/cen_quinhentista.htm>.

grande partie de ses ressources est constituée par des reproductions de fonds documentaires relatifs à Vila do Conde issues des archives municipales de cette ville, on y trouve aussi des documents provenant des Archives du District de Porto, des Archives Nationales portugaises conservées à la Tour du Tombo, des Archives des Indes de Séville et des Archives nationales espagnoles de Simancas, en plus des reproductions de la cartographie existant dans d'autres archives et bibliothèques, notamment au Brésil. Ce projet pilote, fonctionnant par le système *intranet* depuis 2004, permettra bientôt la consultation et la reproduction documentaires *on-line*, via le *web*. La mise à la disposition des chercheurs, *on line*, des fonds des Archives Nationales portugaises de la Tour du Tombo, qui étaient jusqu'alors pratiquement introuvables, a beaucoup contribué à rendre disponible l'information indispensable à la mise en route du projet de recherche qui vient d'être énoncé.

L'obtention des résultats pour un programme de cette nature exige, bien évidemment, un travail d'équipe, mais aussi une coordination scientifique et des approches comparatives, au niveau national comme international, y compris pour débattre la question, qui nous paraît fondamentale, de savoir si les profils d'action ainsi que les accomplissements et comportements sociaux de ces groupes, analysés à partir d'études de cas, sont spécifiques des communautés maritimes portugaises ou si, au contraire, ils se retrouvent par delà les frontières politiques et même, on ne peut l'exclure, les frontières religieuses, ce qui amènerait, dans ce cas, à proposer un modèle plus global. On accepte déjà l'idée, communément partagée, que la logique du capitalisme commercial et financier, basée sur des réseaux commerciaux et d'affaires, tend à s'imposer dans l'Europe moderne, en dépit des rivalités entre les univers politiques, les agents économiques et les milieux d'affaires. Pourrait-on aussi envisager comme vraisemblable l'existence d'une vaste communauté de gens de mer, séparés par des conjonctures de belligérance et de rivalités, mais, en fait, unis par des modes de vies communs, par des comportements, par des valeurs et par des facteurs spécifiques qui, tout à la fois, les différencient des autres groupes sociaux, et en font un groupe social à l'identité commune au niveau européen ?

Un projet récent de recherche internationale, financé par l'*European Science Foundation*, dans laquelle le Portugal participe à travers une équipe d'historiens des Universités de Porto, Coimbra et Lisbonne, intitulé *DynCoopNet (Dynamic Complexity of Cooperation-Based Self-Organizing Networks in the First Global Age)*, paraît prometteur pour l'approfondissement de ces questions, en se centrant sur les études de réseaux (sociales, économiques, familiales, politiques), et sur des concepts tels que ceux de la réputation, du

prestige social, de l'élargissement des groupes, des formes de solidarité et concurrence, etc.

194

D'une manière concrète, le projet essaiera, à partir d'une vaste recherche documentaire, disponible dans une base de données, d'étudier les mécanismes de coopération (positive et négative) qui conduisent à la constitution de véritables réseaux sociaux et économiques. Suivant une méthodologie multidisciplinaire, l'équipe utilisera des modules d'analyse du *SIG* (*Système d'information géographique*) pour projeter dans l'espace et dans le temps ces réseaux, fréquemment intercontinentaux ; elle recourra aussi à la modélisation mathématique pour évaluer les hypothèses théoriques, et pour identifier des lignes de tendances dans ce genre de comportements. Si l'on suppose que ces méthodologies permettront d'atteindre des résultats importants, bien qu'elles soient largement exigeantes du point de vue scientifique, l'étude des relations établies par les gens de mer dépassera les frontières politiques et géographiques, pour définir un nouvel espace d'analyse, qui leur serait propre, presque sans frontières – géographiques ou épistémologiques. Le projet est encore, cependant, sur sa rampe de lancement, le 1^{er} Juin 2008 étant la date officielle de son début. Peut-être pourrons-nous apporter déjà quelques uns de ses résultats, ou de ses échecs, dans une prochaine réunion du GIS (*Groupement d'intérêt scientifique*) *d'histoire maritime*⁴³.

43 Mise au point en français de J.-P. Poussou.

L'HISTOIRE MARITIME EN ITALIE

Michela D'Angelo

BEAUCOUP DE SOURCES ET PEU DE RECHERCHES

Un vieux proverbe italien décrit l'Italie comme la « Terre des saints, des poètes et des navigateurs ». Ce dicton, aussi vrai soit-il, semble avoir été négligé par l'historiographie italienne. Sans doute les historiens italiens ont-ils, pour la plupart, préféré concentrer leur recherche sur les saints et les poètes, plutôt que sur les gens de mer, navigateurs et marins. Aujourd'hui encore, l'histoire maritime joue un rôle secondaire dans l'historiographie italienne, alors même qu'une documentation gigantesque sur les activités des marins et des marchands, des ports, vaisseaux, routes maritimes et marchandises, repose inexploquée dans les archives italiennes.

Il y a quarante ans, en 1967, Luigi De Rosa proposait une conférence sur *Vent'anni di storiografia italiana (1945-1965)* au premier congrès de la *Société italienne d'études historiques (Società Italiana degli Storici)*. Dans son analyse de l'historiographie italienne des vingt dernières années, le Professeur De Rosa observait qu'en Italie, l'histoire maritime et particulièrement ses aspects économiques (les ports, transports, assurances...) n'était jamais « abondante », même pour ce qui touchait au Moyen Âge, qui reste pourtant l'une des périodes les plus étudiées de l'histoire économique¹. Plus de deux décennies plus tard, Giuseppe Galasso notait qu'au commencement des années 1990, le bilan de l'histoire maritime était plus remarquable pour ce qui restait à accomplir que pour ce qui avait été fait. Dans sa contribution à l'histoire de la

1 Luigi De Rosa, « Vent'anni di storiografia italiana (1945-1965) », dans *La storiografia italiana negli ultimi 20 anni*, Milano, Marzorati, 1970, II, p. 868-883.

construction navale en Italie du sud, Galasso affirmait que l'histoire maritime accusait davantage d'absence que de présence (« *più assenze che presenze* »)².

Il y a quelque dix ans, Paolo Frascani esquissait un état des lieux de l'histoire maritime récente (*La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni*). En 1999, Frascani insistait non seulement sur les progrès très lents enregistrés dans les études historico-maritimes, particulièrement celles touchant à l'Italie du sud, au cours des années 1980 et 1990, mais il déplorait aussi « le manque total d'attention prêtée aux sources ainsi qu'aux documents et traces matérielles »³.

Deux exemples serviront à mieux expliquer cette dernière observation. Les journaux de bord préservés aux *Archivio di Stato di Napoli* viennent seulement d'être analysés pour la première fois, justement par Paolo Frascani, lequel a fait de ces documents, en 2001, la source principale de son étude de la navigation à voile et à vapeur à Naples après l'Unification italienne⁴. Les archives siciliennes représentent également une mine quasi inexplorée et, en guise d'exemple, j'ajouterai seulement que dans l'*Archivio di Stato di Palermo*, il existe une source précieuse, les *Regia Dogana* de Palerme, que l'on a aussi appelés les *Secrezia*, reflétant l'activité de ce port sur plus de deux siècles et demi, de 1583 à 1824. Cette source consiste en une série de 1 774 registres, les *Responsali*, dans lesquels sont cités le nom et le type de navire ou de vaisseau, le nom et la nationalité du capitaine, les marchandises embarquées ou déchargées, leur provenance et leur destination, des informations sur l'importation, l'exportation, le transfert d'un navire à l'autre... Et pourtant, cette source reste inexploitée par les historiens maritimes, malgré l'article du précurseur Carmelo Trasselli (1959), et son travail à la fin des années 1950 et au début des années 1960 sur « Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile »⁵. À part une étude de Nicole Gotteri (1969) sur les années 1600-1605, intitulée « Marins, navires et marchandises à la Douane de Palerme »⁶, il n'existe guère que l'œuvre monumentale entamée par Rosario Lentini, qui analyse actuellement cette source pour les années 1800-1815.

2 Giuseppe Galasso, « Il Mezzogiorno e il mare », dans Arturo Fratta (dir.), *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, Napoli, Electa, 1990, p. 11.

3 Paolo Frascani, « La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni », dans Antonio Di Vittorio et Carlos Barciela Lopez (dir.), *La storiografia marittima in Italia e in Spagna*, Bari, Cacucci, 2001, p. 314.

4 Paolo Frascani, « Una comunità in viaggio : dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900) », dans Paolo Frascani (dir.), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001.

5 Carmelo Trasselli, « Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile », dans *Les Sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1962, p. 105-119.

6 Nicole Gotteri, « Gens, navires et marchandises à la Douane de Palerme (1600-1605) », *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, 81 (1969), p. 783-860.

Ce projet n'est pas encore achevé mais Lentini a déjà présenté les premiers résultats de ses recherches au second congrès de la *Mediterranean Maritime History Network (MMHN)* : « Faire des vagues en Méditerranée » (Messine-Taormina, 2006)⁷.

Bien d'autres exemples pourraient être cités pour souligner l'état de la recherche maritime en Italie. Tant de sources, si peu d'études, font de l'historiographie maritime italienne un domaine d'ombres et de lumières.

OMBRES ET LUMIÈRES

L'histoire maritime n'a pas encore droit de cité dans l'univers de la recherche en Italie, où elle est plutôt considérée comme faisant « partie intégrante de l'histoire de l'économie », comme l'ont récemment fait remarquer Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo⁸. Dans les universités italiennes, il n'existe pas de chaire d'histoire maritime, qui se trouve de ce fait dispersée ici et là dans les cours d'histoire ancienne, médiévale, moderne et contemporaine, et même incidemment reliée à des cours d'archéologie marine ou de biologie marine⁹. En revanche, certaines universités commencent à proposer des cours d'histoire de la Méditerranée.

Ainsi, l'histoire maritime reste un champ de recherche individuel, arpenté par les spécialistes de l'économie comme par les historiens des époques ancienne, médiévale, moderne et contemporaine. À titre d'exemple, des historiens éminents comme Carlo M. Cipolla, Alberto Tenenti et Ugo Tucci ont mené des recherches liées de près à l'histoire maritime, tandis qu'au début des années 1990, Salvatore Bono fondait à la fois la *Société internationale des historiens de la Méditerranée (SIHMED)* et la lettre de liaison publiée à l'intention de ses membres, en vue de renforcer les liens entre ceux qui explorent le sujet.

Un premier état des lieux de l'histoire maritime en Italie fut établi lors du congrès organisé par Antonio Di Vittorio sur les *Tendances et perspectives dans l'historiographie maritime contemporaine* (Naples, 1984). Le thème était la recherche en histoire maritime avant les années 1980. Toutes les interventions ayant pour thème l'histoire maritime des États italiens aux époques médiévale

7 Rosario Lentini, « British Merchants, Ships and Goods in Palermo 1800-1815 », dans 2nd MMHN Conference, *Making waves in the Mediterranean* (Messina, 3-7 May 2006), à paraître.

8 Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo, « Maritime History since Braudel », dans Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo (dir.), *New Directions in Mediterranean Maritime History*, numéro thématique, *Research in Maritime History*, n° 28, 2004, p. 1-19 (p. 14).

9 Voir, par exemple, Maria Lucia De Nicolò (dir.), *Mediterraneo. Archeologia navale e storia marittima dall'antichità al XX secolo*, Cattolica, Comune di Cattolica, 2008.

et moderne, soulignaient les insuffisances des documents nombreux, mais trop souvent fragmentaires, publiés au cours du dernier siècle¹⁰. Ce premier bilan, assez négatif, fut suivi par une analyse plus récente des publications parues au cours des années 1980 et 1990. À Bari, en 1999, Antonio Di Vittorio et Carlos Barciela Lopez organisèrent une rencontre entre historiens italiens et espagnols dans le but de mieux cerner les perspectives et progrès en matière d'histoire maritime des deux nations. Les rapports sur les États italiens, au-delà de leurs aspects novateurs, soulignèrent une fois de plus l'existence de champs de recherche inexplorés dans les différentes régions¹¹.

Les conférences présentées lors des deux congrès organisés par Di Vittorio nous fournissent une mise à jour de la bibliographie, mais elles peuvent également être considérées comme des « cahiers des doléances » sur les manquements de l'historiographie maritime italienne, dans l'intervalle entre les découvertes géographiques des xv^e et xvi^e siècles et l'introduction au xix^e siècle de la navigation à vapeur. Par bien des côtés, l'histoire maritime italienne des époques moderne et contemporaine attend encore d'être déchiffrée à la lumière de ces tendances novatrices.

Il y a trois ans seulement, Elisabetta Tonizzi et moi-même, respectivement pour les époques moderne et contemporaine, nous sommes efforcées de retracer les tendances générales de l'historiographie maritime récente en

-
- 10 Antonio Di Vittorio (dir.), *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima contemporanea : gli Stati Italiani e la Repubblica di Ragusa secoli XIV-XIX*, Napoli, Pironti, 1986. Dans cet ouvrage, voir Giuseppe Felloni, « La storiografia marittima su Genova in età moderna », p. 29-46 ; Ugo Marchese, « Qualche spunto sulla storiografia marittima genovese relativa all'800 », p. 47-52 ; Marcello Berti, « La storiografia marittima sulla Toscana (1950-1984) », p. 53-72 ; Ciro Manca, « La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa », p. 73-94 ; Giovanna Motta, « La storiografia marittima siciliana », p. 95-122 ; Sergio Anselmi, « Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale : bilancio di studi, problemi, metodi, programmi », p. 125-150 ; Ugo Tucci, « La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia », p. 151-173 ; Giovanni Panjek, « La storiografia marittima su Trieste negli ultimi 40 anni (secoli XVI-XIX) », p. 175-234 ; Tommaso Fanfani, « Riflessioni sulla storiografia marittima triestina », p. 235-239.
- 11 Antonio Di Vittorio, Carlos Barciela Lopez (dir.), *La storiografia marittima, op. cit.* ; pour l'historiographie maritime italienne depuis les années 1980, voir Vito Piergiovanni, « La storiografia del diritto marittimo », p. 1-10 ; Paola Massa Piergiovanni, « La Repubblica di Genova », p. 11-20 ; Giuseppe Bracco, « Il litorale sabauda », p. 41-44 ; Giovanni Panjek, « Trieste e il litorale », p. 75-101 ; Giovanni Zalin, « Considerazioni sulla storiografia marittima veneziana tra Basso Medioevo e Settecento », p. 121-154 ; Marcello Berti, « La storiografia marittima sulla Toscana (1984-1999) », p. 179-235 ; Luciano Palermo, « La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa (1980-2000) », p. 253-268 ; Giuseppe Di Taranto, « La marina mercantile del Mezzogiorno. Un bilancio storiografico (1950-1980) », p. 285-295 ; Paolo Frascani, « La storia marittima del Mezzogiorno », p. 297-314 ; Giuseppe Barbera Cardillo, « Il Regno di Sicilia », p. 337-350 ; Giuseppe Doneddu, « La storiografia marittima sul Regno di Sardegna », p. 351-366 ; Ezio Ferrante, « La storiografia marittima dell'Italia contemporanea : bilancio e prospettive », p. 417-425.

Italie pour un numéro spécial de *Research in Maritime History* (2004), édité par Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo¹². Nous aussi, nous avons relevé les zones d'ombre et de lumière des études maritimes en Italie pour les époques moderne et contemporaine, et conclu que la carte de l'histoire maritime italienne montrait davantage de zones blanches que de territoires bien cartographiés.

Reste que, comme l'a noté Elisabetta Tonizzi, « la récente émergence de quelques signes positifs, issus de la récupération de sources négligées ou tout simplement oubliées, laisse espérer que l'historiographie maritime de l'Italie post-Unification est en passe de trouver son chemin ». L'histoire maritime de l'Italie contemporaine est en progrès : « Peu satisfaisante mais manifestant de nets signes d'amélioration » semble donc, sans vouloir se montrer excessivement optimiste, la définition actuellement la plus apte à qualifier l'état de la question¹³.

Peu à peu, au fil de ces dernières décennies, l'histoire maritime a évolué. Depuis les années 1980, les universitaires italiens s'intéressent davantage aux sujets maritimes ; à partir de points de vue différents, ils envisagent les activités maritimes sous un jour nouveau. Actuellement, l'histoire maritime fait l'objet d'une nouvelle approche interdisciplinaire. Les questions qui émergent aujourd'hui ne proviennent pas uniquement des recherches menées par des individus, mais aussi et surtout d'études interdisciplinaires, de congrès et de séminaires traitant des aspects variés de l'histoire maritime sur le long terme. Par exemple, le symposium sur les *Peuples de la Méditerranée* (Naples, 1980) représente un tournant dans l'étude des différents aspects de la vie en Méditerranée à l'époque moderne (vaisseaux, marins, marchands, commerce, pêche...)¹⁴.

Ce fut encore dans les années 1980 qu'une attention renouvelée se porta à la fois sur la relation symbiotique entre port et ville au colloque *Villes ports de la Méditerranée* (Gênes, 1985), comme sur les ports en tant que noyau de l'activité économique au congrès : *Les Ports, des entreprises économiques* (Prato, 1987)¹⁵. Il y eut aussi la rencontre organisée au début des années 1990 par

12 Michela D'Angelo et M. Elisabetta Tonizzi, « Recent Maritime Historiography on Italy », *Research in Maritime History*, n° 28, 2004, p. 55-82 [part. I : Michela D'Angelo, « The Italian States before unification », p. 55-69 ; part II : M. Elisabetta Tonizzi, « Post-Unification Italy, p. 69-82 ».]

13 M. E. Tonizzi, « Post-Unification Italy », *Research in Maritime History*, n° 28, 2004, p. 82 ; voir aussi Ezio Ferrante, « La storiografia marittima dell'Italia contemporanea : bilancio e prospettive », dans *La storiografia marittima in Italia e Spagna, op. cit.*, p. 417-425.

14 Rosalba Ragosta (dir.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, Pironti, 1981.

15 Ennio Poleggi (dir.), *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archologia*, Genova, Sagep, 1989 ; Simonetta Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica (sec. XII-XVIII)*, Firenze, Istituto F. Datini/Le Monnier, 1988.

Tomaso Fanfani sur *L'Italie et la mer* (Viareggio, 1991), mettant en lumière les liens entre la construction navale, le transport maritime et le commerce, dans une perspective historique¹⁶. De nouvelles pistes de recherche ont été proposées dans le livre édité par Paolo Frascani en 2001, *La Navigation à voile et à vapeur au XIX^e siècle*, ouvrage qui se penche particulièrement sur les évolutions sociales et économiques liées à la transition de la marine à voile à la marine à vapeur¹⁷.

200

En se basant sur ces exemples, l'on peut conclure qu'au cours de ces dernières décennies, l'historiographie maritime italienne a connu un renouvellement notable, mais dont l'impact inégal sur les différents secteurs de recherche est inégal. En ce qui concerne l'époque moderne, l'effet de mode en historiographie, les nombreuses ressources d'archives inexplorées, ainsi que la fragmentation politique, la diversité économique et la complexité sociale des différents États italiens entre la fin du xv^e siècle et le milieu du xix^e siècle, peuvent tout à fait expliquer le manque d'études sur le long terme, ainsi que la focalisation de la recherche sur des réalités individuelles, parfois détaillées, au point de souffrir du manque d'une vision globale. Certains travaux récents, en revanche, indiquent que ces lacunes sont comblées peu à peu, tandis que des approches intéressantes se manifestent depuis deux ou trois décennies vis-à-vis de l'utilisation des archives et de l'analyse méthodologique. Une grande partie des études récentes portent sur les ports et leurs infrastructures, sur les marchandises et les marchands, sur les vaisseaux et les marins, les routes maritimes et la navigation, les ressources et les dangers en mer, en esquissant un portrait complet et vivant de cet univers. D'autres sujets, notamment le cabotage et les compagnies maritimes, restent à explorer¹⁸.

Comme le notait Elisabetta Tonizzi dans une sorte de bilan provisoire de l'époque contemporaine :

si la "toile" historiographique représentant ces questions est par endroits très remplie et brillamment colorée – le problème du protectionnisme maritime étant la question la plus complètement étudiée, bien qu'une préférence chronologique privilégie presque exclusivement les cinquante années suivant l'Unification – elle garde trop de zones usées et ternies. Autrement dit, il y a dans cette fresque davantage de lacunes que de parties remplies, et davantage

16 Tommaso Fanfani (dir.), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, Napoli, E.S.I., 1993.

17 P. Frascani (dir.), *A vela e a vapore...*, *op. cit.*

18 M. D'Angelo, « The Italian States before Unification », dans M. D'Angelo et M. E. Tonizzi, « Recent Maritime Historiography on Italy », art. cit., p. 68.

de paysages très localisés, au point de tendre au provincialisme, que de perspectives nationales ou internationales¹⁹.

GENS DE MER, RISQUES ET PÉRILS EN MER

Les recherches maritimes récentes prêtent davantage attention qu'auparavant aux communautés vivant avec la mer, pour et par la mer, aux hommes qui passent leur vie sur l'eau plutôt que sur la terre sèche, et qui ne cessent de partir et de revenir. Un exemple récent et positif de cet intérêt nouveau s'est manifesté en 2005 avec le congrès annuel de l'*Istituto di Storia Economica Francesco Datini* (Prato, Florence) intitulé *Richesses de mer, richesses venues de la mer*. Ce colloque s'efforçait d'analyser, d'une façon globale et non sectorielle, les rapports entre les hommes et la mer, le rôle de la mer dans le développement économique, l'interaction entre mer et terre dans l'utilisation des ressources naturelles – par exemple, le bois nécessaire pour les navires –, les emplois liés à la mer et l'activité économique des communautés côtières²⁰.

Aujourd'hui, la mer est donc essentiellement considérée en tant que ressource économique, à la fois source de nourriture (ressource halieutique) et d'emplois pour les pêcheurs et les marins, comme pour les travailleurs restant à terre, tels les ouvriers des chantiers navals et les employés des ports.

En référence à ces « travailleurs de la mer », peu d'études ont été consacrées à leur vie et conditions de travail : apprentissage, recrutement, salaires, approvisionnement et nourriture à bord... Dans le cadre général du travail effectué sur la question des *gens de mer*, il faut se souvenir, par ordre de chronologie et d'importance, tout d'abord du congrès organisé par le professeur Luigi De Rosa à Naples en 1980 sur *Les Peuples de la Méditerranée*.

- 19 M.E. Tonizzi, « Post-Unification Italy », dans M. D'Angelo et M. E. Tonizzi, « Recent Maritime Historiography on Italy », p. 82.
- 20 Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, Firenze, Istituto F. Datini/Le Monnier, 2006 ; voir par exemple, Paola Massa, « Il mare come fattore di sviluppo e di integrazione economica », p. 11-55 ; Raffaello Vergani, « Legname per l'Arsenale : i boschi "banditi" nella Repubblica di Venezia, secoli XV-XVII », p. 401-414 ; Maurizio Gangemi, « Dal Regno di Napoli a Cartagena. Il Mezzogiorno e l'approvvigionamento di legname dell'arsenale spagnolo a metà '700 », p. 415-430 ; Paola Nardone, « L'economia delle comunità abruzzesi lungo la costa dell'Adriatico », p. 441-460 ; Luciano Palermo, « Economie marittime e insediamenti umani sulle coste tirreniche dello Stato della Chiesa tra XVII e XVIII secolo », p. 461-487 ; Donatella Strangio, « Il porto di Civitavecchia (sec. XVI-XVIII) : investimenti e sviluppo economico », p. 761-772 ; Luisa Piccinno, « Città portuale e interessi privati : i progetti di ampliamento del porto franco di Genova tra '600 e '700 », p. 773-794 ; Marco Moroni, « Tra "relitti di mare" e paludi costiere : nascita di una comunità di pescatori a San Benedetto del Tronto (secoli XVI-XVIII) », p. 1041-1056 ; Raffaella Salvemini, « Le pratiche di sanità marittima nel Regno di Napoli nella seconda metà del '700 », p. 1201-1217.

Ce congrès peut encore être considéré comme le grand tournant de l'étude de la vie maritime (navires, marins, marchands, commerce, pêche...) de plusieurs régions de la Méditerranée : les interventions de Ugo Tucci, Cesare Moschetti et Gaetano Cingari, par exemple, ont mis en lumière certains aspects de la vie quotidienne en mer à Venise, à Naples et dans le détroit de Messine²¹. Il faut aussi mentionner le congrès sur *La Vie à bord des navires en Méditerranée aux XVI^e et XVII^e siècles* (1987), où fut décrite la vie quotidienne à bord des navires du début de l'époque moderne²².

Les gens de mer, ceux qui vivent et travaillent en mer et avec la mer (pêcheurs, marins, constructeurs de navires...), ont surtout fait l'objet de nouvelles études dans la recherche en histoire maritime des années 1990. Nous devons un premier travail historique sur la pêche et les pêcheurs en Italie à Sergio Anselmi. L'esquisse d'Anselmi, menée au début des années 1990, montre combien il est difficile de cerner complètement ce sujet, à cause de l'insuffisance des données statistiques, et des aspects très diversifiés des mers qui entourent la péninsule italienne (les mers ligurienne, tyrrhénienne, ionienne et adriatique)²³. Reste que la pêche et les pêcheurs commencent depuis quelques années à faire l'objet d'analyses poussées de divers chercheurs, et à fournir le thème de rencontres entre historiens. Des contributions importantes ont été apportées notamment par les colloques organisés par Giuseppe Doneddu et Maurizio Gangemi sur la pêche en Méditerranée et en Italie, aux époques moderne et contemporaine²⁴. Il y a aussi eu le congrès récent sur les *Poissons, bateaux et pêcheurs en Méditerranée, de l'époque médiévale à l'époque contemporaine*, qui s'est tenu près de Salerne en octobre 2007²⁵.

21 Rosalba Ragosta (dir.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, Pironti, 1981 ; voir, par exemple, Ugo Tucci, « Marinai e galeotti nel Cinquecento veneziano », p. 677-692 ; Cesare Moschetti, « Aspetti organizzativi e sociali della gente di mare del golfo di Napoli nei secoli XVII e XVIII », p. 937-973 ; Gaetano Cingari, « Uomini e navi nell'area dello Stretto », p. 1003-1029.

22 Atti del convegno « La vita a bordo delle navi nel Mediterraneo nei secoli XVI-XVII », *Quaderni Stefaniani*, 1987.

23 Sergio Anselmi, *La pesca in Italia. Note e indicazioni per un profilo storico*, Ancone, Ente Fiera, 1990.

24 Giuseppe Doneddu et Maurizio Gangemi (dir.), *La pesca nel Mediterraneo occidentale (sec. XVI-XVIII). Atti del I convegno di studi sulla storia della pesca (Bosa, 1994)*, Bari, Puglia grafica, 2000 ; Giuseppe Doneddu et Alessandro Fiori (dir.), *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo. Atti del II convegno di studi sulla storia della pesca (Alghero-Cabras, 2001)*, Sassari, EDES, 2003 ; Maurizio Gangemi (dir.), *Pesca e patrimonio industriale. Tecniche, strutture e organizzazione (Sicilia, Puglia, Malta e Dalmazia tra XIX e XX secolo)*, Bari, Cacucci, 2007.

25 *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal Medioevo all'età contemporanea* (Fisciano-Vietri sul Mare-Cetara, 3-6 ottobre 2007).

Les importantes recherches menées par certains historiens sur des sujets très spécifiques méritent d'être citées : par exemple, Maria Lucia De Nicolò et son analyse très large sur de nombreux aspects de la pêche, des pêcheries et des pêcheurs en Adriatique. Son travail examine le poisson en tant que ressource alimentaire, les systèmes de pêche locaux, les bateaux de pêche, les problèmes financiers et les réseaux commerciaux, les migrations de pêcheurs²⁶. Il faut également nommer Maria Sirago et ses nombreux articles sur les pêcheurs et l'évolution des systèmes de pêche dans l'histoire de l'Italie du sud²⁷. Pour la même région géographique, dans un cadre élargi à l'échelle du pays, Marco Armiero s'est efforcé d'entamer une reconstruction quantitative de la place de la pêche et du nombre de pêcheurs aux XIX^e et XX^e siècles²⁸. Biagio Salvemini a étudié, en solitaire, les pêcheurs des Pouilles au fil de l'histoire, tandis qu'Andrea Zanini se penchait sur les pêcheurs de Ligurie entre les XVII^e et XVIII^e siècles, Maria Ciotti sur ceux de l'Adriatique, Alida Clemente sur ceux de Naples, et Rosario Lentini sur les pêcheurs siciliens entre les XIX^e et XX^e siècles²⁹.

- 26 Voir, par exemple, M.L. De Nicolò, *Mangiar pesce nell'età moderna. Diritto di pesca, produzione, conservazione, consumo*, Fano, Grapho, 2004 ; M.L. De Nicolò, *Microcosmi mediterranei. Le comunità dei pescatori in età moderna*, Bologna, CLUEB, 2004, notamment les chapitres « Tecniche di pesca e tipi navali. Tra invenzioni e nuove maniere di pescare », p. 99-173 ; « Le comunità dei pescatori vaganti. Risorse, migrazioni, conflitti », p. 175-230 ; « Stile, usanza e consuetudine della marineria », p. 249-289 ; « Finanziamento e rischio nell'impresa di pesca », p. 291-304 ; M.L. De Nicolò, *Tartanon pesarese un veliero adriatico. Costruzione governo attività usi marittimi*, Gradara, Banca di Credito di Gradara, 2005 ; *La comunità delle rive. Un'identità mediterranea*, Gradara, Banca di Credito di Gradara, 2007 ; *Istituzioni, società, tradizione navale, secoli XIII-XVIII*, Gradara, Banca di Credito di Gradara, 2008.
- 27 Maria Sirago, « La gente di mare nel Mezzogiorno moderno. I pescatori e i loro sistemi di pesca (1503-1806) », *Rassegna Storica Salernitana*, 34 (2000), p. 91-145.
- 28 M. Armiero, « L'Italia di Padron 'Ntoni. Pescatori, legislatori e burocrati tra XIX e XX secolo », dans P. Frascani (dir.), *A vela e a vapore, op. cit.*, p. 177-213 ; M. Armiero, « Oltre la montagna. La pesca nell'Abruzzo preunitario », *Abruzzo contemporaneo*, 1998, p. 25-46 ; M. Armiero, « La risorsa contesa. Norme, conflitti e tecnologie tra i pescatori meridionali (XIX secolo) », *Meridiana*, 31 (1998), p. 179-206 ; M. Armiero, « La risorsa invisibile. Stato, pescatori e comunità nell'Ottocento meridionale : il caso di Taranto », dans P. Bevilacqua et G. Corona (dir.), *Ambiente e risorse nel Mezzogiorno contemporaneo. Appunti di ricerca*, Roma, Donzelli Editore, 2000, p. 225-239.
- 29 Biagio Salvemini, « Comunità 'separate' e trasformazioni strutturali. I pescatori pugliesi fra metà '600 e gli anni Trenta del '900 », *Mélanges de l'École française de Rome*, 97 (1985), p. 441-488 ; B. Salvemini, « Dalla "gaetana" al motopesca. Pescatori emarginati e controllo sociale a Molfetta fra metà Settecento e gli anni Trenta del Novecento », dans *Momenti di storia molfettese. Atti del convegno di Molfetta (1982)*, Bari, Società Storia Patria, 1987, p. 201 ; B. Salvemini, « Far negozio senza informazioni. Marinai 'pugliesi' nell'Adriatico settecentesco », *Quaderni storici*, 124 (2007), p. 155-203 ; Andrea Zanini, « Un difficile equilibrio. Stato, pescatori e comunità in Liguria tra '600 e '700 », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, p. 1091-1102 ; Maria Ciotti, *La pesca nel medio Adriatico nel*

Les travailleurs de la mer de l'époque contemporaine représentent l'une des nombreuses « zones d'ombre » de l'historiographie maritime italienne, mais une recherche innovante a été menée récemment par quelques historiens. Par Paolo Frascani bien sûr, mais aussi par Maria Stella Rollandi, qui a étudié le marché du travail maritime, les modes de recrutement, les salaires et les conditions de vie et de travail des équipages des navires de commerce de 1861 à 1900³⁰. M.S. Rollandi a également analysé les changements intervenus dans la vie des équipages avec le passage de la voile à la vapeur entre les XIX^e et XX^e siècles³¹.

Les travailleurs de la mer, constructeurs de bateaux et employés du port de Gênes, la « capitale maritime » de l'Italie, ont été davantage étudiés que ceux d'autres ports, principalement par Vilma Borghesi et Luisa Piccinno pour l'époque moderne, tandis qu'Aldo Giovanni Velardita, Elisabetta Tonizzi et Marco Doria se concentraient sur certains aspects de l'histoire du travail à des époques plus récentes³².

Settecento tra innovazione delle tecniche e conservazione delle risorse, Macerata, EUM, 2006 ; Alida Clemente, *Il mestiere dell'incertezza. La pesca nel Golfo di Napoli tra XVIII e XIX secolo*, Napoli, Guida, 2005 ; Rosario Lentini, *Economia e storia delle tonnare di Sicilia*, in Vincenzo Consolo, *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo, Sellerio, 1986, p. 31-56, R. Lentini, « La marineria e le attività produttive. Note sulla storia dell'economia mazarese », dans A. Cusumano et R. Lentini (dir.), *Mazara 800-900. Ragionamenti intorno all'identità di una città* Palermo, Sigma, 2004, p. 199-225 ; A. Cusumano, « Mazara e il mare. Spazio e tempo nella cultura dei pescatori », *ibid.*, p. 227-240. Voir également R. Lentini, *Tra frodi e legalità : pesca e pescatori nei Compartimenti marittimi di Palermo e di Trapani tra '800 e '900*, relazione al convegno internazionale di studi su *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal medioevo all'età contemporanea* (Fisciano-Vietri-Cetara, 3-6 ottobre 2007).

- 30 Paolo Frascani, « Una comunità in viaggio : dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900) », dans P. Frascani (dir.), *A vela e a vapore, op. cit.*, p. 115-137 ; Maria Stella Rollandi, « L'organizzazione a bordo delle navi mercantili fra Otto e Novecento », dans Silvio Zaninelli et Mario Taccolini (dir.), *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Milano, Vita e Pensiero, 2002, p. 523-544. Sur les syndicats des travailleurs de la mer, voir Guglielmo Salotti, *Capitan Giulietti. Il sindacalismo dei marittimi dal 1910 al 1953*, Roma, Bonacci, 1982. Sur les associations d'armateurs, voir, bien qu'assez daté et très hagiographique, Giuseppe Annovazzi et Giulio Giacchero (dir.), *Sessanta anni al servizio dell'Armamento Libero Italiano 1901-1961*, Genova, Associazione Armatori Liberi, 1961.
- 31 Maria Stella Rollandi, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Genova, Brigati, 2003.
- 32 Luisa Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale. Genova secoli XVII-XIX*, Genova, Società ligure di storia patria, 2000 ; Aldo Giovanni Velardita (dir.), *Porto, lavoro portuale. Storia delle compagnie e dei gruppi portuali*, Genova, 1992 ; M. Elisabetta Tonizzi, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 2000, p. 143-160 ; Marco Doria, « Les dockers de Gênes : le travail entre économie et politique de 1800 à la seconde guerre mondiale », dans Jean Domenichino, Jean-Marie Guillon, Robert Mencherini (dir.), *Dockers de la Méditerranée à la Mer du nord*, Aix-en-Provence, Cité du livre, 1999, p. 15-43.

La voie marine, principal vecteur de communication entre les États de la Méditerranée, regorgeait de dangers, à la fois naturels et à visage humain. Les navires, avec leurs cargaisons et leurs équipages, se trouvaient à la merci des tempêtes, naufrages, guerres, actes de piraterie, et de bien d'autres menaces encore. Pour ce qui touche à la guerre, une contribution de grande valeur figure dans les volumes édités en 2007 par Rossella Cancila : *Mediterraneo in armi (sec. XV-XVIII)*³³.

Sur la question de la piraterie et des corsaires, de fructueuses études recouvrant toute l'Italie, de Venise aux régions les plus au sud, ont été menées par des chercheurs tels qu'Alberto Tenenti, Salvatore Bono, Sergio Anselmi, Mirella Mafri, Luca Lo Basso³⁴. Un corpus considérable traite des assurances maritimes à l'époque moderne. Depuis le livre d'Alberto Tenenti (*Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592-1609*, Paris, SEVPEN, 1959), des études peu nombreuses mais pertinentes ont été menées, notamment par Franca Assante pour Naples (1972), Carmelo Trasselli pour la Sicile (1977), et Giulio Giacchero pour Gênes (1984). Les articles récents publiés dans le volume *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare* ouvrent de nouveaux horizons pour ce domaine de recherche³⁵.

- 33 Rossella Cancila, *Mediterraneo in armi (sec. XV-XVIII)*, Palermo, Quaderni di « Mediterranea. Ricerche siciliote », 2007, 2 vol.
- 34 Alberto Tenenti, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Bari, Laterza, 1961 ; Sergio Anselmi, *Pirati e corsari in Adriatico*, Pesaro, Silvana, 1998 ; Salvatore Bono, *I corsari barbareschi*, Torino, ERI, 1964 ; Salvatore Bono, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani tra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1993 (trad. fr. *Les Corsaires en Méditerranée*, Paris, Le Grand Livre du Mois, 1998) ; Salvatore Bono, *Il Mediterraneo. Da Lepanto a Barcellona*, Perugia, Morlacchi, 2000 ; Salvatore Bono, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel '700*, Perugia, Morlacchi, 2005 ; Mirella Mafri, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna. Secoli XVI-XVIII*, Napoli, ESI, 1995 ; M. Mafri, « L'antica angoscia delle coste calabresi : la pirateria turca e barbaresca tra Cinquecento e Settecento », dans *Storia della Calabria*, Roma/Reggio Calabria, Gangemi, 1997, III, p. 313-347 ; M. Mafri, « I mari del Mezzogiorno d'Italia tra cristiani e musulmani », dans *Storia d'Italia. Annali 18. Guerra e pace*, Torino, Einaudi, 2002, p. 71-121 ; Antonello Savaglio (dir.), *Guerra di corsa e pirateria nel Mediterraneo*, Cosenza, 1999 ; Luca Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del '700*, Ventimiglia, Philobiblon, 2002 ; Luca Lo Basso, *Uomini di remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003 ; Luca Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (sec. XVI-XVIII)*, Ventimiglia, Philobiblon, 2004.
- 35 Marcello Berti, « I rischi nella circolazione marittima tra Europa nordica ed Europa mediterranea nel primo trentennio del '600 : il caso della seconda guerra anglo-olandese (1665-1667) », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, p. 809-839 ; Gerassimos Pagratis, « Le "fortune di mare". Incidenti della navigazione mercantile nei mari Ionio e Adriatico (1611-1795) », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, p. 841-861 ; Giovanni Ceccarelli, « Quando rischiare è lecito. Il credito finalizzato al commercio marittimo nella riflessione scolastica tardomedievale », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, op. cit.*, p. 1187-1199.

En ce qui concerne l'époque contemporaine, les recherches sur l'assurance maritime sont encore loin de dessiner un tableau complet, mis à part le travail de Tommaso Fanfani et Giulio Sapelli sur la région de Trieste, et une étude un peu ancienne de Giuseppe Annovazzi au sujet de Gênes³⁶.

CONSTRUCTION NAVALE ET NAVIGATION : RAME, VOILE, VAPEUR

L'histoire de la construction navale, aspect traditionnellement très technique de l'histoire navale, a également fait l'objet d'un renouveau d'attention méthodologique grâce à la recherche interdisciplinaire. Un premier survol, un peu vieilli aujourd'hui, de l'industrie navale dans les États italiens au cours de la première moitié du XIX^e siècle, fut commandé entre 1950 et 1960 à l'occasion du 100^e anniversaire de l'Unification de l'Italie³⁷. La construction navale et les chantiers navals ont fait l'objet de recherches plus récentes, s'intéressant désormais aux aspects économiques et sociaux des chantiers de la marine, ainsi qu'aux travailleurs des docks et des chantiers. Il faut citer tout particulièrement une histoire de la construction navale en Italie du sud éditée par Arturo Fratta en 1990, et un tableau plus complet des chantiers navals de Méditerranée par Mario Marzari en 1998³⁸. Les travaux cités ci-dessus sur

206

36 Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592-1609*, Paris, SEVPEN, 1959 ; Giuseppe Annovazzi, *I cento anni del Comitato delle Compagnie di assicurazioni marittime di Genova 1860-1960*, Genova, Comitato delle compagnie d'assicurazioni marittime di Genova, 1961 ; Franca Assante, *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel Settecento. Storia della Real Compagnia 1751-1802*, Napoli, Giannini, 1972 ; Associazione Nazionale Imprese Assicurazioni in Italia, *L'assicurazione in Italia fino all'Unità*, Milano, Giuffrè, 1975 ; Carmelo Trasselli, « Banchieri, armatori, assicuratori », dans *Storia della Sicilia*, Napoli, Ediz. Storia di Napoli e della Sicilia, 1977, vol. III, p. 485-500 ; Lucia Bonafede et Teresa Dispenza, « Note sull'assicurazione in Sicilia nella seconda metà del '500 », *Atti Accademia Scienze Lettere Arti Palermo*, IV (1983-84), p. 109-169 ; Giulio Giaccherio, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova, Sagep, 1984 ; Giulio Sapelli, « Uomini e capitali nella Trieste dell'Ottocento. La fondazione della Riunione Adriatica di Sicurtà », *Società e Storia*, 26 (1984), p. 821-874 ; Tommaso Fanfani, « Un modello di crescita economica. Trieste e le 'Assicurazioni Generali' », *Miscellanea di studi in onore di Mario Abrate* (Università di Torino, Torino, 1986), vol. I, p. 411-425.

37 Par exemple : Ugo Marchese, *L'industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859*, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione italiana, 1957 ; Mariano Gabriele, *L'industria armatoriale nei territori dello Stato Pontificio dal 1816 al 1880*, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione italiana, 1961 ; Luigi Antonio Pagano, *L'industria armatoriale siciliana dal 1816 al 1880*, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione italiana, 1964 ; Fulvio Babudieri, *Squeri e cantieri a Trieste e nella Regione Giulia dal '700 agli inizi del '900*, Trieste, Cassa di Risparmio di Trieste, 1986.

38 Arturo Fratta (dir.), *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, Napoli, Electa, 1990 ; Mario Marzari (dir.), *Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo ad oggi*, Trieste, Comune

L'Italie et la mer, édités par Tomaso Fanfani en 1993, mettaient l'accent sur l'interaction entre la construction de vaisseaux, les systèmes de transport et le commerce maritime dans la période comprise entre le xv^e et le xx^e siècles³⁹.

Au cours de l'époque moderne, la navigation et les bateaux ont connu une évolution considérable en passant de la rame à la voile, puis de la voile à la vapeur. La recherche italienne s'était jusqu'ici davantage concentrée sur les aspects nautiques et militaires que sur des considérations économiques et politiques, mais ceci est en train de changer et nous assistons à une utilisation plus fréquente des archives⁴⁰. De fait, une littérature non négligeable existe

di Grado, 1998. Voir également F. C. Lane, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Torino, Einaudi, 1983 (trad. fr. *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, SEVPEN, 1965) ; Ennio Concina, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*, Milano, Electa, 2006 ; Robert C. Davis, *Costruttori di navi a Venezia. Vita e lavoro nell'Arsenale di Venezia*, Vicenza, Neri Pozza, 1997 ; Giorgio Bellavitis, *L'Arsenale di Venezia*, Venezia, Marsilio, 1983 ; Luciana Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova, secoli XVI-XVIII*, Genova, Brigati, 1999 ; Ennio Poleggi, « L'arsenale della Repubblica di Genova (1594-1597) », dans E. Concina (dir.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1987, p. 83-84 ; Catello Vanacore, *Il cantiere navale di Castellammare di Stabia 1780-1983*, Napoli, EDI, 1987 ; Marcello Berti, « Gli Arsenali toscani in età moderna », dans *L'Arsenale militare marittimo di Taranto tra politica, strategia di difesa e sviluppo industriale*, Taranto, Arsenale Militare Marittimo, 1991, p. 49-57 ; Romualdo Giuffrida, « L'Arsenale militare di Palermo nell'ambito strategico mediterraneo dagli Asburgo ai Borboni », *ibid.*, p. 63-66 ; Nicola Aricò, Federico Martino, Giovanna Motta, « L'arsenale di Messina in età moderna », *ibid.*, p. 67-72 ; Nicola Ostuni, « L'Arsenale della Marina e l'economia del Regno di Napoli (secc. XV-XIX) », *ibid.*, p. 73-86 ; Maria Sirago, « Attrezzature e costruzioni navali a Napoli e nelle antiche province di terra di Lavoro e di Principato Citra durante il Vicerégo spagnolo », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 175-218 ; Luca Stanchieri, « Il cantiere navale di Palermo. Dalla nascita alle prime agitazioni operaie », *Mediterranea*, 2004, p. 75-121, n. 1 ; M. L. De Nicolò, « Note sull'attività cantieristica e portuale a Rimini nel Settecento », dans *Barche e gente dell'Adriatico 1400-1900*, a cura di Umberto Spadoni, Cattolica, Comune di Cattolica, 1985, p. 43, 124 ; Raffaello Vergani, *Legname per l'Arsenale : i boschi "banditi" nella Repubblica di Venezia, secoli XV-XVII*, Firenze, Le Monnier, 2006 ; Maurizio Gangemi, « Dal Regno di Napoli a Cartagena. Il Mezzogiorno e l'approvvigionamento di legname dell'arsenale spagnolo a metà '700 », dans S. Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, op. cit.*, p. 415-430.

39 Tommaso Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.* ; voir par exemple Tommaso Fanfani, « Lo scenario generale », p. 3-17 ; Ugo Tucci, « Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna », p. 57-70 ; Fausto Piola Caselli, « La flotta pontificia tra il XIV ed il XVI secolo. Costo e finanziamento », p. 89-106 ; Paola Massa, « Aspetti finanziari e funzioni economiche della gestione di una nave alla metà del '500 », p. 107-126 ; Giuseppe Doneddu, « Economia di scambio o movimento commerciale ? I porti sardi del Settecento tra economia naturale ed economia monetaria », p. 161-174 ; Sergio Anselmi, « Tipologia navale italiana in età moderna (secoli XVIII-XIX) », p. 219-232 ; Giuseppe Di Taranto, « La marina del Mezzogiorno nel Mediterraneo (secoli XVIII-XIX) », p. 301-315 ; Daniela Manetti, « Marina militare e costruzioni navali nel Granducato di Toscana (1815-1859) », p. 391-410.

40 En complément aux publications assez datées de S. Romiti, *Le marine militari italiane nel Risorgimento 1748-1861*, Roma, Ufficio storico della marina militare, 1961, voir Lamberto Radogna, *Storia della marina militare delle Due Sicilie 1734-1860*, Milano, Mursia, 1978 ;

sur la marine marchande des États italiens avant l'Unification : aujourd'hui, elle comprend un certain nombre d'études traitant des aspects économiques et sociaux plutôt que nautiques, tandis que la recherche au niveau local aborde décidément les questions économiques et sociales plutôt que les typologies classiques de jauge et nombre de navires⁴¹.

Comme l'a souligné Elisabetta Tonizzi, l'histoire contemporaine de l'Italie a produit beaucoup d'études sur la question du protectionnisme maritime, c'est-à-dire sur les interventions des autorités en vue de soutenir l'industrie des transports, commencées au cours des années 1880 dans le contexte du processus de développement économique du pays. En effet, un grand nombre de publications, d'essais, mais aussi de traités monographiques⁴², ou des parties importantes d'œuvres traitant plus généralement de l'histoire

Fausto Piola Caselli, « La flotta pontificia tra il XIV ed il XVI secolo. Costo e finanziamento », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 89-106 ; Daniela Manetti, « Marina militare e costruzioni navali nel Granducato di Toscana (1815-1859) », *ibid.*, p. 391-410 ; Pierangelo Manuele, *Il Piemonte sul mare. La marina sabauda dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Cuneo, L'arciera, 1997.

- 41 Paola Massa, « Aspetti finanziari e funzioni economiche della gestione di una nave alla metà del '500 », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 107-126 ; Ugo Tucci, « Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna », *ibid.*, p. 57-70 ; Sergio Anselmi, « Tipologia navale italiana in età moderna (secoli XVIII-XIX) », *ibid.*, p. 219-232.
- 42 Antonio Petino, « Il problema marittimo in Italia all'alba dell'Unificazione », dans *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Milano, Giuffrè, 1961, p. 271-297 ; Cesare Ciano, « La marina mercantile nazionale dall'Unità ad oggi », *ibid.*, p. 298-312 ; Umberto Spadoni, « Il canale di Suez e l'inizio della crisi della marina mercantile italiana », *Nuova Rivista Storica*, 1970, p. 651-702 ; U. Spadoni, « Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana (1881-1882) », *Nuova Rivista Storica*, 1973, p. 313-372 ; Giuseppe Barone, « Lo Stato e la marina mercantile in Italia, (1881-1894) », *Studi Storici*, 3, 1974, p. 624-659 ; Daniel J. Grange, « Le convenzioni marittime in base alle Carte Stringher (1909) », *Storia Contemporanea*, 6, 1980, p. 905-932 ; Ludovica de Courten, « Per una storia della marina mercantile italiana dall'Unità alla prima guerra mondiale », *Clio*, n° 4, 1981, p. 491-510 ; L. de Courten, « Marina mercantile e finanza. Il credito navale in Italia dall'Unità alla seconda guerra mondiale », *Clio*, 2 (1984), p. 233-260 ; L. de Courten, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni, 1989 ; L. de Courten, « L'Ansaldo e la politica navale durante l'età giolittiana », dans Peter Hertner (dir.), *Storia dell'Ansaldo. 3. Dai Bombrini ai Perrone 1903-1914*, Roma-Bari, Laterza, 1996, p. 67-94 ; U. Spadoni, « L'Ansaldo e la politica navale italiana », dans Giorgio Mori (dir.), *Storia dell'Ansaldo. 2. La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, Roma-Bari, Laterza, 1995, p. 67-88 ; T. Fanfani, « Il difficile sviluppo di un settore protetto : la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914 », *Studi e Informazioni*, n° 2, 1990, p. 145-165 ; Ezio Ferrante, « L'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana », *Guardia Costiera*, n° 1, 1992, p. 22-32 ; Tommaso Fanfani, « Lo scenario generale », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 3-17 ; T. Fanfani, « Intervento pubblico e marina mercantile tra l'Unità e la fine dell'Ottocento : dalla 'tenda dell'arabo' alla ripresa produttiva », dans Ilaria Zilli (dir.), *Fra Spazio e Tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa*, Napoli, ESI, 1995, p. 383-418 ; L. Contini, « Pubblico e privato in età giolittiana : Luigi della Torre e le

économique, des transports italiens ou de l'action économique de l'État⁴³, se sont intéressés aux formes et méthodes de l'intervention publique dans le secteur maritime. Ces interventions ont aussi joué leur rôle dans l'industrie de la construction navale, et doivent donc être considérées conjointement avec l'étude des chantiers navals. Quelques exemples de ces travaux, en se référant uniquement aux chantiers navals qui ont construit les vaisseaux d'acier et de fer destinés au commerce en haute mer, comprennent : l'œuvre de Tommaso Fanfani sur le *squero* de San Marco (le terme signifie chantier naval dans le dialecte vénitien) ; les nombreux essais compris dans les neuf volumes relatant l'histoire d'Ansaldo, l'entreprise métallo-mécanique génoise fondée en 1853 ; le livre de Paolo Fragiaco sur les chantiers navals de Monfalcone, fondés en 1907 par la famille Cosulich ; et les chapitres traitant de l'industrie de construction navale de Trieste et Venezia Giulia⁴⁴ dans une étude très récente de Giulio Mellinato⁴⁵.

SOCIÉTÉS LITTORALES ET COMMUNAUTÉS VILLAGEOISES MARITIMES

Récemment, la recherche s'est intéressée aux sociétés littorales et aux populations vivant face à la mer, c'est-à-dire à la vie des villes portuaires comme à celle des petits villages côtiers.

convenzioni marittime (1909-1910) », *Archivi e imprese*, 11-12, 1995, p. 193-232. Sur Gênes présisément, voir Giorgio Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, Milano, Giuffrè, 1969, réed. Milano, Pantarei, 2008.

- 43 Voir, par exemple, Antonio Cardini, *Stato liberale e protezionismo 1890-1900*, Bologna, Il Mulino, 1981 ; Vera Zamagni, *Lo Stato italiano e l'economia. Storia dell'intervento pubblico dall'unificazione ai nostri giorni*, Firenze, Le Monnier, 1981 ; Istituto per lo Studio dell'Organizzazione Aziendale (Ipsa), *Annali dell'economia italiana*, Milano, Ipsa, 1981-1987, 23 vol. ; Stefano Battilossi, *Storia economica d'Italia. 2. Annali*, Roma-Bari, Laterza, 1999 ; Stefano Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, Bologna, Il Mulino, 2001 ; S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005. Daté mais toujours précieux, le « classique » Epicarmo Corbino, « Il protezionismo marittimo in Italia », *Giornale degli Economisti*, 11-12, 1921, 2-3-4, 1922.
- 44 Nous estimons nécessaire d'inclure ces régions, bien qu'elles n'aient été annexées par l'Italie qu'après la première guerre mondiale.
- 45 Tommaso Fanfani, « Per una storia della cantieristica in Italia : dallo 'squero San Marco' all'Italcantieri », *L'Industria*, 2 (1988), p. 313-335 ; Paolo Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale : la nascita di una company town (1860-1940)*, Milano, Franco Angeli, 1997 ; Giulio Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, Monfalcone, 2001. Sur le transport maritime de Trieste, voir également Fulvio Babudieri, *L'industria armatoriale di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al 1918*, Roma, Archivio economico dell'unificazione italiana, 1964 ; *id.*, *Industria, commerci e navigazione a Trieste e nella Regione Giulia*, Milano, Giuffrè, 1982.

L'historiographie maritime récente considère le port comme le pivot central à partir duquel il est possible d'analyser les différentes activités maritimes (le commerce et les entreprises, la gestion financière, institutionnelle et administrative...) ⁴⁶. Depuis les années 1980, la relation symbiotique entre port et ville a fait l'objet d'un intérêt renouvelé, et les ports ont également été perçus comme le noyau de l'activité économique ⁴⁷. Il y a vingt ans, P. Rietbergen posait aux historiens italiens la question : « Port-ville ou ville-port ? ». Estimant que la recherche sur la ville-port dans son ensemble était négligée en Italie (« *sembra che la città-porto come complessa realtà storica sfugga agli storici* »), Rietbergen invitait ses collègues à reconnaître le port dans son ensemble comme la base organisatrice des villes portuaires (« *riconoscere il complesso portuario come principio organizzativo delle città-porto* ») ⁴⁸. L'historiographie italienne ne semble pas avoir donné naissance à de réels questionnements sur ce thème bien que, récemment, certaines recherches sur l'histoire des ports semblent davantage reliées à l'histoire urbaine. Au cours des années 1990, des recherches interdisciplinaires sur les ports d'Italie centrale et du sud ont été menées par les historiens de l'architecture et de l'économie, emmenés par Giorgio Simoncini. Les ports des États pontificaux ainsi que ceux du Royaume de Naples et de Sicile ont été examinés à partir d'une perspective innovante, du point de vue du développement de leurs activités économiques et de la modernisation de leurs infrastructures au cours de l'époque moderne ⁴⁹.

46 Giorgio Doria, « La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797 », dans S. Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica, op. cit.*, p. 215-270 ; Paola Massa, « Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età moderna », *ibid.*, p. 169-214.

47 Ennio Poleggi (dir.), *Città portuali del Mediterraneo*, Genova, Sagep, 1989.

48 P. Rietbergen, « Porto e Città o Città-Porto ? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano », dans S. Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica, op. cit.*, p. 615-624.

49 Giorgio Simoncini (dir.), *Sopra i porti di mare*, Florence Olschki, 4 vol., 1993-1997 : vol. I : *Il trattato di Teofilo Gallaccini e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione* (1993) ; dans le vol. II : *Il Regno di Napoli* (1993), voir G. Simoncini, « I porti del Regno di Napoli dal XV al XIX secolo », p. 1-37 ; Maria Pessolano, « Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII », p. 67-123 ; Alfredo Buccaro, « I porti flegrei e l'alternativa allo scalo napoletano dal XVI al XVIII secolo », p. 125-154 ; Maria Pessolano, « Il sistema portuale abruzzese-molisano dal vicereame all'Unità », p. 155-194 ; Filomena Fiadino, « I porti delle province pugliesi fra Settecento e Ottocento », p. 195-259 ; Clementina Barucci, « I porti delle Calabrie in periodo borbonico », p. 261-318 ; Maria Sirago, « Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatori ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo », p. 329-433 ; dans le vol. III : *Sicilia e Malta* (1997), voir Giorgio Simoncini, « La Sicilia marittima tra XV e XIX secolo », p. 9-69 ; Michela D'Angelo, « Porti e traffici marittimi in Sicilia fra Cinquecento e Seicento », p. 71-110 ; Rosario Battaglia, « Attività commerciali nei porti della Sicilia fra Settecento e Ottocento », p. 111-157 ; Giovanni Cardamone et Maria Giuffrè,

Le transport maritime local et le commerce local ont également fait l'objet de recherches importantes, focalisées sur de petites localités maritimes. Par exemple, en étudiant Scilla, petit village calabrais sur le détroit de Messine, Gaetano Cingari a, par exemple, mis en lumière la participation de la communauté villageoise tout entière au financement des voyages entrepris vers Trieste ou Marseille par les felouques locales au cours du XVIII^e siècle⁵⁰. Pour ce qui touche respectivement à Gênes ou aux Pouilles, Luciana Gatti et Antonio Di Vittorio ont considéré le « marché des navires » (la propriété des navires, les cargaisons...)⁵¹. Le rôle des petites embarcations des communautés villageoises dans le commerce des vins de Sicile a également été étudié, tout particulièrement dans le cas des vins rouges de Riposto en Catanie et du vin de malvoisie doux de l'île de Salina (archipel Eolien)⁵². Annunziata Berrino et Giuseppe Di Taranto ont analysé les communautés maritimes de Sorrento et Procida, villes dont la vitalité économique était étroitement liée aux travaux de la mer⁵³. Les articles récents inclus dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare* comprennent de nouvelles recherches sur des localités des côtes adriatique et tyrrhénienne⁵⁴. Le financement d'entreprises maritimes

« La città e il mare : il sistema portuale di Palermo », p. 159-192 ; Maria Giuffrè, « L'isola e il mare : il porto di Messina e altri porti », p. 193-238. Dans le vol. IV : *Lo Stato Pontificio* (1995), voir Giorgio Simoncini, « Porti e politica portuale dello Stato Pontificio dal XV al XIX secolo », p. 8-79 ; Luciano Palermo, « I porti dello Stato della Chiesa in età moderna : infrastrutture e politica degli investimenti », p. 81-150 ; Giovanna Curcio, Paola Zampa, « Il porto di Civitavecchia dal XV al XVIII secolo », p. 195-232 ; Claudio Varagnoli, « Corneto. Il porto clementino », p. 233-249 ; Adriano Ghisetti Giavarina, « Da Porto Recanati a Porto d'Ascoli », p. 251-262 ; Aloisio Antinori, « Il porto di Fano dal Rinascimento al periodo napoleonico », p. 263-279 ; Marinella Pigozzi, « Legazioni di Ferrara e di Romagna. Scali portuali e sbocchi a mare in età moderna », p. 281-317.

- 50 Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento. 'Feluche' e 'venturieri' nel Mediterraneo*, Reggio di Calabria, Casa del Libro, 1979.
- 51 Luciana Gatti, « Compravendita di imbarcazioni mercantili a Genova (1503-1645) », *Miscellanea storica ligure*, III, 1973, p. 149-186 ; Antonio Di Vittorio, « Il mercato delle imbarcazioni in Puglia 1801-1815 », *Rivista italiana studi napoleonici*, XXXII, 1999, p. 105-127.
- 52 Marcello Saija, Alberto Cervellera, *Mercanti di mare. Salina 1800-1953*, Messina, Triform, 1997 ; Enrico Iachello, *Il vino e il mare. Trafficanti siciliani tra '700 e '800 nella Contea di Mascali*, Catania, Maimone, 1991 ; le vin de malvoisie (*malvasia*) est produit dans les îles Éoliennes et dans d'autres parties de la Méditerranée.
- 53 Annunziata Berrino, « I sorrentini e il mare », dans P. Frascani (dir.), *A vela e a vapore, op. cit.*, p. 29-53 ; Giuseppe Di Taranto, *Procida nei secoli XVII-XIX*, Genève, Librairie Droz, 1985 ; également Umberto Spadoni (dir.), *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, Bologna, Centro Culturale Polivalente, 1985.
- 54 Marco Moroni, « Tra "reliqui di mare" e paludi costiere : nascita di una comunità di pescatori a San Benedetto del Tronto (secoli XVI-XVIII) », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, op. cit.*, p. 1041-1056 ; Paola Nardone, « L'economia delle comunità abruzzesi lungo la costa dell'Adriatico », *ibid.*, p. 441-460 ; Luciano Palermo, « Economie marittime e insediamenti umani sulle coste tirreniche dello Stato della Chiesa tra XVII e XVIII secolo », *ibid.*, p. 461-487.

de petite envergure à travers les échanges marins n'a pas soulevé beaucoup d'intérêt⁵⁵, alors que plusieurs études se concentraient sur l'histoire du Droit maritime⁵⁶.

Comme l'a fait remarquer Elisabetta Tonizzi, la politique portuaire après l'Unification de l'Italie n'a en fait guère intéressé les chercheurs, et l'histoire d'une politique portuaire nationale, et du soutien public du commerce maritime et de la construction navale, élément clef de la « politique maritime » de l'Italie, attend toujours une étude générale⁵⁷.

PORTS ET SYSTÈMES PORTUAIRES

Dans une perspective plus large, le « système portuaire » est également étudié en tant que lien entre le port principal et les ports plus petits d'une même région géographique⁵⁸.

212

De nombreuses études sont consacrées à certains ports et à leurs systèmes portuaires. Certaines des recherches les plus récentes traitant des États italiens avant l'Unification (1861) se concentraient sur la République de Gênes (annexée en 1815 par le royaume de Sardaigne), le Grand-Duché de Toscane, les États pontificaux, les royaumes de Naples et de Sicile (après 1815 le royaume des Deux Siciles), la république de Venise (annexée en 1797 par l'Autriche), et le port de Trieste (très tardivement italien, depuis 1918 seulement, mais par le passé un élément majeur du réseau commercial italien)⁵⁹.

55 Giorgio Coen, « Il contratto di cambio marittimo nella piazza di Ancona attraverso gli atti notarili », *Quaderni storici*, 1967, p. 66-77.

56 Cesare M. Moschetti, « Gli studi di storia del diritto marittimo in Italia », dans A. Di Vittorio (dir.), *Tendenze e orientamenti, op. cit.*, p. 289-344 ; Vito Piergiovanni, « La storiografia del diritto marittimo », dans A. Di Vittorio et C. Barciela Lopez (dir.), *La storiografia*, p. 1-10 ; Vito Piergiovanni, « Le regole marittime internazionali del Mediterraneo tra consuetudini e statuti », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, op. cit.*, p. 1155-1167.

57 Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, Roma, BIM, 1966-1973, 3 vol. ; Maria Ottolino, « Navigazione commerciale e politica portuale in Italia (1861-1880) », dans Istituto Formazione Operatori Aziendali (Ifoa), *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Bologna, Analisi, 1986, p. 407-417 ; Andrea Giuntini, « Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale », dans Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti, Luciano Segreto (dir.), *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Einaudi, 1999, p. 551-616.

58 Par exemple : Giorgio Doria, Massa Piergiovanni (dir.), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova (secc. XIII-XVIII)*, Genova, Società ligure di storia patria, 1988.

59 Pour un survol jusqu'aux années 1980, voir dans A. Di Vittorio (dir.), *Tendenze e orientamenti, op. cit.*, Giorgio Felloni, « La storiografia marittima su Genova in età moderna », p. 29-46 ; Ugo Marchese, « Qualche spunto sulla storiografia marittima genovese relativa all'800 », p. 47-52 ; Marcello Berti, « La storiografia marittima sulla Toscana (1950-1984) », p. 53-72 ; Ciro Manca, « La storiografia marittima sullo Stato

La recherche sur les ports italiens après l'Unification a donné lieu à une analyse comparative dans une monographie publiée par *Memoria e Ricerca*, n° 11 (2002) sur les *Porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)*. Sur les ports italiens au cours de l'époque contemporaine, il existe bien sûr une littérature considérable, qui se limite pourtant généralement à une perspective locale, ou tout au plus régionale⁶⁰. À ce jour, la seule étude complète des ports italiens après l'Unification est l'œuvre déjà ancienne menée par Gino Barbieri dans les années 1950, tandis que le rôle joué par la mer et les ports dans l'industrialisation italienne a été mis en lumière par Vera Zamagni en 1998⁶¹.

Venise, Trieste, Gênes et Livourne ont toujours joui d'une position privilégiée dans l'historiographie maritime, et des recherches récentes sur ces ports tendent à élargir cet horizon⁶². En ce qui concerne Venise, d'après Ugo Tucci, le xx^e siècle « représenta une saison heureuse pour l'historiographie » en ce que « de nombreuses études, dont beaucoup d'entre elles étaient remarquables »

della Chiesa », p. 73-94 ; Giovanna Motta, « La storiografia marittima siciliana », p. 95-122 ; Sergio Anselmi, « Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale : bilancio di studi, problemi, metodi, programmi », p. 125-150 ; Ugo Tucci, « La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia », p. 151-173 ; Giovanni Panjek, « La storiografia marittima su Trieste negli ultimi 40 anni (secoli XVI-XIX) », p. 175-234 ; Tommaso Fanfani, « Riflessioni sulla storiografia marittima triestina », p. 235-239. Pour la période post-années 1980, voir, dans *La storiografia marittima, op. cit.*, Paola Massa Piergiovanni, « La Repubblica di Genova », p. 11-20 ; Giuseppe Bracco, « Il litorale sabaudo », p. 41-44 ; Giovanni Panjek, « Trieste e il litorale », p. 75-101 ; Giovanni Zalin, « Considerazioni sulla storiografia marittima veneziana tra Basso Medioevo e Settecento », p. 121-154 ; Merello Berti, « La storiografia marittima sulla Toscana (1984-1999) », p. 179-235 ; Luciano Palermo, « La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa (1980-2000) », p. 253-268 ; Paolo Frascani, « La storia marittima del Mezzogiorno », p. 297-314 ; Giuseppe Barbera Cardillo, « Il Regno di Sicilia », p. 337-350 ; Giuseppe Doneddu, « La storiografia marittima sul Regno di Sardegna », p. 351-366.

- 60 M. Elisabetta Tonizzi (dir.), « Porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX) », *Memoria e Ricerca*, n° 11 (2002). Sur les ports ligures voir Giorgio Doria, « Il ruolo del sistema portuale ligure nell'industrializzazione dell'Italia nord-occidentale (1750-1918) », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 49-284 ; Ugo Marchese, « Economia e sistema portuale », dans Antonio Gibelli, Paride Rugafiori (dir.), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Liguria*, Torino, Einaudi, 1994, p. 727-775. Pour la Toscane et les Abruzzes, voir Giuseppe Conti, « Livorno da centro mercantile a centro industriale e la 'diversità' con il resto della Toscana tra 800 e 900 », dans I. Zilli (dir.), *Fra Spazio e Tempo, op. cit.*, p. 167-186 ; Ezio Ferrante, « Contributo allo studio della portualità abruzzese tra Ottocento e Novecento », *Proposte e Ricerche*, 1996, p. 94-102.
- 61 Gino Barbieri, *I porti d'Italia*, Napoli, Pironti, 1959 ; Vera Zamagni, « Industrialization and the Sea », dans Luciano Buzzetti et al. (dir.), *Italy's Sea. Problems and Perspectives*, Roma, Società Geografica Italiana, 1998, p. 111-117.
- 62 Par exemple, Raffaele Belvederi (dir.), *Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna*, Genova, Università di Genova, 1983 ; Atti del Convegno di studi « Rapporti del porto di Livorno con Ragusa e le città dell'Adriatico Orientale (secoli XVI-XVIII) », *Studi Livornesi*, 1988.

furent publiées⁶³. Si la période la plus étudiée reste le XVI^e siècle, certaines publications cherchent une perspective plus large en retraçant les raisons de l'ascension de Venise depuis le Moyen Âge, et celles de sa chute entre les XVIII^e et XIX^e siècles – notamment les œuvres de Lane, Tenenti, Tucci⁶⁴... Les études sur la région vénitienne peuvent aussi concerner Trieste, devenue port franc en 1719, car ce port des Habsbourg représenta le centre émergent dans une région maritime qui assistait au déclin implacable de Venise⁶⁵.

Depuis un siècle, la quantité et la qualité de l'historiographie maritime traitant de Gênes sont en nette croissance. Il faut rappeler que Gênes était, en 1861, le port le plus important d'Italie pour le trafic des voyageurs comme pour les navires de commerce. Dans une excellente présentation bibliographique allant jusqu'aux années 1980, Giorgio Felloni retrace le développement du commerce génois pendant la République, aussi complètement que Paola Massa analyse les études les plus récentes menées sur l'époque moderne⁶⁶. Les

-
- 63 Ugo Tucci, « La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia », dans A. Di Vittorio (dir.), *Tendenze e orientamenti*, op. cit., p. 151.
- 64 *Ibidem*. Parmi les innombrables références, voir au moins Frederic C. Lane, *Venice and History*, Baltimore, Johns Hopkins, 1966 ; Ugo Tucci, *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna, Il Mulino, 1981 ; Alberto Tenenti et Ugo Tucci (dir.), « Il mare », dans *Storia di Venezia*, vol. 12, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1991 ; A. Tenenti, *Venezia e il senso del mare*, Milano, Guerini, 1999 ; Élisabeth Crouzet-Pavan, *Venezia trionfante. Gli orizzonti di un mito*, Torino, Einaudi, 2001 (éd. fr. : *Venise triomphante : les horizons d'un mythe*, Paris, A. Michel, 2004).
- 65 Fulvio Babudieri, *Industria commercio e navigazione a Trieste e nella Regione Giulia. Dall'inizio del Settecento ai primi anni del Novecento*, Milano, Archivio economico dell'unificazione italiana, 1982 ; Ugo Cova, *Commercio e navigazione a Trieste da Maria Teresa al 1915*, Udine, Del Bianco, 1992.
- 66 Giuseppe Felloni, « La storiografia marittima su Genova », dans A. Di Vittorio (dir.), *Tendenze e orientamenti*, op. cit., p. 29-46 ; Massa Piergiovanni, « La Repubblica di Genova », dans A. Di Vittorio et C. Barciela Lopez (dir.), *La storiografia marittima*, op. cit., p. 11-20. Voir Ugo Marchese, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891*, Roma, Archivio storico dell'unificazione italiana, 1959 ; Domenico Gioffrè, « Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio 1495-1537 », dans *Studi in onore di A. Fanfani*, Milano, Giuffrè, 1962, vol. V, p. 113-241 ; Luigi Bulferetti et Claudio Costantini (dir.), *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, Giuffrè, 1967 ; Edoardo Grendi, « Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento », *Rivista storica italiana*, LXXX, 1968 ; Ennio Poleggi, *1128-2000. Il porto di Genova*, Genova, Sagep, 1971 ; Giovanni Assereto, « Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna », dans S. Cavaciocchi (dir.), *I porti*, p. 271-306 ; D. Puncuh (dir.), *Storia di Genova. Europa Mediterraneo Atlantico*, Genova, Società ligure di storia patria, 2003 ; Luisa Piccinno, « Città portuale e interessi privati : i progetti di ampliamento del porto franco di Genova tra '600 e '700 », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, p. 773-794.

systèmes portuaires de Ligurie à l'époque contemporaine ont principalement été étudiés par Giorgio Doria et Ugo Marchese dans les années 1990⁶⁷.

L'historiographie maritime traitant de Livourne nous a donné une série d'études historiques, principalement sur le thème du commerce international. Fondée par les Médicis au milieu du XVI^e siècle, Livourne est l'exemple typique de ces ports francs qui prospérèrent pendant toute l'époque moderne grâce à la politique du Grand-Duché de Toscane (neutralité, tolérance religieuse), et qui attirèrent les navires et négociants étrangers. Depuis les recherches effectuées par Fernand Braudel et Ruggiero Romano dans les années 1950, les études se sont surtout articulées autour des activités des communautés juives, qui ont contribué au développement du commerce avec les ports méditerranéens, et de celles des Anglais, qui firent de Livourne la plaque tournante du commerce britannique en Méditerranée occidentale. Après 1865, Livourne perdit son statut de port franc mais, ayant su réussir sa transition pour passer du statut de port de commerce à celui de centre industriel, il reste aujourd'hui l'un des ports les plus importants de la Méditerranée⁶⁸.

Le commerce maritime de la côte adriatique en général, et celui des États pontificaux en particulier, a fait l'objet de recherches menées par Sergio Anselmi⁶⁹. Les études sur l'histoire maritime des États pontificaux, qui

67 Giorgio Doria, « Il ruolo del sistema portuale ligure nell'industrializzazione dell'Italia nord-occidentale (1750-1918) », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 49-284 ; Ugo Marchese, « Economia e sistema portuale », dans Antonio Gibelli, Paride Rugafori (dir.), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Liguria*, Torino, Einaudi, 1994, p. 727-775.

68 En plus du livre de Fernand Braudel et Ruggiero Romano, *Navires et Marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, Paris, SEVPEN, 1951, voir *Atti del convegno Livorno e il Mediterraneo in età medicea*, Livorno, Bastogi, 1978 ; Carlo Mangio, « Commercio marittimo e reggenza lorenese. Provvedimenti legislativi e dibattito », *Rivista storica italiana* (1978), p. 898-938 ; Jean-Pierre Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1674-1815)*, Napoli, E.S.I., 1998 ; Silvana Balbi de Caro (dir.), *Merci e monete a Livorno in età granducale*, Firenze, Cassa di risparmio di Livorno, 1998 ; Marcello Berti, *Nel Mediterraneo e oltre. Temi di storia e storiografia marittima toscana (secoli XIII-XVIII)*, Pisa, ETS, 2000. Sur le commerce anglais, voir *Atti del Convegno di studi, Gli inglesi a Livorno e all'isola d'Elba*, Livorno, Bastogi, 1980 ; Pagano De Divitiis, « Il porto di Livorno nelle carte della Levant Company », *Economia e storia*, 1984, p. 397-415 ; Pagano De Divitiis, « Il porto di Livorno fra Inghilterra e Oriente », *Nuovi studi livornesi*, I, 1993, p. 43-87 ; Carlo M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio. La 'Sanità' toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*, Bologna, 1992 ; Michela D'Angelo, « La British Factory di Livorno tra la Corsica e l'Elba nel 1796 », *Rivista di studi napoleonici*, 32, 1999, p. 161-188 ; M. D'Angelo, « The British Factory at Livourne : a kind of Chamber of Commerce cum Consulate », dans Carmel Vassallo (dir.), *Consolati di Mare and Chambers of Commerce*, Malta, Malta University Press, 2000, p. 113-125.

69 Sergio Anselmi, *Venezia, Ragusa, Ancona tra '500 e '600*, Ancone, Deputazione di Storia Patria per le Marche, 1969 ; Sergio Anselmi, *Adriatico. Studi di storia, secoli XIV-XIX*, Ancone, Clua, 1991.

possédaiet des mouillages dans les mers tyrrhénienne et adriatique, mais pas de flotte marchande ou militaire, se sont d'abord concentrées sur le port d'Ancône, pour se pencher aujourd'hui sur d'autres sites de moindre importance⁷⁰.

Quant à la Sardaigne, son rôle dans l'histoire maritime est tout à fait secondaire. Pourtant, quelques études récentes analysent la régression de ses activités maritimes pendant la période espagnole, et son difficile processus de modernisation sous le règne de la Maison de Savoie⁷¹.

En ce qui concerne le royaume de Naples, l'historiographie reflète « le conflit entre un site géographique virtuellement favorable et l'incapacité des peuples du sud de l'Italie à prendre une place dans le cercle vertueux d'un processus de développement concret, dès le bas Moyen Âge ». ⁷² En particulier, les recherches sur les ports et le commerce maritime du sud de l'Italie à l'époque moderne soulignent des retards structurels en termes de développement, et une dépendance économique envers d'autres pays. Des travaux pertinents sur Naples, Salerne et d'autres ports de moindre importance mettent en lumière la nature étonnante d'une large zone commerciale qui joua un rôle double de centre de distribution et de marché de consommation : en 1861, Naples était le port le plus important d'Italie en termes de mouvements de navires⁷³.

70 Sur Ancône, voir [373]; Jean Delumeau, *Ancône, trait d'union entre l'Occident et l'Orient à l'époque de la Renaissance*, dans C62; P. Earle, « The Commercial Development of Ancona 1497-1551 », *The Economic History Review*, 1969, p. 28-44; Michele Polverari (dir.), *Ancona tra Oriente e Occidente. Il Cinquecento*, Ancone, Amministrazione provinciale, 1982. En plus de Mariano Gabriele, *I porti dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, Roma, Archivio storico dell'unificazione italiana, 1963, voir Giorgio Simoncini, « Porti e politica portuale dello Stato Pontificio dal XV al XIX secolo », dans G. Simoncini (dir.), *Sopra i porti, op. cit.*, vol. IV, p. 8-79; Luciano Palermo, « I porti dello Stato della Chiesa in età moderna : infrastrutture e politica degli investimenti », *ibid.*, p. 81-150; Giovanna Curcio, Paola Zampa, « Il porto di Civitavecchia dal XV al XVIII secolo », *ibid.*, p. 159-232; Claudio Varagnoli, « Corneto. Il porto clementino », *ibid.*, p. 233-249; Adriano Ghisetti Giavarina, « Da Porto Recanati a Porto d'Ascoli », *ibid.*, p. 251-262; Aloisio Antinori, « Il porto di Fano dal Rinascimento al periodo napoleonico », *ibid.*, p. 263-279; Marinella Pigozzi, « Legazioni di Ferrara e di Romagna. Scali portuali e sbocchi a mare in età moderna », *ibid.*, p. 281-317; Donatella Strangio, « Il porto di Civitavecchia (sec. XVI-XVIII) : investimenti e sviluppo economico », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, op. cit.*, p. 761-772.

71 Giuseppe Doneddu, « Economia di scambio o movimento commerciale ? I porti sardi del Settecento tra economia naturale ed economia monetaria », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 161-174.

72 Paolo Frascani, « La storia marittima del Mezzogiorno », dans *La storiografia marittima, op. cit.*, p. 297.

73 Luigi De Rosa, « Navi, merci, nazionalità, itinerari in un porto dell'età preindustriale. Il porto di Napoli nel 1760 », dans *Studi sul Settecento Italiano*, Napoli, Istituto italiano per gli studi storici, 1968, p. 332-417; Luigi De Rosa, « Napoli porto marittimo », *Nuova rivista storica*, LXXXVI, 2002, p. 545-560; Maria Sirago, « Il porto di Salerno nel 'sistema' portuale del Regno meridionale in età moderna (1503-1806) », *Rassegna storica salernitana*, 21,

Des recherches en archives ont également été entreprises sur les mouillages et le commerce maritime des autres régions du royaume, comme les Abruzzes-Molise, les Pouilles, la Calabre et les côtes du Déroit de Messine au cours du XVIII^e siècle⁷⁴.

La Sicile n'a pas bénéficié d'une historiographie maritime abondante, mais ces dernières années ont vu des développements positifs. Les recherches les plus récentes, précédées par le travail précurseur de Carmelo Trasselli, esquissent un tableau bien structuré de l'économie maritime de l'île, et mettent en lumière les conditions et contradictions du commerce sicilien de l'époque moderne⁷⁵. De façon plus détaillée, le port de Messine, grâce à sa situation géographique et à son statut de port franc, devenait un centre commercial

1994, p. 103-151 ; Maria Sirago, « Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatoi ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo », dans Giorgio Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. II, p. 329-433 ; G. Simoncini, « I porti del Regno di Napoli dal XV al XIX secolo », *ibid.*, vol. II, p. 1-37 ; Maria Pessolano, « Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII », *ibid.*, p. 67-123 ; Alfredo Buccaro, « I porti flegrei e l'alternativa allo scalo napoletano dal XVI al XVIII secolo », *ibid.*, p. 125-154.

- 74 Costantino Felice, *Porti e scafi. Politica ed economia sul litorale abruzzese molisano 1000-1980*, Vasto, Cannarsa, 1983 ; Maria Pessolano, « Il sistema portuale abruzzese-molisano dal vicereame all'Unità », dans Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. II, p. 155-194 ; Ezio Ferrante, « Contributo allo studio della portualità abruzzese tra Ottocento e Novecento », *Proposte e Ricerche*, 1996, p. 94-102 ; Maria Antonietta Visceglia, « Il commercio dei porti pugliesi nel Settecento. Ipotesi di ricerca », dans *Economia e classi sociali nella Puglia moderna*, Napoli, Guida, 1976 ; Filomena Fiadino, « I porti delle province pugliesi fra Settecento e Ottocento », dans Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. II, p. 195-259 ; Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento. 'Feluche' e 'venturieri' nel Mediterraneo*, Reggio Calabria, Casa del Libro, 1979 ; G. Cingari, « I traffici tra l'area calabro-sicula e la costa orientale adriatica nel '700 », *Archivio Storico Sicilia Orientale*, LXXV, 1979, p. 277-296 ; Gaetano Cingari, « Uomini e navi nell'area dello Stretto di Messina nel '700 », dans Rosalba Ragosta (dir.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, Pironti, 1981, p. 1003-1029 ; Clementina Barucci, « I porti delle Calabrie in periodo borbonico », dans G. Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. II, p. 261-318 ; Renato Giuseppe Laganà (dir.), *La città e il mare. La storia, l'attività marittima e la costruzione del fronte a mare di Reggio Calabria sulla riva dello Stretto*, Roma-Reggio Calabria, Gangemi, 1988.
- 75 Carmelo Trasselli, « Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile », dans *Les Sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1962, p. 105-119 ; Carmelo Trasselli, « Porti e scali in Sicilia dal XV al XVII secolo », dans *Les Grandes Escales*, Bruxelles, 1972, p. 257-278 ; Carmelo Trasselli, « Le routes sicilienne du Moyen Âge au XIX^e siècle », *Revue historique*, 98, 1974, p. 27-44 ; Franco Benigno, « Le 'Risposte ai quesiti del console Balbiani' di Carlantonio Broggia : spunti per un'analisi del commercio marittimo siciliano », *Archivio Storico Sicilia Orientale*, 1981, p. 447-462 ; Giorgio Simoncini, « La Sicilia marittima tra XV e XIX secolo », dans G. Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. III, p. 9-69 ; Michela D'Angelo, « Porti e traffici marittimi in Sicilia fra Cinquecento e Seicento », *ibid.*, p. 71-110 ; Rosario Battaglia, « Attività commerciali nei porti della Sicilia fra Settecento e Ottocento », *ibid.*, p. 111-157.

entre les Méditerranée orientale et occidentale⁷⁶. Il reste néanmoins que des études de cas, comme celles traitant de Palerme et de Trapani, révèlent le rôle de plus en plus subalterne de la Sicile : elle exportait des matières premières telles que la soie et le sel, qui furent par la suite exportées, pour les voyages de retour, par les Européens du Nord sous la forme d'étoffes de soie et de poisson salé pour la consommation sicilienne⁷⁷.

Dans l'analyse des ports et des routes maritimes commerciales, une attention particulière est portée au commerce extérieur et, plus généralement, aux politiques commerciales des États avant l'Unification⁷⁸. Dans ce cadre, les relations commerciales avec la Grande-Bretagne ont reçu davantage de soins que le commerce avec d'autres régions. Une série d'études s'est focalisée sur les activités des négociants étrangers, particulièrement les négociants anglais résidant dans les ports de Livourne, Gênes, Naples et en Sicile⁷⁹.

- 76 Carmelo Trasselli, « Il traffico del porto di Messina nel 1587 », *Economia e storia*, 1955, p. 453-461 ; Rosario Battaglia, *Porto e commercio a Messina 1840-1880*, Reggio, Editori meridionali riuniti, 1977 ; Michela D'Angelo, « Aspetti commerciali e finanziari in un porto mediterraneo : Messina (1795-1805) », *Atti Accademia Peloritana*, LV, 1979, p. 201-247 ; Liliana Iaria, « Il porto di Messina tra Austriaci e Borboni », *Atti Accademia Zelantea* (1983), p. 157-210 ; Maria Giuffrè, « L'isola e il mare : il porto di Messina e altri porti », dans G. Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. III, p. 193-238.
- 77 Arianna Delle Vedove, « Il traffico del porto di Palermo dal 1790 al 1815 », *Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria*, I, 1956, p. 51-81 ; Nicole Gotteri, « Gens, navires et marchandises à la Douane de Palerme (1600-1605) », *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, 81, 1969, p. 783-860 ; Giovanni Cardamone, Maria Giuffrè, « La città e il mare : il sistema portuale di Palermo », dans G. Simoncini (dir.), *Sopra i porti, op. cit.*, vol. III, p. 159-192.
- 78 Voir Ruggiero Romano, *Le Commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1951 ; Augusto Graziani, *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1832 al 1858*, Roma, Archivio storico unificazione italiana, 1960 ; Vincenzo Giura, *Russia, Stati Uniti d'America e Regno di Napoli nell'età del Risorgimento*, Napoli, E.S.I., 1967 ; Antonio Di Vittorio, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734*, Napoli, Giannini, 1969-1973 ; A. Di Vittorio, *Il commercio tra Levante ottomano e Napoli nel secolo XVIII*, Napoli, Giannini, 1979 ; Orazio Cancila, « Commercio estero (secoli XVI-XVIII) », dans *Storia della Sicilia*, Napoli, Edizioni Storia di Napoli e della Sicilia, 1978, vol. VII, p. 150-161 ; Maria Luisa Cavalcanti, *Le relazioni commerciali tra il Regno di Napoli e la Russia 1767-1815*, Genève, Librairie Droz, 1979 ; Ceasare Ciano, *Navi, mercanti e marinai nella vita mediterranea del Cinque-Seicento*, Livorno, Nuova Fortezza, 1991 ; Rosario Battaglia, *Stelle e strisce sotto la Lanterna. Il commercio tra Stati Uniti e Genova 1813-1861*, Messina, Edas, 1999 ; Mirella Mafri (dir.), *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2005 ; Gigliola Pagano de Divitiis, « Mediterraneo e Nord Europa fra '500 e '700 : scambi commerciali e scambi culturali », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, op. cit.*, p. 81-114.
- 79 Sur le commerce anglais avec les ports italiens, voir G. Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del '600. Navi, traffici, egemonie*, Venezia, Marsilio, 1990 ; E. Grendi, « Sul commercio anglo-italiano del Settecento. Le statistiche dei Customs », *Quaderni storici*, 1992, p. 263-275 ; *L'Italia del secondo Settecento nelle relazioni segrete di William Hamilton, Horace Mann e John Murray*, a cura di G. Pagano De Divitiis et V. Giura,

La Mer ne touche pas Naples. C'est le titre paradoxal d'un livre célèbre de l'écrivain Anna Maria Ortese (*Il mare non bagna Napoli*, 1953). Il se peut que la mer ne touche pas non plus l'Italie, car aujourd'hui encore, l'histoire maritime ne semble guère solliciter la majorité des historiens italiens.

Un certain nombre d'entre eux semble pourtant se rapprocher d'une histoire maritime qui, comme l'a écrit Gelina Harlaftis, « ne traite pas du *res gestae* ou de grandes figures historiques, mais plutôt des millions de marins inconnus, de marchands et de constructeurs de navires ; de cargaisons de poisson salé, de blé, de bois d'œuvre, de produits coloniaux, d'esclaves et d'émigrants : en fait de tous les hommes et marchandises qui décidaient du sort économique des terres rangées autour de l'océan, ainsi que du sort de tous ceux qui écrivaient chaque jour l'histoire en naviguant, et qui l'écrivent encore aujourd'hui⁸⁰ ». Lentement, mais sûrement, l'histoire maritime italienne s'embarque vers ces questionnements.

Napoli, E.S.I., 1997 ; M. D'Angelo, « In the 'English' Mediterranean (1511-1815) », *Journal of Mediterranean Studies*, 2002, p. 271-285. Au sujet de Gênes, voir E. Grendi, « Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII) », *Quaderni storici*, 2004, p. 241-278. Sur Livourne, voir *Gli inglesi a Livorno e all'isola d'Elba*, Livorno, Bastogi, 1980 ; Carlo M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio. La 'Sanità' toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*, Bologna, Il Mulino, 1992 ; G. Pagano de Divitiis, « Il porto di Livorno nelle carte della Levant Company », *Economia e storia*, 1984, p. 397-415 ; G. Pagano de Divitiis, « Il porto di Livorno fra Inghilterra e Oriente », *Nuovi studi livornesi*, 1993, p. 43-87 ; M. D'Angelo, « La British Factory di Livorno tra la Corsica e l'Elba nel 1796 », *Rivista di studi napoleonici*, 32, 1999, p. 161-188 ; M. D'Angelo, « The British Factory at Leghorn : a kind of Chamber of Commerce cum Consulate », dans *Consolati di Mare and Chambers of Commerce*, dir. Carmel Vassallo, Malta, Malta University Press, 2000, p. 113-125 ; M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Livorno 1573-1737*, Messina, Istituto di studi storici Gaetano Salvemini, 2004. Sur Naples et l'Italie du sud, voir G. Pagano de Divitiis, « Il Mezzogiorno d'Italia e l'espansione commerciale inglese », *Archivio storico province napoletane*, XXI, 1982, p. 125-151 ; G. Pagano de Divitiis, « Il Mediterraneo nel XVII secolo : l'espansione commerciale inglese e l'Italia », *Studi Storici*, 1986, p. 109-148 ; Eugenio Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo. Le relazioni economiche*, Napoli, Jovene, 1991 ; Barbara Dawes, *British merchants in Naples 1820-1860*, Napoli, E.S.I., 1991. Sur la Sicile, voir R. Battaglia, *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Milano, Giuffrè, 1983 ; M. D'Angelo, *Mercanti inglesi in Sicilia 1806-1815*, Milano, Giuffrè, 1988 ; R. Lentini, « La presenza degli inglesi nell'economia siciliana », dans *La storia dei Whitaker*, a cura di Raleigh Trevelyan, Palermo, Sellerio, 1988, p. 115-146.

80 Gelina Harlaftis, « Storia marittima e storia dei porti », *Memoria e Ricerca*, 11, 2002, p. 6.

RAPPORT DE SYNTHÈSE
LES GENS DE MER ET LES SOCIÉTÉS LITTORALES

Manuel Bustos-Rodríguez¹ et Christophe Cérino²

En préambule de cet atelier consacré au « gens de mer et aux sociétés littorales », Gilbert Buti et Jacques Péret ont souhaité rappeler l'importance de la terminologie relative à ces groupes sociaux que l'évolution de la recherche a permis de préciser au cours de ces cinquante dernières années. Ces problèmes de définition ont également été soulignés dans la discussion par Gélina Harlaftis à propos de la richesse sémantique de la langue anglaise pour décrire les gens de mer, ou encore par Amélia Polonia qui a réaffirmé la nécessité de s'accorder sur la signification des termes.

En partant de la définition des « gens de mer » suggérée par les modernistes, entendus comme ceux qui exercent le métier de marin, Jean-Louis Lenhoff a insisté sur son élargissement par les contemporanéistes en raison de la modernisation des moyens de navigation. À elle seule, la mécanisation de la propulsion implique l'apparition de nouveaux métiers comme le personnel des machines. Par ailleurs, le développement des transporteurs de passagers, notamment des paquebots, entraîne l'émergence de nouveaux types d'emplois embarqués tel le personnel de service. Bien qu'ils ne soient pas intégrés à la communauté professionnelle des gens de mer par l'administration du XIX^e siècle, ces hommes doivent à l'évidence être pris en considération par les historiens. Les sociétés maritimes regroupent quant à elles les populations dont les revenus sont liés aux activités maritimes, tandis que les sociétés littorales pourraient a minima s'entendre comme celles en contact avec la mer. Jean-Louis Lenhof souligne cette diversité des approches proposées par les modernistes et constate le manque de travaux sur ces divers groupes pour

1 Professeur d'Histoire moderne à l'université de Cadix (Espagne).

2 Ingénieur de recherche et enseignant en histoire moderne à l'université de Bretagne-Sud – CNRS UMR 6258 CERHIO.

la période contemporaine. Ceci est d'autant plus étonnant et paradoxal que les sources sont nombreuses et bien renseignées dès le XIX^e siècle (inscription maritime, recensements...). Ainsi, en s'appuyant sur les premiers travaux qui portaient sur les ports et les élites, l'historiographie maritime de l'époque moderne a tendu au cours de ces dernières décennies vers l'affirmation d'une histoire sociale, qui s'est élargie dans les années 1990 avec de nouveaux concepts, tels les rapports à la mer ou la pluriactivité. Reprenons-en succinctement les grands thèmes avant de les confronter aux études conduites à l'étranger, puis d'évoquer de possibles nouvelles orientations scientifiques.

Dans les années 1950-1970, sous l'impulsion d'une histoire économique dominante, les recherches sur le champ maritime se sont d'abord portées sur le grand commerce, les grands ports et leurs élites. Les chercheurs se sont également intéressés aux hommes d'affaires et à leur réussite sociale. Ces travaux ont été renouvelés à partir de la seconde moitié des années 1980 par des questionnements sur les réseaux internationaux, sur le secteur particulier de la traite négrière, sur les milieux d'affaires, ou encore par l'étude culturelle du groupe des négociants. En histoire contemporaine, plusieurs travaux portent aussi sur l'histoire des ports et de leurs acteurs, depuis les armateurs jusqu'aux ouvriers des arsenaux ou aux dockers.

À partir de la fin des années 1970, les gens de mer deviennent un objet majeur d'études. Dans le sillage d'Alain Cabantous et de sa thèse sur les marins de Dunkerque, plusieurs enquêtes sont lancées dans une perspective sérielle en s'appuyant notamment sur les registres des classes. Au-delà des essais de pesée globale, les recherches portent sur les marins au travail, sur les types d'activités maritimes, sur le poids du service militaire et des classes, mais également sur l'étude des équipages en incluant une approche prosopographique (origines géographiques et sociales, cursus des carrières...). Certains travaux s'ouvrent aussi aux sociétés maritimes et à la « sphère para-maritime » telle la main-d'œuvre des arsenaux, ou encore l'étude des pratiques professionnelles plurielles autour de la définition du profil du « pêcheur-paysan ». Cette prolifique période d'étude des gens de mer se prolonge dans le courant des années 1990 par de stimulants travaux sur le rapport des marins à la religion, sur les comportements démographiques, sur la notion d'identités maritimes, sur la violence, le pillage, le naufrage et l'histoire des représentations.

Pour la période contemporaine, l'histoire des gens de mer a d'abord été le fait des juristes qui ont notamment travaillé dans la première moitié du XX^e siècle sur l'inscription maritime. En dehors de l'université, les productions ont également émané d'acteurs maritimes, à l'exemple des biographies d'anciens officiers de marine. Pour leur part, les enquêtes universitaires se sont principalement orientées sur le travail maritime et sur l'étude des gens

de mer en tant que groupe professionnel, mais aussi en tant que groupe social à terre. Les recherches ont fait ainsi apparaître une population de plus en plus strictement encadrée par l'inscription maritime et qui se professionnalise par les activités en mer. La question du travail embarqué est dominée par la mécanisation et la modernisation des techniques, dans une approche de type sociologique privilégiant le rapport entre la technique et le travail. Les études portent aussi sur les rapports hiérarchiques à bord des navires.

Depuis une bonne décennie, la recherche s'étend au concept global de sociétés littorales. Il correspond à une troisième phase historiographique pour les modernistes avec un nouvel élargissement des thèmes. Il s'agit de travailler sur des populations plus vastes, appréciées en fonction de leur lien avec la mer. Les enquêtes sur les zones côtières permettent ainsi de repérer des pratiques socioprofessionnelles diversifiées et de constater que le littoral est d'abord peuplé de ruraux qui n'ont pas forcément un rapport à la mer. On étudie également les activités de collecte et de pêche à pied sur l'estran utilisé comme un espace nourricier. Les travaux s'intéressent aussi aux contraintes qui pèsent sur les populations du rivage telle la milice garde-côte ou le système des classes. Citons enfin une tendance plus récente à analyser les phénomènes de mobilité et d'intégration dans les sociétés littorales à partir de recherches sur les bassins de recrutement des grands ports, sur le renouvellement du monde de la mer par les terriens, mais aussi sur la notion de pays maritimes (ports et arrières pays) et sur les petits ports.

Une première remarque s'impose lorsque l'on se penche, dans une perspective comparative, sur la production historique de certains pays européens au cours des cinquante dernières années : il existe des similitudes entre les étapes historiographiques françaises et celles de pays comme l'Allemagne, l'Italie ou, plus encore, le Portugal, liées en partie à l'influence de la France. Pour autant, cette tendance générale ne s'applique pas au champ de l'histoire maritime, dont les périodes que nous venons de préciser ont été marquées par les ouvrages de certains auteurs (J. Meyer, M. Mollat, P. Chaunu, A. Cabantous, etc...) qui ont fait avancer la recherche dans un sens novateur. En effet, dans le cas de ces trois autres pays, les étapes apparaissent beaucoup moins marquées et, surtout, elles n'ont pas eu la même qualité productrice. Ce contraste peut notamment s'expliquer par la différence d'évolution politique, culturelle et même socioéconomique de chaque nation après la seconde guerre mondiale, dont nous pouvons distinguer quatre critères majeurs. Le premier, sans doute, est celui du meilleur niveau économique français pour la plupart de la population, au moins jusqu'aux années soixante, par rapport à des pays tels que le Portugal et même l'Italie. Cela s'est traduit par un

accès plus ouvert à l'université et donc par un nombre beaucoup plus élevé de jeunes chercheurs en maîtrise et en doctorat d'histoire. Par ailleurs, une sage politique universitaire, bien que contestée depuis les années soixante, a permis la production d'une pléiade de grandes thèses d'État. Troisièmement, la « révolution » historiographique autour de l'École des *Annales* et la capacité de rayonnement scientifique de ses membres a bénéficié du prestige de la langue française en Europe, avant qu'elle ne soit remplacée par l'anglais. Enfin, il convient de rappeler l'ouverture de l'Université française sur le monde par ses publications, ses contacts professionnels et la qualité de ses enseignements, en contraste avec ce qui s'est passé dans des pays politiquement isolés comme le Portugal ou l'Espagne pendant une période importante de leur histoire contemporaine. Ces considérations générales nous permettent de mieux comprendre les disparités historiographiques dans le champ maritime entre nos trois pays d'étude.

224

Amélia Polonia nous a rappelé l'influence politique du régime de Salazar sur la production historique portugaise qui acquiert, dans les années 1940-1950, une fonction idéologique afin de justifier la colonisation. L'histoire maritime se développe ainsi autour de quelques thèmes importants comme l'expansion ultramarine aux ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles. Citons aussi les biographies de grands navigateurs comme Alvares Cabral, Vasco de Gama, Magallhaês, Diogo Cão et Gil Eanes. À partir des années 1960, l'influence de l'École des *Annales* est nettement perceptible tant sur les méthodes d'investigation que sur les choix thématiques privilégiant l'histoire économique. Ce sont les travaux de Vitorino Magalhães Godhino qui symbolisent le mieux cet apport à l'historiographie maritime, en rappelant ici sa thèse de doctorat sur *Les Découvertes et l'économie mondiale* soutenue à la Sorbonne en 1958 devant un jury exceptionnel composé des professeurs Braudel, Labrousse et Mousnier. Mais le faible accompagnement financier de l'État portugais, malgré les changements politiques et la célébration en grande pompe des découvertes dans la dernière décennie du ^{xx}^e siècle, n'a pas permis de créer une véritable dynamique scientifique. Plus récemment, citons le projet sur *l'Histoire des ports* qui n'a pas abouti de façon satisfaisante, ou encore la revue spécialisée *Océano* qui n'a guère publié plus de quatre articles d'histoire maritime, dont deux sur la pêche. Bref, la production scientifique est encore loin d'être abondante et la publication d'articles se fait bien souvent dans le cadre de bulletins d'histoire locale. C'est pour créer de nouvelles dynamiques de recherche qu'Amélia Polonia et Inês Amorim portent actuellement des projets visant l'étude des gens de mer et des sociétés littorales.

Pour l'Italie, Michela D'Angelo souligne la faible représentation de l'histoire maritime dans l'historiographie nationale. Au-delà de quelques études

d'histoire locale, la mer est plus l'objet d'évocations littéraires et poétiques que l'enjeu de recherches historiques. Elle signale toutefois l'émergence récente d'enquêtes sur les conditions de travail des gens de mer, la pêche et son marché, le système portuaire et la construction navale dans l'Italie contemporaine.

Tout en rappelant les traditionnelles carences de l'histoire maritime en Allemagne, liées notamment à une tardive expansion ultramarine, Klaus Weber présente un processus historiographique particulier en distinguant plusieurs étapes. La première, allant du Second au Troisième Reich, a bien entendu été marquée par l'emprise des idéologies nationalistes. Hormis quelques études de caractère local et d'autres sur les tardives compagnies de commerce, comme celle de la Prusse, cette période n'a pas été féconde pour la recherche en histoire maritime. Dès la fin de la seconde guerre mondiale et jusqu'aux années 1980, plusieurs enquêtes sont lancées par des historiens de stature internationale, tel Hermann Kellenbenz ou Hans Pohl. Les travaux portent principalement sur la participation des banquiers allemands à l'expansion espagnole et sur le commerce entre l'Allemagne et la France. Depuis la fin des années 1980, une nouvelle phase historiographique a vu l'épanouissement d'études en histoire sociale sur les commerçants de certaines villes maritimes comme Hambourg à l'époque moderne, ou sur les colonies marchandes allemandes à l'étranger, notamment à Londres ou à Cadix. Signalons aussi des recherches sur l'économie maritime et plus spécifiquement sur le grand commerce. Il s'agit d'apprécier les effets de l'expansion européenne sur les exportations allemandes vers l'Espagne et le Nouveau Monde mais aussi leurs conséquences sur le développement de la proto-industrie. De fait, dans le courant du *xx^e* siècle, un glissement très net s'est opéré dans l'historiographie allemande depuis le primat de la nation vers les relations internationales et commerciales de l'Allemagne. Cette évolution a laissé la place pour quelques travaux d'histoire maritime, même s'il faut admettre de nombreuses lacunes en la matière. Ce constat de carence apparaît d'ailleurs comme le trait commun à nos trois pays d'étude, quelles qu'aient été les tendances de leurs recherches, sans omettre pour autant leurs perspectives actuelles plus soucieuses d'intégrer les problématiques maritimes.

Pour conclure, il convient d'évoquer l'attention toute particulière que le débat a portée sur les gens de mer, en esquissant quatre pistes de recherche qui pourraient être judicieusement approfondies.

1. – Jacques Péret et Philippe Haudrière ont souhaité tout d'abord ouvrir la discussion sur la question de la mort en mer et des naufrages. Ils ont rappelé la modicité de leur nombre et leur augmentation paradoxale pendant les périodes d'améliorations techniques. De nouvelles enquêtes mériteraient

assurément d'en préciser les contours. Il en va de même, en ce qui concerne la mortalité à bord des navires, particulièrement élevée pour ceux qui voguent dans l'hémisphère sud, et d'une manière plus générale loin des mers européennes.

2. – Bruno Marnot a alors suggéré l'idée d'un champ de recherche sur le thème de la sécurité maritime. Sans négliger les études déjà effectuées sur la signalisation en mer, il serait pertinent d'approfondir la réflexion sur la sécurité des hommes, des accès de navigation, des aspects économiques et notamment de l'assurance. Dans cette perspective, il conviendrait également de réinvestir la problématique de la conception des navires et de la construction navale. En effet, la question du risque et de la sécurité doit être différenciée en fonction du type de navigation et du nombre de marins embarqués. Elle doit aussi prendre en considération les hommes en tant que facteurs de risques. C'est ce qu'illustrent avec deux approches différentes les remarques d'Amélia Polonia sur la précarité financière et ses incidences sur la qualité du recrutement des équipages, ou encore celle de Jean-Louis Lenhoff sur la notion de culture virile du risque. Bref, cette piste de recherche paraît d'autant plus stimulante qu'elle s'inscrit dans une dimension mondiale, à l'exemple de l'internationalisation du droit maritime au xx^e siècle.

226

3. – En prolongeant cette réflexion, Michael North a ainsi suggéré de lancer des études sur la notion de marché international du travail maritime et sur la question du recrutement des équipages. La problématique de la compétence des marins, de leur rapport à l'innovation et de leur formation mérite assurément d'être éclairée. De même en ce qui concerne l'exploitation sociale des navires et d'une manière plus générale celle des bouleversements socioprofessionnels des communautés maritimes à l'époque contemporaine.

4. – D'autres travaux sur les sociétés littorales pourraient être conduits sur le temps long en suivant des problématiques de rupture et d'adaptation des modèles. Pour illustrer ce quatrième thème, Guy Saupin s'est interrogé sur les dynamiques sociales au sein des gens de mer et sur leur capacité d'adaptation à des contextes de mutation et de crise. Des enquêtes prosopographiques pourraient ainsi être multipliées afin de ne pas les aborder par la seule matrice de l'inscription maritime. Géлина Harlaftis suggère d'ailleurs la constitution de bases de données spécifiques au gens de mer. Enfin, en revenant sur les problèmes de définition et de terminologie, Christian Borde a insisté sur la notion de « communauté maritime » et, dans le prolongement de la discussion, il a appelé à lancer des études sociales sur les « communautés littorales » au xix^e siècle.

L'EXPLOITATION DE LA MER ET DES LITTORAUX EN FRANCE AU MOYEN ÂGE : BILAN HISTORIOGRAPHIQUE ET BIBLIOGRAPHIQUE

Jean-Luc Sarrazin
Université de Nantes¹

Aux confins incertains de l'histoire maritime proprement dite et de l'histoire rurale, les travaux consacrés à l'exploitation des ressources de la mer et des littoraux au Moyen Âge occupent une position singulière d'entre-deux au sein de la recherche.

Une telle situation ressortit en premier lieu aux types d'activités pratiquées sur les côtes. « Mixte », a-t-on dit du « genre de vie » des populations des plaines littorales méditerranéennes². Ce qualificatif pourrait être sans conteste généralisé à la plupart des littoraux au Moyen Âge. La saliculture pratiquée par des paysans sauniers en bordure d'étangs ou sur des schorres aménagés en salines était au fond une activité agricole mais extrayant de l'eau de mer un produit indispensable, le sel. La pêche en barque ou à pied, sur des lagunes, à portée du rivage, sur l'estran, dans des étiers était majoritairement une occupation de paysans en quête d'un complément alimentaire.

1 L'auteur tient à remercier chaleureusement ses collègues et amis, pour leurs contributions ou les informations qu'ils lui ont communiquées : Michel Bochaca, sur l'exploitation de la mer et du littoral aquitain entre Gironde et Bidassoa à la fin du Moyen Âge ; Jean-Christophe Cassard, à travers une bibliographie sur la Bretagne depuis *Les Bretons et la mer* ; Marie Casset, sur l'état de la recherche sur le littoral normand au Moyen Âge ; Stéphane Curveiller, à travers un essai d'évaluation bibliographique : la Flandre maritime française au Moyen Âge ; Sébastien Périsset, sur l'exploitation de la mer et des littoraux en Saintonge à la fin du Moyen Âge (Bilan historiographique et perspectives de recherche) ; Mathias Tranchant.

Les mises en perspectives et les éventuelles lacunes ne relèvent néanmoins que de la seule et entière responsabilité de l'auteur du présent article.

2 Expression de Pierre Toubert, « Les plaines littorales de Méditerranée : un objet historique », *Castrum 7, zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au Moyen Âge : défense, peuplement, mise en valeur*, Jean-Marie Martin (dir.), Rome/Madrid, École française de Rome, Casa de Velázquez, 2001, p. 4.

Cette place originale tient également aux centres d'intérêt dominants de la recherche et aux translations qu'ils ont connues. Jusqu'à un passé récent, les études relatives aux côtes s'inscrivaient le plus souvent dans les marges d'ouvrages portant sur le commerce maritime, sur l'économie et la société de grandes places portuaires ou bien à la périphérie de monographies relatives à des régions attenantes à la mer. Aujourd'hui, les espaces littoraux sont bien davantage envisagés dans leur spécificité. Des synthèses [1224, 393, 356]³, des colloques [C9, C17, C34, C41, C48, 177]⁴, des thèses⁵, des hommages [C64] les prennent pour thème principal ou sujet à part entière d'étude. Témoin de la mise en œuvre d'approches nouvelles et d'un changement relatif des perspectives, cette évolution historiographique est particulièrement remarquable pour la France.

Au cœur du Moyen Âge, à l'aube du XIII^e siècle, les côtes du royaume de France s'étendaient de l'embouchure de l'Escaut jusqu'à celle de l'Adour et, sur la Méditerranée, du delta du Rhône à celui du Llobregat au sud de Barcelone. Détenu par la maison d'Anjou depuis 1246, le comté de Provence n'est réuni à la France qu'en 1481 par le legs de Charles III à Louis XI. L'on conviendra cependant, ne serait-ce que dans une optique comparative, d'inclure le littoral provençal dans le tableau esquissé.

Sur les deux rivages, méditerranéen et atlantique, les rapports à la mer des populations variaient en fonction des ressources exploitables. En dépit de sa longueur, le littoral aquitain offrait ainsi peu de possibilités d'exploitation et les activités liées à la mer étaient fort limitées (Michel Bochaca). De plus, les incessantes migrations des sables non fixés avant le XIX^e siècle constituaient une menace permanente pour les habitats établis en bordure de l'océan. Dans l'immédiat arrière-pays, les landes étaient des zones répulsives ; leur population tournait le dos à la mer. À l'inverse, les espaces fluvio-maritimes, estuaires de la Gironde, de la Loire, de la Seine, les basses vallées de la Garonne, de la Dordogne, de l'Adour, de la Charente connaissaient une importante mise en valeur en relation avec la mer. De semblables contrastes s'observent sur le

3 M. Mollat [1224] : en donnant toute leur place aux maritains (gens de la côte), ce livre d'un des grands maîtres de l'histoire maritime témoigne de l'évolution historiographique esquissée à la fin des années 1970 ; J.-Ch. Cassard [393] : dans cet essai d'histoire globale des relations des Bretons à la mer, l'auteur accorde toute leur place aux littoraux.

4 Voir également *Le Languedoc, le Roussillon et la mer des origines à la fin du XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 1992 (actes du colloque de Sète, 1990), J. Rieucau et G. Cholvy (dir.), Paris, 1992 ; *Castrum 7, op. cit.* (dimension proprement maritime exclue).

5 J.-L. Sarrazin, *La Campagne et la mer. Les pays du littoral poitevin au Moyen Âge (fin XII^e-milieu XV^e siècle)*, thèse de doctorat, université Paris-Sorbonne, 1997 ; D. Coquillas, *Les Rivages de l'estuaire de la Gironde du néolithique au Moyen Âge*, thèse, Bordeaux, 2001.

littoral méditerranéen. Ici s'ajoute l'originalité de ces petites mers que sont les étangs salés communiquant par des graus avec la Méditerranée et qui se trouvent de la sorte intégrés à l'espace maritime.

À l'heure du bilan de la production historiographique, il n'est pas superflu de rappeler que la recherche, tous thèmes confondus, est étroitement tributaire des aléas de la conservation des sources. La disparition des archives de La Rochelle dans l'incendie de la Chambre des comptes le 27 octobre 1737, la dispersion des abondantes séries comptables de la Chambre des comptes de Bretagne par les commissions de triage de la Révolution française, la destruction des archives du département de la Manche en juin 1944, pour s'en tenir à ces exemples, ont privé les chercheurs de documents du plus haut intérêt sur l'exploitation et l'aménagement des littoraux.

Après avoir esquissé un bref croquis historiographique sur les origines des études relatives à l'exploitation de la mer, le propos s'attachera à dégager les principales directions de la recherche. Trois domaines, souvent imbriqués les uns dans les autres, ont, semble-t-il, retenu en priorité l'attention des spécialistes, les milieux littoraux, les modes d'appropriation des eaux riveraines et des espaces côtiers, l'exploitation des ressources halieutiques et du sel.

UNE RECHERCHE LONGTEMPS EN MARGE DES ÉTUDES D'HISTOIRE MARITIME ET DES MONOGRAPHIES D'HISTOIRE RURALE

En dehors de quelques articles savants de chartistes et d'érudits ou de quelques ouvrages isolés, les premières études sur les pratiques anciennes d'exploitation de la mer et d'aménagement des littoraux sont à rechercher dans les grandes thèses et les travaux de l'école géographique française. Les noms sont connus : Blanchard⁶, Briquet⁷, George⁸, Le Lannou⁹, Papy¹⁰, Sion¹¹. Tous ces géographes étaient en même temps des historiens. Ce qu'a

- 6 R. Blanchard, *La Flandre. Étude géographique de la plaine flamande en France, Belgique, Hollande*, Dunkerque, Société dunkerquoise pour l'avancement des lettres, des sciences et des arts, 1906.
- 7 A. Briquet, *Le Littoral du Nord de la France et son évolution morphologique*, Paris, Armand Colin, 1930 et surtout *L'Évolution du rivage du Nord et l'activité de l'homme*, Paris, Armand Colin, 1930.
- 8 P. George, *La Région du Bas-Rhône. Étude de géographie régionale*, Paris, J.-B. Baillière et fils, 1935.
- 9 M. Le Lannou, *Géographie de la Bretagne*, Rennes, Plihon, 2 vol., 1950-1952 ; *id.*, « Ports et havres de Bretagne », dans *Conférences universitaires de Bretagne, Association G. Budé*, Paris, Les Belles lettres, 1943.
- 10 L. Papy, *La Côte atlantique de la Loire à la Gironde*, en particulier le t. II, *L'Homme et la mer. Étude de géographie humaine*, Bordeaux, Delmas, 1941.
- 11 J. Sion, *La France méditerranéenne*, Paris, Armand Colin, 1934.

écrit Louis Papy sur la pêche, les techniques et modes de vie de l'estran et des marais entre Loire et Gironde, en particulier les marais salants, conserve une remarquable fraîcheur. Certes, quelques propositions ont vieilli : il n'est pas sûr que les moines aient toujours été des « pionniers »¹² ; mais le travail effectué sur les actes des cartulaires, les chartes et les notices était pour une part celui d'un médiéviste¹³. L'ouvrage est encore aujourd'hui, à juste titre, abondamment cité. En un temps où les historiens avaient tendance à présenter des paysans qui « ne labourent que des cartulaires, avec des chartes en guise d'araires » (Lucien Febvre) l'immense mérite des géographes est d'avoir placé au premier plan les techniques ainsi que les conditions physiques d'utilisation des schorres, de l'estran, des eaux littorales et d'avoir saisi les évolutions dans la longue durée.

230

La véritable relève par les historiens n'intervient qu'après la seconde guerre mondiale dans un contexte de forte influence des *Annales ÉSC*. À une époque (les années 1950-1960) où dominait l'histoire économique et où se tenaient les congrès d'histoire maritime sous la houlette de Michel Mollat¹⁴, les thèses [144, 384, 1217, 1568] et les ouvrages thématiques ou synthétiques [81]¹⁵ portaient principalement sur le commerce maritime et les mouvements des ports, l'observation vaut, au reste, pour la période moderne. Étudiant d'abord les espaces et les réseaux, les produits et leurs débouchés, la conjoncture économique, les navigations et les navires, les sociétés maritimes, ils n'envisageaient l'exploitation des ressources de la mer et des littoraux qu'à l'arrière-plan des thèmes majeurs de leur recherche. Il n'empêche que de solides développements, en rapport avec le commerce, y étaient consacrés à ces questions. Au début des années cinquante, les auteurs de l'histoire du commerce de Marseille n'ont pas oublié d'évoquer les ressources halieutiques et la pêche¹⁶. Anton R. Bridbury dans son ouvrage sur le commerce du sel en Angleterre à la fin du Moyen Âge a écrit d'intéressantes pages et ouvert quelques pistes sur les salines de la façade atlantique, plus particulièrement sur les marais de la Baie¹⁷. De même, Henri Touchard préalablement à l'analyse

12 L. Papy, *La Côte atlantique*, *op. cit.*, p. 257.

13 *Ibid.*, p. 258-260.

14 Bibliographie des 18 vol. d'actes des colloques d'histoire maritime tenus de 1956 à 1980 publiés par M. Mollat dans H. Dubois, J.-Cl. Hocquet, A. Vauchez (dir.), *Horizons marins, itinéraires spirituels (V^e-XVIII^e siècles)*, vol. II, *Marins, navires et affaires* [Mélanges M. Mollat], Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, p. XVII-XVIII.

15 R. Busquet et R. Pernoud, *Histoire du commerce de Marseille. Antiquité et Moyen Âge jusqu'en 1291*, Paris, Pion, 1949, t. I de *L'Histoire du commerce de Marseille* ; A. R. Bridbury, *England and the Salt Trade in the later Middle Ages*, Oxford, Claveron Press, 1955.

16 R. Busquet et R. Pernoud, *Histoire du commerce de Marseille...*, *op. cit.*, p. 308-310.

17 A.R. Bridbury, *England and the Salt Trade...*, *op. cit.*, p. 40-75.

des différentes phases du commerce maritime breton au xv^e siècle, a esquissé un tableau fort suggestif des secteurs côtiers et de leurs ressources en sel et en poissons¹⁸. Pour le Bordelais, Jacques Bernard a donné toute la place qui lui revenait à la « pescherie » fluviale mais aussi à l'exploitation de ce précieux vivier qu'était la petite mer de Buch, à la pêche hauturière, principalement dans la mer des pertuis, ainsi qu'à l'activité de « costatger », autrement dit de récupération de tous les poissons et cétagés rejetés sur les plages. En revanche, d'autres études classiques menées durant la même période, n'apportent aucune information sur notre thème, comme les articles classiques de Miss M.K. James et d'Y. Renouard sur les exportations de vins gascons¹⁹.

Ce qui caractérise la plupart de ces études c'est qu'elles ne s'intéressent pas précisément aux modes de fonctionnement des pêcheries et des salines ou à la gestion des eaux salées, questions qui n'étaient pas l'objet central de leur recherche.

L'exploitation des ressources de la mer apparaît également dans des monographies d'histoire régionale ou d'histoire rurale. Les premières mentions de marais salants ont été relevées et exploitées avec soin par Michel Rouche dans sa thèse sur l'Aquitaine au premier Moyen Âge²⁰. Il s'agissait pour l'auteur de présenter, dans le cadre de l'exploitation du *saltus*, les richesses d'une région et d'étudier la propagation, la vulgarisation d'une technique romaine. La même démarche est mise en œuvre à propos des amas de coquilles d'huîtres interprétées peut-être de manière un peu aventureuse comme un indice de la production de garum²¹.

La lutte contre la mer, la maîtrise de l'eau salée, l'aménagement des littoraux ont logiquement trouvé leur place dans des travaux d'histoire rurale. L'exemple le plus significatif concerne évidemment la Flandre maritime. À la suite des travaux anciens d'Henri Pirenne²² et de quelques-uns de ses disciples²³, Adriaan Verhulst et les ruralistes de l'université de Gand, parmi d'autres, ont mis au net la fascinante histoire de l'édification des digues, de la poldérisation

18 H. Touchard, [1565], p. 5-26, 58-61.

19 M. K. James, « The fluctuation of the anglo-gascon wine trade during the fourteenth century », *The Economic History Review*, 1951, p. 170-196 ; Y. Renouard, « Le grand commerce des vins de Gascogne », *Revue historique*, 1959, p. 261-304.

20 M. Rouche, *L'Aquitaine des Wisigoths aux Arabes, 418-781. Naissance d'une région*, Paris, J. Touzot, 1979, p. 204-206.

21 *Ibid.*, p. 206-207.

22 Présentation synthétique dans H. Pirenne, *Histoire de Belgique*, t. I, *Des origines au commencement du XIV^e siècle*, 3^e éd., Bruxelles, H. Lamertin, 1909, chap. IV.

23 Fr.-L. Ganshof, *La Flandre sous les premiers comtes*, Bruxelles, La Renaissance du livre, 1944, p. 58-59, 63-64.

des *schorren*, de l'organisation des *wateringen*²⁴. Après le temps (XI^e siècle) des petites puis des grandes digues défensives (Oude Zeedijk, Blankenbergse Dijk) est venue l'époque des digues véritablement offensives, construites pour gagner des terres sur la mer. Le terme de *polder* apparaît pour la première fois vers 1130. L'aménagement des polders dans le golfe de l'Yser et dans le Zwin fait suite à la grande inondation de la mer qui, en 1134, a touché toute la côte méridionale de la mer du Nord du Calaisis jusqu'à la Frise. La dynamique sociale de la lutte contre les invasions marines a fait l'objet d'analyses précises. Au XII^e siècle, le rôle du comte de Flandre et de grandes abbayes est essentiel, alors qu'au siècle suivant, les endiguements sont entrepris par des patriciens de Bruges, des hôpitaux, des agents comtaux œuvrant pour leur propre compte ou pour celui de jeunes abbayes de nonnes cisterciennes. Une telle histoire revêt aussi une forte dimension environnementale. On ne saurait ici passer sous silence, même si ces travaux intéressent en premier lieu les côtes des actuels Pays-Bas et de la Belgique, les remarquables études faites sur les cataclysmes marins, à commencer par la monumentale recension par Elisabeth Gottschalk des grandes invasions marines et fluviales aux Pays-Bas depuis le haut Moyen Âge jusqu'au XVII^e siècle²⁵.

DE L'ENVIRONNEMENT À L'AMÉNAGEMENT : LES VOIES D'APPROCHE DE L'ÉTUDE DES MILIEUX LITTORAUX

La première question à laquelle est confrontée la recherche sur les littoraux est celle de leur configuration passée. La limite entre la terre et la mer a, de longue date, exercé une étrange fascination. Les vieux auteurs, La

24 L'ouvrage de base reste A. Verhulst, *Histoire du paysage rural en Flandre de l'époque romaine au XVIII^e siècle*, Bruxelles, La Renaissance du livre, 1966, en particulier la première partie sur la Flandre maritime, précisément p. 25-50, nouvelle édition revue en néerlandais, *Landschap en landbouw in middeleeuws Vlaanderen*, Gemeentekrediet, Brussels, 1995 ; pour l'aménagement de la Flandre maritime occidentale, l'article classique de M. Mollat, « les hôtes de l'abbaye de Bourbourg », dans *Mélanges d'histoire du Moyen Âge*, Louis Halphen, Paris, PUF, 1951, p. 513-521 ; St. Curveiller, « Les abbayes en Flandre maritime méridionale au Moyen Âge », dans *Les Religieux et la mer, Histoire médiévale et archéologie*, n° 16, 2004, p. 227-240.

25 M.K.E. Gottschalk, *Stormvloed en rivieroverstromingen in Nederland*, t. 1 *De periode voor 1400*, t. 2, *1400-1600*, Assen, Van Gorcum, 1971, 1975 ; A. Verhulst et M.K.E. Gottschalk (dir.), *Transgressies en occupatiegeschiedenis in de Kustgebieden van Nederland en België* (actes du colloque de Gand 1978), Ghent, Belgisch Centrum voor Landelijke Geschiedenis, 1980 ; St. Lebecq, « L'homme au péril de l'eau dans les plaines littorales des anciens Pays-Bas au début du Moyen Âge », dans B. Bennassar (dir.), *Les Catastrophes naturelles dans l'Europe médiévale et moderne. Actes des XV^e Journées internationales d'histoire de l'abbaye de Flaran*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 1996, p. 27-42.

Popelinière²⁶, maître Antoine Bernard²⁷ au XVI^e siècle, Claude Masse²⁸ au premier XVIII^e siècle se faisaient l'écho des traditions orales rapportant que les flots venaient battre la base des côteaux en limite de marais maritime. « Plusieurs anciennes personnes se disoient assurez de leurs vieux pères que, du temps de leurs ancestres, la grande mer couvrant tout le pays venoit flotter à Luçon », écrivait par exemple La Popelinière²⁹. Le tournant scientifique de l'étude géographique-historique des littoraux atlantiques remonte à la série des articles d'un chartiste, Auguste Pawlowski entre 1901 et 1908³⁰. Les travaux actuels s'efforcent toujours de reconstituer tant bien que mal le tracé des côtes mais les historiens rapprochent leurs sources des découvertes des archéologues, des palynologues, des naturalistes, des géomorphologues et des géographes du quaternaire.

Le premier problème touche au niveau de la mer³¹ qui conditionne la direction des courants marins, les phénomènes de sédimentation, la formation des dunes, des lagunes et, par voie de conséquence, influe sur la mise en valeur des ressources du littoral. Il y a encore peu, les spécialistes avançaient qu'entre le III^e et le XII^e siècle, les côtes méridionales de la mer du Nord avaient connu, au sein des « dernières phases transgressives subatlantiques »³², deux transgressions, la dunkerquienne (ou flandrienne) II (entre le III^e et VII^e siècle) et la dunkerquienne III subdivisée en A (IX^e-X^e siècles) et B (XI^e-XII^e siècle) marquée par la grande invasion marine de 1134 à l'origine du Zwin³³. L'existence de cette dernière dans ses deux phases est

- 26 La Popelinière (Lancelot du Voisin, sieur de), *La Vraye et Entière Histoire des troubles et choses mémorables avenues tant en France qu'en Flandres et pays circonvoisins depuis l'an 1562*, La Rochelle, P. Davantes, 1573.
- 27 A. Bernard, *Chronique d'une commune rurale de la Vendée (Le Langon)* (titre de l'éditeur), publ. par A.-D. de La Fontenelle de Vaudoré, *Chroniques fontenaisiennes*, Archives Historiques du Bas-Poitou, Fontenay-le-Comte, t. I, 1841.
- 28 Les manuscrits de l'ingénieur-cartographe de Louis XIV, accompagnant ses cartes, sont conservés par le Service Historique de l'Armée de Terre au château de Vincennes, mais des copies sont disponibles à la Médiathèque Michel Crépeau de La Rochelle (en particulier ms 31).
- 29 La Popelinière (Lancelot du Voisin, sieur de), *La Vraye et Entière Histoire...*, *op. cit.*, livre 5, f° 150 a.
- 30 Tous ces articles sont publiés dans la *Revue de géographie historique et descriptive*. Les articles relatifs à la Saintonge, l'Aunis, le Médoc et une partie de Bas-Poitou ont été réédités sous le titre, *Géographie historique des côtes charentaises* [1310].
- 31 P. Pirazzoli, *Les Variations du niveau marin depuis 2000 ans*, mémoire n° 30 du laboratoire de géomorphologie de l'EPHE, Paris, 1976 ; M.-Th. Morzadec-Kerfourn, *Variations de la ligne de rivage armoricaine au quaternaire : analyses polliniques de dépôts organiques littoraux*, thèse, université de Rennes 1, 1973.
- 32 Expression d'Elisabeth Gottschalk, « Subatlantische transgressiefasen en stormvloedén », dans A. Verhulst et M.K.E. Gottschalk (dir.), *Transgressies*, *op. cit.*, p. 21-27, p. 21.
- 33 Cette présentation se trouve encore dans A. Verhulst, *Le Paysage*, *op. cit.*, p. 25-26.

maintenant remise en cause. La pénétration de la mer, attestée par les sources, serait la conséquence non pas de l'élévation du niveau de la mer mais de raz-de-marée catastrophiques³⁴. Pour la côte de l'Atlantique, si la transgression de l'Antiquité tardive ne fait pas de doute et a peut-être facilité la mise en exploitation de marais salants³⁵, un débat a opposé les géographes entre eux, les uns défendant la réalité d'un niveau de la mer supérieur à l'actuel au Moyen Âge central³⁶, les autres tenant pour la stabilité³⁷.

Issues de la collaboration de géographes, d'historiens et d'archéologues, différentes études de cas ont été menées sur l'évolution des littoraux³⁸. De l'article consacré à l'évolution de la ligne de rivage entre Charente et Gironde³⁹, l'on retiendra que le tracé de la côte au XII^e siècle n'est pas fondamentalement différent de l'actuel, contrairement à l'idée longtemps répandue que la ligne de rivage au Moyen Âge correspondait à la limite des coteaux crétacés. Des ATP-CNRS ont travaillé sur la construction des paysages et le peuplement côtiers : on peut citer ainsi les travaux de l'équipe interdisciplinaire sur le littoral aquitain à l'holocène⁴⁰. Ces recherches replacent le Moyen Âge dans la longue durée et s'attachent à comprendre l'évolution des relations homme/milieu dans le cadre d'espaces où elles étaient particulièrement exacerbées. Certaines ne remontent pas, faute de collaborateurs médiévistes, en amont du XVII^e siècle. L'analyse pluridisciplinaire des interactions entre l'emprise

-
- 34 Sur l'aspect réducteur de l'utilisation de l'expression « transgression dunkerquienne », St. Curveiller, « Hommes, terres, espaces en Flandre maritime au Moyen Âge », *Perspectives médiévales*, 1998, n° 24 [*La Géographie au Moyen Âge*], p. 23-42.
- 35 N.-Y. Tonnerre, *Naissance de la Bretagne. Géographie historique et structures sociales de la Bretagne méridionale (Nantais et Vannetais) de la fin du VIII^e à la fin du XII^e siècle*, Angers, Presses de l'université d'Angers, 1994, p. 22-24.
- 36 H. Enjalbert, *Le Modelé et les sols des pays aquitains*, Bordeaux, Impr. Bière, 1960, t. 1, p. 220-221.
- 37 C. Gabet, « Le dunkerquien sur le littoral d'Aunis et de Saintonge », *Norois*, avril-juin 1966, p. 215-219 ; F. Verger, *Marais et wadden du littoral français*, Paris, Minard, 1968, p. 466-465.
- 38 Présentation d'un certain nombre de ces travaux dans C. Beck et R. Delort, *Pour une histoire de l'environnement. Travaux du programme interdisciplinaire de recherche sur l'environnement*, Paris, CNRS, 1993 (actes du programme scientifique et du colloque de mars 1991) ; L. Langouët et M.-Th. Morzadec-Kerfourn (dir.), *Baie du Mont-Saint-Michel et marais de Dol. Milieux naturels et peuplements dans le passé*, Saint-Malo, Centre régional d'archéologie d'Alet, 1995.
- 39 F. Cuq et J.-C. Hocquet, « Évolution de la ligne de rivage entre Charente et Gironde », dans C. Beck et R. Delort (dir.), *Pour une Histoire*, op. cit., p. 63-74. Sur ce thème, l'on se reportera naturellement à la thèse de R. Regrain, *Géographie physique et télédétection des marais saintongeais*, Amiens, Paillard, 1980.
- 40 Morphogenèse, paysages et peuplement holocènes de la zone littorale aquitaine, ATP coordonnée par J. Burnouf, J.-M. Froidefond et P. Garmy depuis 1991 ; présentation dans C48, p. 39-50.

anthropique et le milieu physique du domaine laguno-littoral du golfe du Lion laissent ainsi de côté le Moyen Âge⁴¹.

Aujourd'hui, l'une des thématiques importantes mises en avant par la recherche invite à étudier les évolutions naturelles en relation avec les aménagements que connaissent les sites portuaires et les secteurs littoraux qui leur sont proches. Sont envisagées aussi bien les conséquences des fortes tempêtes que les transformations insidieuses comme le comblement des baies ou l'ensablement des estuaires, lesquelles peuvent modifier ou compromettre les activités liées à la mer (pêche, saliculture, navigation). Sur la côte méditerranéenne, les travaux entrepris au Moyen Âge central sont bien davantage liés à la circulation des marchandises qu'à la gestion de l'eau ; ainsi le creusement du canal de la Radelle, voie directe entre Aigues-Mortes et l'étang de Mauguio. Il apparaît néanmoins que les situations critiques se sont multipliées à partir des décennies 1310-1320. À Psalmodi, les mentions de curage des vallats sont plus nombreuses. Le grau dit de Porquières se combla, mais en 1346, une tempête en ouvrit un autre à proximité⁴². Pour l'espace atlantique, dans un cadre chronologique délibérément restreint (XIII^e-XVI^e siècles), ont été analysées l'évolution de la ligne de rivage et les aménagements portuaires du pays guérandais⁴³, les problèmes d'accès aux ports de la Baie⁴⁴, les aménagements des ports secondaires de l'Aunis⁴⁵, les transformations de la côte saintongeaise et leurs conséquences sur les activités maritimes et portuaires⁴⁶, Bayonne et le déplacement de l'embouchure de l'Adour d'après l'enquête de 1491⁴⁷, les transformations naturelles et les aménagements des ports et avant-ports de la Flandre maritime⁴⁸.

41 J.-P. Barousseau, P. Giresse, N. Planchais, O. Radakovitch, J.-P. Redon et F. Rueda, « Interactions entre l'emprise anthropique et le milieu physique du domaine laguno-littoral du golfe du Lion », dans C. Beck et R. Delort (dir.), *Pour une histoire...*, op. cit., p. 75-80.

42 M. Ambert, P. Ambert et M. Lugand, « Le littoral des départements de l'Aude et de l'Hérault. Atlas des changements des lignes de rivage en Méditerranée occidentale au cours des 2000 dernières années », *Archéologie en Languedoc*, n° 17, 1993, p. 126-134.

43 A. Gallicé, « Les ports du pays guérandais : ligne de rivage et aménagements portuaires réalisés à la fin du Moyen Âge », dans [177]. Voir du même auteur sa thèse, [713].

44 J.-L. Sarrazin, « Les ports de la Baie à la fin du Moyen Âge : évolutions des rivages et problèmes d'accès », dans [177], p. 33-54.

45 M. Tranchant, « Les aménagements des ports secondaires de l'Aunis maritime à la fin du Moyen Âge », dans [177], p. 55-79.

46 S. Périsset, « Les transformations de la côte saintongeaise et leurs répercussions sur les activités maritimes et portuaires aux XV^e et XVI^e siècles », dans [177], p. 81-95.

47 M. Bochaca, « Bayonne et le déplacement de l'embouchure de l'Adour d'après l'enquête de 1491 », dans [177], p. 97-117.

48 St. Curveiller, « Les ports et avant-ports de la Flandre maritime à la fin du Moyen Âge : transformations naturelles et aménagements humains », dans [177], p. 191-202.

LES MODES D'APPROPRIATION ET DE CONTRÔLE DES ESPACES CÔTIERS : DES APPROCHES DIVERSES ET COMPLÉMENTAIRES

Toute recherche sur l'exploitation littorale des ressources de la mer ne peut être envisagée sans que soit posée la question des modes d'appropriation et de contrôle de l'espace côtier. Dans ce domaine, juristes et historiens ont conjugué leurs efforts. L'intérêt pour cette question n'est pas nouveau mais est longtemps resté le monopole des juristes. Qu'il suffise par exemple de rappeler l'importance de la thèse de Marcel Gouron sur l'Amirauté de Guyenne [754]. Les études de droit se poursuivent selon plusieurs orientations mais se conjuguent désormais à des travaux d'historiens, en prise sur l'évolution globale des sociétés littorales.

236

Une tâche majeure a été de mettre au net les prérogatives des seigneuries riveraines. Les droits sur la pêche, sur la navigation, sur les ports ont fait l'objet d'analyses précises. Dans tous les cas, les différents travaux ont clairement établi que l'exercice de ces droits relevait autant de l'affirmation du pouvoir seigneurial que de règlements d'usages collectifs de l'eau. En Languedoc, les études récentes ont montré que la définition des espaces côtiers de pêche semble suivre la naissance du *castrum*, en général au XI^e siècle. Elles s'inscrivent, par le fait, dans les recherches sur la mise en place des réseaux castraux⁴⁹ et sur l'impact des seigneuries châtelaines dans l'organisation de l'espace rural-côtier. Le découpage castral s'opère sur les bords des plus vastes lagunes et les inféodations introduisent une décomposition verticale des droits. Les règlements seigneuriaux traduisent la prise en considération de l'intérêt des seigneurs eux-mêmes mais aussi de l'intérêt collectif, exprimé par la notion de « bien commun ». En 1247, le règlement de l'usage de l'étang de Mauguio pour les habitants de Lattes édicté par les co-seigneurs, l'évêque de Maguelone et le seigneur de Mauguio prohibe d'utiliser les filets traînants mais leur usage en mer est autorisé en mer à la condition que les hommes de Lattes livrent le seizième de leur prise⁵⁰. En Bretagne, si, à la fin du Moyen Âge, la mer relevait de l'autorité du duc jusqu'à trente lieues de la côte, le rivage et donc l'exploitation de ses ressources demeuraient dans le *dominium* des seigneuries riveraines.

L'emprise de la seigneurie s'exerçait par le biais d'une fiscalité complexe sur l'activité des ports. Droits de chargement, droits d'ancre, de portage, de

49 Sur ce thème, voir la thèse de L. Schneider, *Monastères, villages et peuplement en Languedoc central : les exemples d'Aniane et de Gellone (VIII^e-XII^e siècles)*, université de Provence, 1996.

50 M. Bourin-Derruau, D. Le Blévec, Cl. Raynaud, L. Schneider, « Le littoral languedocien au Moyen Âge », dans J.-M. Martin (dir.), *Castrum 7, op. cit.*, p. 345-423, ici p. 384.

quillage, de passage etc. ont donné lieu à une mise au point très précise, pour la côte poitevine au xv^e siècle, dans un article classique, à partir des registres de comptes issus du chartrier de Thouars [662]. Tous ces droits correspondaient à une participation des usagers à l'entretien des équipements. Il ressort de tous ces travaux que les coutumes perçues étaient l'une des expressions de contrôle du rivage par les seigneuries riveraines, mais qu'elles n'apparaissent pas comme un instrument au service d'une véritable politique commerciale.

Il en allait autrement dans les grandes villes portuaires, où la fiscalité relevait, pour une part, de l'institution communale et de la politique de l'échevinage. La cas-limite est sans nul doute celui de La Rochelle où le corps de ville a manifesté une exceptionnelle cohésion. Ici, la politique menée par la « commune providence » [1581] selon la belle expression de Mathias Tranchant, de sauvegarde des productions et des échanges rochelais, de contrôle des régions voisines, d'endigement de la concurrence potentielle avait une traduction fiscale⁵¹. Ressortissant à l'origine au domaine royal, les droits de balisage, de désarmage, de délestage, d'entrée, de quaiage, d'issue, de lestage sont accaparés par l'autorité municipale. De même, à mi-chemin entre fiscalité sur les navires, sur les transactions et sur les marchandises, le courtage, redevance sur la navigation apparue au xiv^e siècle, est perçu par l'échevinage tout comme les droits de mesurage, du moins à la fin du xv^e siècle. Évidemment, les préoccupations fiscales de l'échevinage touchaient avant tout, dans le cadre de la concurrence commerciale, deux produits-clés, le vin et le sel.

Parmi tous les droits exercés sur le rivage par les seigneuries haut-justicières, celui qui a le plus retenu l'attention des chercheurs, parce qu'il est au fond le plus symbolique, est le droit de bris. En certaines régions, comme le Poitou, la coutume opère une distinction entre le droit d'épaves et le droit de bris⁵². Le premier autorise le seigneur à s'approprier tout ce qui est « épave », en l'espèce tout ce que rejette la mer. Le second réserve la part des sauveteurs et celle des propriétaires des biens. Quoi qu'il en soit, la question essentielle qui est posée est celle des naufrages et de leur traitement. L'on sait quelle place lui accordent les *rôles d'Oléron*, qui expriment les sentiments, les préoccupations du monde des marins⁵³. Les travaux relatifs au « brisage », au « lagan » ou autre

51 *Ibid.*, p. 189-216.

52 J. Darsel, « Du droit de naufrage, d'épaves et de bris de mer en Normandie, Bretagne, Poitou », *Revue historique de droit français et étranger*, 1955, p. 541-542.

J.-L. Sarrazin, « L'État et la seigneurie : le contrôle du littoral poitevin à la fin du Moyen Âge », dans [C58], p. 29-40.

53 M. Serna Vallejo (dir.), *Los Roles d'Oléron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2004, art. XXV à XXVIII.

« pecoys de mer » concernent soit le littoral d'une province dans son ensemble ou de plusieurs provinces soit des cas particulièrement intéressants. Par delà le rappel des vantardises de tel ou tel seigneur comme celles de ce Guyomarc'h de Léon qui affirmait, au XIII^e siècle, posséder la plus précieuse des pierres sous la forme d'un rocher sur lequel venaient se briser les navires dont les épaves lui rapportaient 100 000 sous par an [545], les analyses ont porté sur la nature du droit et sur les pratiques côtières lorsqu'elles sont connues. D'une manière générale, elles montrent que le bris ressortissait pleinement à la haute justice, à la grande voirie, c'est-à-dire à la police de navigation sur la mer bordière. On comprend dès lors qu'il n'ait pas été inféodé et que les concessions aux établissements monastiques n'aient été que parcimonieusement accordées et en faisant l'objet de litiges toujours recommencés.

238

L'évolution de l'exercice de ce droit fait apparaître un autre acteur à partir du XIII^e siècle : l'État. En Bretagne, le duc, au fur et à mesure de l'accroissement de son pouvoir, tente de reprendre les choses en main. L'histoire débouche ici comme l'on sait sur la question des « brevets de sauveté », ces brevets, en forme de quittance, délivrés par l'administration bretonne pour assurer les navires circulant le long des côtes du duché contre le droit de bris. Vraisemblablement vers le milieu du XIII^e siècle, le duc commença à vendre ces brevets en Bretagne, dans les ports du golfe de Gascogne, en Poitou, à La Rochelle, à Bordeaux. Après une littérature abondante, polémique, souvent contradictoire, les études magistrales d'Henri Touchard [1565] et de Jean Kerhervé [916] procurent une mise au point solide sur le sujet.

Certaines études de cas éclairent la complexité des problèmes. Ainsi l'affaire des baleines du sire de Parthenay (1331) (baleines échouées sur le « platin » non loin de l'estuaire de la Charente, récupérées, découpées et salées par les gens du sire puis saisies par les sergents du sénéchal de Saintonge) voit s'opposer pour les droits d'épave et de haute justice et en filigrane pour le contrôle politique de la côte, deux systèmes juridiques, l'un d'origine anglaise déjà marqué par la centralisation, l'autre français, qui reflète encore un émiettement seigneurial de l'autorité⁵⁴.

Les conflits entre juridictions ont permis de montrer que dans le domaine du droit de bris comme au reste dans celui de la fiscalité, l'État ne supprime pas mais s'imisce, se superpose. Les prétentions de l'Amirauté au xv^e siècle n'ont pas empêché les grandes seigneuries d'exercer leurs droits, en matière de naufrage et d'amiraudage, parfois même de créer leur propre amirauté,

54 N. Charbonnel, « Haute justice, droit d'épaves et rivages de la mer au XIV^e siècle : l'affaire des baleines du sire de Parthenay (1331) », *Revue historique de droit français et étranger*, 1986, p. 549-569.

par exemple Talmont en Poitou [662]. Les officiers de l'Amirauté n'ont pas toujours eu gain de cause. Reste que l'on ne doit pas perdre de vue que les archives sur lesquelles ont travaillé les historiens sont très largement d'origine seigneuriale et que la Table de Marbre ne conserve aucun document antérieur au *xvi*^e siècle, ce qui peut fausser la perspective sur la résolution des conflits.

Nombre d'études de droit se placent délibérément dans la longue durée ; leur grand intérêt est par là-même de dégager les caractères spécifiques de la période médiévale. Ainsi l'appropriation des prés salés de la Teste-de-Buch est d'abord envisagée à travers les prétentions des seigneurs côtiers sur le rivage dans le cadre du legs anglo-gascon et des concessions du duc au captal puis de l'affirmation des prérogatives du roi sur la base du droit romain [250]. Une telle démarche permet à l'auteur de mieux faire ressortir la montée de la domanialité aux *xvii*^e et *xviii*^e siècles.

La question du contrôle des espaces côtiers a été envisagée sous un autre angle fort intéressant, celui de l'attraction et du rayonnement des ports et des villes. En dehors de cas désormais bien connus comme celui de Bruges, c'est le Bordelais qui a bénéficié en l'espèce des recherches les plus actives. Fondées sur une analyse systématique des sources textuelles, en particulier les fonds notariaux, et sur une remarquable démarche cartographique, ces études éclairent non seulement les relations économiques tissées par les marchands bordelais au temps de Louis XI mais aussi les aires d'influence d'agglomérations moins importantes que Bordeaux, telles Libourne ou Bourgsur-Gironde [169] (*xvi*^e siècle). À l'inverse, démonstration a été faite que les modestes bourgades littorales de Saintonge (Royan, Marennes, Saujon, Le Château d'Oléron, Mornac-sur-Seudre etc.) se trouvaient dans l'incapacité de structurer un espace écartelé entre l'attraction exercée sur lui par La Rochelle au nord et Bordeaux au sud⁵⁵. Au Nord, de belles études ont été menées sur Dunkerque et Calais, mais de nombreuses monographies urbaines dénotent une certaine parcellisation de l'approche.

L'EXPLOITATION DES RESSOURCES DE LA MER, LA PÊCHE ET LA SALICULTURE : DE PROFONDS RENOUVELLEMENTS

De grandes avancées ont été réalisées depuis une vingtaine d'années dans l'étude des deux grands secteurs d'exploitation des ressources de la mer, la pêche et la saliculture. Les ouvrages et les articles se sont multipliés sur la pêche et encore davantage sur la saliculture. Marie Casset a mille fois raison,

55 S. Périsset, *La Reconstruction d'une région littorale : la Saintonge méridionale à la fin du Moyen Âge (vers 1440-vers 1530)*, DEA, La Rochelle, 2004, p. 226-230.

à propos de la Normandie, de parler d'une sur-représentation des travaux sur les salines.

Les recherches sur la pêche s'accordent toutes sur un point : la pêche littorale, pratiquée dans les lagunes salées, sur l'estran, dans les étiers ou à portée du rivage l'emportait et de beaucoup sur la pêche en haute mer [1227]⁵⁶. Fait significatif rapporté par Jean-Christophe Cassard dans son essai sur *Les Bretons et la mer*, les marins-pêcheurs bretons ne deviennent un groupe suffisamment nombreux et influent pour oser solliciter des privilèges qu'à la fin du xv^e siècle ; c'est en 1479 que le pape Sixte II leur accorde le droit de sortir en mer tous les jours de la belle saison, d'avril à juillet sauf quatre journées consacrées obligatoirement à Dieu⁵⁷. L'activité halieutique était littorale. Le poisson, nourriture fragile s'il en est, circulait mal. Le recours aux salaisons ou au séchage ne résolvait que partiellement le problème. Longtemps attentifs aux institutions et aux informations textuelles, les travaux s'intéressent désormais aux techniques, aux espèces, aux modes d'exploitation⁵⁸.

240

Comme il se doit, les développements partent des notions qu'utilisaient les contemporains. L'on pourrait, en l'espèce, appliquer à de nombreux rivages l'observation faite pour le littoral languedocien que les documents séparent peu l'usage de l'eau de celui des espaces entourant les lagunes ou des plages qui les bordent, qu'ils mêlent chasse, pêche et pâture et qu'ils distinguent mal la pêche qui se pratique dans les rivières côtières, les canaux ou les roubines⁵⁹. Nombre d'études s'attachent aux techniques et à leur évolution, influant sur l'organisation de l'espace côtier. En Languedoc, si une bonne part de la pêche continue à se pratiquer grâce à des nasses, les *pantenes*, fichées sur des pieux et des palissades vraisemblablement perpendiculaires aux plages, des perfectionnements ou des nouveautés sont signalés à partir du xii^e siècle : ainsi la pêche avec des bouliers, le boliet, le guirguil traîné par un bateau, bientôt interdit dans le territoire d'Agde, enfin l'aménagement de

56 Voir la première partie sur les pêcheries médiévales par Jean-Claude Hocquet ; l'on voudrait bien se reporter à la bibliographie (arrêtée en 1987), p. 125-129.

57 J.-Ch. Cassard, [393], p. 91.

58 Ainsi formulée, cette proposition mérite d'être nuancée. De vieux ouvrages sur les techniques de pêche demeurent essentiels comme ceux de P. Gourret, *Les Pêcheries et les poissons de l'étang de Thau*, Paris, L. Baudoin, 1896 ; *ibid.*, « Les étangs saumâtres du Midi de la France et leurs pêcheries », *Annales du musée d'histoire naturelle de Marseille*, Marseille, 1897.

59 M. Bourin-Derruau, D. Le Blévec, Cl. Raynaud et L. Schneider, « Le littoral languedocien au Moyen Âge », dans *Castrum 7, op. cit.*, p. 345-423, ici p. 383.

maniguières, progrès essentiel du vieux système des palissades⁶⁰. Au début du XIII^e siècle, des maniguières comme celles de Frontignan portent des noms, souvent celui de leurs propriétaires passés ou actuels, attestant la stabilité des installations. Les mentions de plus en plus nombreuses de pêcheurs, entre le milieu du XI^e et la fin du XII^e siècle ont été interprétées comme l'indice d'une certaine professionnalisation de la pêche. En Provence également, la pêche se pratiquait en rivière, en lagune et par l'établissement de pièges fixes entre la lagune et la mer, ce qui dénote un vif contraste avec la Sicile par exemple où les grands instruments de la pêche sont les madragues⁶¹. Il existait cependant des pêcheries en mer, à l'abri d'un cap ou d'une île : le cap d'Antibes, la côte cannoise et les îles de Lérins formaient ainsi un ensemble halieutique, précocement attesté par sa dévolution à l'abbaye de Lérins. Sont également bien identifiés le golfe de Saint-Tropez, débouché de lagunes et de ruisseaux, l'espace que limitent les îles d'Hyères, Gien et Gais de la péninsule de Gien ; l'ensemble toulonnais et l'archipel marseillais.

Dans le domaine méditerranéen, une approche ethno-historique des engins et des techniques a montré toute sa fécondité. En 1896, Paul Gourret avait réussi à identifier plus d'une centaine de techniques différentes, dont 43 étaient pratiquées dans l'étang de Thau. À partir de cet inventaire qui dressait un état des lieux pour la fin du XIX^e siècle, une étude d'ethnographie historique, sur la base d'une démarche régressive, a tenté d'éclairer les racines historiques de chaque type d'engin⁶².

- 60 Sur la pêche littorale du golfe du Lion, voir *ibid.* ; C. Puig, « Les ressources de l'étang et de la mer dans la partie occidentale du golfe du Lion (du XII^e au XIV^e siècle) », dans *L'Homme et l'animal dans les sociétés méditerranéennes, 4^e journées du CHRISM*, M.-C. Marandet (dir.), Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 2000, p. 93-121 ; L. Dautel, *La Pêche dans les étangs languedociens au Moyen Âge*, mémoire de maîtrise, université Paul Valéry Montpellier, 1999 ; J.-L. Abbé, *À la conquête des étangs. L'aménagement de l'espace en Languedoc méditerranéen (XII^e-XV^e siècle)*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2006, p. 86-88.
- 61 H. Bresc, « Pêche et habitat en Méditerranée occidentale », dans *Castrum 7, op. cit.*, p. 525-568. Sur la pêche en Provence, voir également E. Roucaute, « Gestion et exploitation du marais arlésien au Moyen Âge », dans J. Burnouf, P. Leveau (dir.), *Fleuves et marais. Une histoire au croisement de la nature et de la culture. Sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes*, Paris, CTHS, 2004, p. 245-251 ; R. Aubenas, *Le Droit de pêche de l'abbaye de Lérins* / E. Hildesheimer, *Les Pêcheries de la Napoule et de Mandelieu*, Cannes, Équipe des historiens cannois, 1953 ; Y. Grava, « Marchands, pêcheurs et gens de mer sur les bords de l'étang de Berre à la fin du Moyen Âge », dans [1204].
- 62 V. Giovanoni, *Les Contraintes, l'aléatoire et la ruse. Ethnologie des techniques de la pêche dans l'étang de Thau*, thèse de doctorat, université de Provence, 1994 ; *id.*, « Les techniques traditionnelles ont une histoire : éléments pour une analyse ethno-historique des engins et des techniques de la pêche dans l'étang de Thau (Languedoc) », dans *Question sur la dynamique de l'exploitation halieutique*, Paris, ORSTOM, 1995, p. 209-244 (avec un important lexique).

Sur la côte atlantique, diverses études d'histoire, d'ethnologie, d'archéologie ont mis au clair les différents types de pêcheries littorales, pêcheries d'estran, pêcheries d'étier, vassois, pêcheries d'estuaire. Approche textuelle et repérage archéologique ont permis de localiser les écluses à poissons édifiées sur l'estran rocheux et que l'on retrouve en particulier à l'île de Ré [233, 234]⁶³ (la baronnie de Thouars en compte 36 en 1408) et tout le long du littoral du Poitou [1471] à la Normandie. En Normandie, l'archéologie fournit à ce sujet un substantiel dossier documentaire (modalités d'implantation, techniques de construction et d'entretien, prises). Depuis peu, des relevés annuels sont effectués sur l'estran, mettant au jour de monumentales structures de pêcheries protohistoriques et médiévales (Port-Bail, Saint-Jean-le-Thomas⁶⁴) et, en 2007, d'importants vestiges de bâti sur l'estran de la côte centrale du Cotentin.

242

À cette pêche littorale, l'on peut rattacher la pêche en mer pratiquée en vue de la côte, laquelle se distingue de la pêche véritablement hauturière, objet de belles recherches à partir des sources de Dieppe⁶⁵ ou Fécamp⁶⁶. En Languedoc, la diversité des espèces mentionnées dans les sources, l'activité des pêcheurs de la ville nouvelle d'Aigues-Mortes sembleraient indiquer un développement de cette pêche à partir du XIII^e siècle⁶⁷. Dans l'estuaire de la Gironde, la capture du maigre qui se déplace en bancs pour se reproduire entre avril et août est l'affaire de véritables flottilles de pêcheurs de Mornac-sur-Seudre et de Meschers entre autres⁶⁸.

Outre les techniques et les espèces capturées, la recherche a été attentive aux modes d'exploitation et au prélèvement seigneurial. Les manigères de Frontignan sont concédées en acapt. Elles constituent un véritable investissement, auquel participent des hommes de loi, des marchands, des poissonniers qui ne sont pas les pêcheurs⁶⁹. Les écluses à poissons supposaient

63 Voir également J. Boucard, « Les écluses à poissons de l'île de Ré. Construction et exploitation des pêcheries de pierre », *Le Chasse-marée*, n° 9, 1983, p. 36-51.

64 A. Bouffigny, « Saint-Jean-le-Thomas et Dragey. Prospection-inventaire », *Bilan scientifique*, 2003, SRA Basse-Normandie, p. 84.

65 M. Mollat, « La pêche à Dieppe au XV^e siècle », *Bulletin de la Société d'émulation de Rouen et de la Seine-Inférieure* [1938], 1939, p. 1-44.

P. Lardin, « Le poisson à Dieppe au Moyen Âge », dans C. Thomasset (dir.), *Le Poisson, une histoire extraordinaire*, Paris, Ofimer-Connaissance et Mémoires, 2003, p. 7-30.

66 M. Mollat et M. Nortier, « Notes et documents sur la pêche harenguière à Fécamp à la fin du XV^e siècle », dans *L'Abbaye bénédictine de Fécamp, ouvrage du XIII^e centenaire*, Fécamp, L. Durand et fils, 1959, p. 161-181.

67 M. Bourin-Derruau, D. Le Blévec, Cl. Raynaud et L. Schneider, « Le littoral languedocien... », art. cit., p. 385.

68 S. Périsset dans le bilan historiographique et bibliographique sur la Saintonge.

69 M. Bourin-Derruau, D. Le Blévec, Cl. Raynaud, L. Schneider, « Le littoral languedocien... », art. cit., p. 385.

dans leur utilisation et leur entretien une solide organisation communautaire mais il faut admettre que les sources du Moyen Âge n'apportent pas d'informations circonstanciées sur cet aspect. Quant aux taxes, elles sont d'une extrême diversité et, semble-t-il, d'un bon rapport. L'abbé d'Aniane concède en acapt ses droits sur la pêche dans le décimaire de Saint-Paul de Frontignan pour la somme de 4 000 sous et un cens annuel de 30 muges ou 30 loups⁷⁰. Et le constat a été fait pour le Languedoc que les droits des seigneurs ne semblent pas avoir été touchés par de quelconques franchises ni avoir subi une érosion comme les coutumes sur les terres et le ban⁷¹.

La saliculture occupe une place d'une tout autre importance dans la production historique récente⁷². L'intérêt porté à ce produit indispensable qu'est le sel est ancien. Après l'ouvrage pionnier d'Arthur Agats⁷³, de monumentales publications de sources relatives aux pays du Nord⁷⁴ et l'article fondateur d'Henri Hauser⁷⁵, la dynamique de recherche lancée par le questionnaire-programme de Michel Mollat, Pierre Jeannin et Jacques Le Goff⁷⁶ a, dans un premier temps, privilégié le commerce maritime et terrestre ainsi que la fiscalité étatique du sel. Aujourd'hui, le champ de la recherche s'est dilaté à tous les aspects d'une histoire dont on mesure de mieux en mieux l'extrême complexité. La grande synthèse de 1985 [847] marque, à cet égard, un tournant. Elle constitue à la fois l'aboutissement de l'élan des années 1950-1970 et l'amorce de nouvelles explorations. Désormais, sans perdre de vue les marchés, la conjoncture, les routes ou la fiscalité, la recherche s'intéresse aux

70 *Ibid.*, p. 385.

71 *Ibid.*, p. 386.

72 La bibliographie des différentes communications au colloque de Nantes, C34, donne une idée de cette production. Voir également J.-L. Sarrazin, « Conclusions », *ibid.*, p. 393-403 et du même auteur, « Les marais salants de la côte atlantique au Moyen Âge : apports récents de la recherche », dans D. Guillemet, J. Péret (dir.), *Aux rives de l'incertain. Histoire et représentation des marais occidentaux du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Somogy, 2002, p. 177-188.

73 A. Agats, *Der hansische Baienhandel*, Heidelberg, C. Winter, 1904.

74 *Hanserecesse*, I (1256-1430), 1870-1897, 8 vol. ; II (1431-1476), 1876-1892, 7 vol., III (1477-1530), 1881-1913, 9 vol. ; *Hansisches Urkundenbuch*, 1876-1939, 11 vol. ; Z.W. Sneller et W.S. Unger, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Frankrijk. Eerste Deel, 753-1585*, Den Haag, Nijhof, 1930 ; W.S. Unger, *Bronnen tot de Geschiedenis van Middelburg in den Landsheerlijkentijd*, Den Haag, Nijhof, 1923-1931, 3 vol.

75 H. Hauser, 809, repris dans *Les Origines historiques des problèmes économiques actuels*, Paris, Vuibert, 1930, p. 53-69.

76 P. Jeannin et J. Le Goff, « Questionnaire pour une enquête sur le sel dans l'histoire au Moyen Âge et aux Temps modernes », *Revue du Nord*, 1956, p. 225-233, repris dans [C33], p. 307-322.

productions, à leurs techniques⁷⁷, aux modes sociaux de faire-valoir, bref aux marais salants en eux-mêmes et à leurs sociétés.

Traditionnellement présentée comme un transfert de technologie de la Méditerranée vers l'Atlantique pendant l'Empire romain, la mise en place de la technique solaire est maintenant envisagée comme un processus beaucoup plus complexe, dans lequel les expériences indigènes ont sans doute joué un rôle non négligeable. Les approches sont linguistique, géographique et archéologique. D'un vif intérêt sont les analyses du vocabulaire de l'architecture des bassins et de l'hydraulique. En ce domaine, la recherche la plus aboutie concerne le bassin de Batz-Guérande [321]. Le pays de Guérande offre la particularité d'être un secteur où la langue bretonne s'est imposée dès le VI^e siècle et où le monde paludier resta bretonnant jusqu'au XVII^e siècle. Or les termes relatifs aux marais salants et à leurs exploitants sont largement d'origine latine. Trois d'entre eux, scanne, paludier, tremet, auxquels l'on peut ajouter *capitellus*, qui désigne l'œillet dans le cartulaire de Redon, renvoient assez précisément au vocabulaire juridique de l'administration romaine. Quant au mot aderne, il est à rapprocher du bas latin *baderna*, bassin à saunage dans les salines continentales de Lorraine et de Franche-Comté ; il laisse entrevoir la possibilité d'une coexistence temporaire de la technique ignigène et de la technique solaire.

244

Conjointe à l'analyse des sources archéologiques, textuelles, toponymiques, la lecture de certains paysages fossilisés de marais salants abandonnés peut déboucher sur une esquisse de morpho-chronologie technique, autrement dit sur la mise en évidence des grandes évolutions des techniques de production. Expérimentée pour les marais charentais⁷⁸, la démarche, malgré les difficultés induites, présente l'intérêt de contrebalancer l'idée d'une stabilité immuable des agro-systèmes salicoles. Tous les travaux récents insistent, au demeurant, sur le fait que l'organisation hydraulique, telle qu'on peut la décrire pour la fin du Moyen Âge dans le système des aires résulte de perfectionnements successifs, allant dans le sens d'une augmentation des surfaces de concentration en vue de disposer en permanence d'une réserve de saumure proche de la saturation afin d'accroître la production de sel en quantité et en qualité⁷⁹.

À l'étude des techniques salicoles, l'archéologie apporte désormais une contribution de premier plan. L'on sait tout ce qu'on lui doit dans la

77 Sur les techniques contemporaines des salines atlantiques, P. Lemonnier, *Les Salines de l'Ouest. Logique technique, logique sociale*, Paris et Lille, Presses universitaires de Lille, 1980.

78 S. Réault-Mille, *Les Marais charentais. Géohistoire des paysages du sel*, Rennes, PUR, 2003.

79 J.-L. Sarrazin, dans [C48], p. 143-161.

connaissance de l'exploitation du sel avant l'aménagement des marais salants sous la forme des « briquetages ». Voici maintenant que les prospections relatives aux paléoenvironnements de la baie de Bourgneuf⁸⁰ en particulier ouvrent des pistes prometteuses. À Vigo en Espagne, dans le cadre de fouilles urbaines, ont été mis au jour des vestiges de salines constituées de bassins tapissés d'une fine couche d'argile imperméable et séparés par d'étroits murets⁸¹. Datant des I^{er}-IV^e siècles, ils apparaissent, dans une certaine mesure, comme le chaînon manquant dans l'évolution conduisant aux marais salants du Moyen Âge.

L'attention des historiens et des archéologues ne s'est pas limitée aux techniques des marais salants de la façade atlantique depuis la Bretagne méridionale jusqu'à la Saintonge. De nombreux articles ont été consacrés à la production de sel ignifère de Normandie et du Nord. À propos des salines à chaudières métalliques de la baie du Mont-Saint-Michel⁸², l'hypothèse a été avancée que les premières installations remonteraient au VIII^e siècle et relèveraient de l'initiative de l'abbaye. Le cousinage des techniques utilisées avec celles des rivages de la mer du Nord⁸³ a été souligné. La fine croûte de sel formée en été à la surface des sables était grattée par les sauniers (*havelage*) puis stockée en meules. La saumure s'obtenait par lixiviation du mélange sel-sable. Le sel était produit en faisant bouillir la saumure dans des plateaux de plomb posés sur des foyers en terre cuite établis au milieu de la saunerie.

Le littoral méditerranéen réunissait (et réunit) des conditions particulièrement favorables à l'exploitation du sel : forte salinité des eaux, évaporation intense favorisée à la fois par l'action du soleil et du vent, présence d'étangs peu profonds, séparés de la haute mer et pourtant en communication aisée avec celle-ci. Des trois ensembles de salines naguère identifiés par André Dupont⁸⁴, les étangs du Roussillon jusqu'au Vidourle, le delta du Rhône, les salins de Fos

80 L. Ménanteau, C. Alonso Villalobos, dans [C34], p. 87-103.

81 J. C. Castro Carrera, « La salina romana de "O Areal", Vigo (Galice) », dans [C34], p. 105-122.

82 A. L'Homer et C. Picquois, *Baie du Mont Saint-Michel. Les anciennes salines*, Laval, Siloë, 2002. Sur les salines de Normandie, voir également É. Barré, dans [C17], p. 107-112.

83 J.-Cl. Hocquet, dans [C41], p. 8-13 ; *id.*, « Des paysans de la mer. L'exploitation du sel en Picardie au Moyen Âge », dans E. Mornet (dir.), *Campagnes médiévales : l'homme et son espace. Études offertes à Robert Fossier*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1995, p. 629-639.

84 A. Dupont, « L'exploitation du sel sur les étangs du Languedoc (IX^e-XIII^e siècles) », *Annales du Midi*, 1958, p. 7-25 et du même auteur, « Un aspect du commerce du sel en Languedoc oriental au XIII^e siècle : la rivalité entre Lunel et Aigues-Mortes », *Provence historique*, 1968, p. 101-112, p. 101.

et Berre jusqu'à Hyères, éventuellement Antibes⁸⁵, c'est le groupe central qui a bénéficié des travaux les plus récents. Très éclairante est l'étude comparative faite entre les salines du pays d'Aigues-Mortes (Peccais, Languedoc, royaume de France) et celles de Camargue proprement dite (comté de Provence, Empire)⁸⁶. L'idée de présenter les abbayes camarguaises comme lieux de conservation et de transmission de l'héritage antique en matière d'exploitation salicole doit être sinon abandonnée du moins fortement nuancée et il a fallu deux siècles et demi pour que le pays d'Arles prenne l'avantage, au xvi^e siècle, sur les salines camarguaises-provençales.

246

Une approche de l'évolution conjoncturelle des capacités de production a été tentée pour la fin du Moyen Âge⁸⁷. En se fondant sur les exportations du *Baiesalz*, sur la venue des vaisseaux du Nord, anglais, néerlandais, hanséates ainsi que sur l'activité des transporteurs bretons, l'historiographie considérait que le sel avait échappé à l'affaissement des productions caractéristique de la dépression de la fin du Moyen Âge. La forte déprise des marais salants entre 1350 et 1450 autour de la Baie invite à corriger cette appréciation. Établir un lien trop étroit entre la demande nordique et le niveau de production n'est pas conforme à la réalité telle que la révèlent les sources relatives aux structures foncières.

En dehors des aspects techniques et des phénomènes d'emprise et de déprise salicole, ce sont les modes sociaux de détention du sol et d'exploitation qui ont bénéficié, du moins pour la façade atlantique, des avancées les plus importantes. Jusqu'au xiv^e siècle, les documents, qu'il s'agisse de titres de transaction foncière, d'aveux et dénombremens, de prises de rente, de baux n'éclairent de la saliculture que le niveau seigneurial et rentier. Le système de production n'apparaît dans toute son épaisseur qu'à la fin du Moyen Âge, grâce aux pièces comptables⁸⁸. La question de la propriété et de la mise en valeur des marais salants aunisiens et charentais avait été abordée dans les années 1930 dans une thèse de l'École des chartes⁸⁹ mais dans une perspective encore très juridique. Récemment, c'est tout le complexe d'appropriation, de faire-valoir, de prélèvement qui a fait l'objet d'analyses en profondeur. Sous les structures féodo-seigneuriales, le rapport de production

85 Sur les salines de Provence, J. de Romefort, « Le commerce du sel en Provence sous Raimond Bérenger V », *Institut historique de Provence*, 1929, p. 206-213 ; « Le sel en Provence du x^e au milieu du xiv^e siècle. Production, exportation, fiscalité », *Bulletin philologique et historique*, 1958, n° 7, p. 169-180 ; E. Baratier, [C33], p. 133-171 ; Y. Malartic, [C33], p. 183-197.

86 A. Venturini, [C34], p. 365-392.

87 J.-L. Sarrazin, *La Campagne et la mer...*, thèse citée, chap. IV.

88 J.-L. Sarrazin, « Les marais salants de la côte atlantique au Moyen Âge... », art. cit., p. 185.

89 A. Drouin, [625].

attribuait une forte proportion de la récolte (les deux tiers ou les trois quarts) au détenteur du sol et la part restante au saunier ou au paludier (Guérande). Apparemment simple, ce mode d'exploitation était d'une grande complexité d'application. Dans le cadre de cette recherche, diverses sources comptables, méconnues ou laissées de côté, ont été exhumées qui procurent une vue saisissante de la rentabilité économique et de l'organisation sociale de la saliculture de la Baie⁹⁰. L'accent a été mis sur une composante essentielle du mode de production et des relations sociales, l'endettement systématique, structurel des sauniers⁹¹.

Étudier dans le détail les systèmes techniques (œillets, aires), tenter de suivre les grandes pulsations d'emprise et de déprise des marais salants, analyser les modes d'appropriation et d'exploitation, tout cela a ouvert d'intéressantes perspectives sur les sociétés saunières, sur la place de la saliculture dans l'agriculture et par rapport à la vie maritime, sur l'insertion dans les marchés du sel, de la terre, de la rente, des grains, de la main d'œuvre.

Si elle traduit parfois tout simplement les orientations de tel ou tel laboratoire, globalement la recherche sur l'exploitation de la mer et des littoraux au Moyen Âge reflète à la fois l'évolution des tendances actuelles de l'histoire médiévale en France et les préoccupations du monde contemporain. Elle souffre, dans une certaine mesure, de la désaffection qui touche l'histoire économique. Elle bénéficie, en revanche, de l'intérêt porté aux espaces côtiers dans les études pluridisciplinaires des milieux. Les approches anthropologiques, l'attention portée aux techniques, aux mesures, l'ont indéniablement servie.

Trois domaines étroitement liés les uns aux autres s'y taillent une place prépondérante : la modification de la ligne de rivage et l'aménagement des littoraux (dans la proximité ou non des ports), la gestion des eaux et la saliculture.

En dépit des difficultés d'approche, la connaissance des espaces de contact entre la mer et la terre a beaucoup progressé dans les dernières décennies. De nombreuses idées reçues ont été corrigées. Le trait de mentalité d'une mer perçue par les populations comme un horizon menaçant est certes une donnée avérée ; il n'empêche que la mauvaise réputation des littoraux

90 En particulier, le cahier de comptes d'une famille d'officiers de justice de Nantes, les Blanchet, (1463-1512) très bien analysé par J. Briand, [C34], p. 125-136. Parmi les autres registres de comptes, ceux de la seigneurie de l'île de Bouin ; celui de 1468 est présenté par J.-L. Sarrazin, [C63], p. 57-67.

91 J.-L. Sarrazin, « La paysannerie saunière des marais de la Baie à la fin du Moyen Âge : stratification et relations sociales », dans *Campagnes de l'Ouest. Stratigraphie et relations sociales dans l'histoire*, dir. A. Antoine, Rennes, PUR, 1999, p. 185-200.

présentés comme dangereux, insalubres, sous-peuplés se trouve démentie en de nombreuses régions. L'indifférence à la mer existe lorsque les conditions du milieu rendent difficile ou impossible l'exploitation des ressources. Elle est loin d'être générale. Sans être établis directement sur le rivage, les villages languedociens ne craignent pas la proximité de la mer. Quant à la « falaise » poitevine, aunisienne, saintongeaise, elle est considérée dès le Moyen Âge comme densément peuplée. Nombreuses sont les villes portuaires du Nord. Dans leur ensemble, les littoraux du royaume de France ont fait l'objet d'une exploitation intensive des ressources.

248

À propos de la maîtrise des eaux, les études se sont efforcé de dégager les logiques contradictoires à l'œuvre. Celle qui l'a souvent emporté est la conquête des sols sous la forme de drainage ou d'assèchement complet, ainsi la poldérisation des espaces côtiers de la Flandre maritime (XI^e-XIII^e siècles) et la transformation des étangs du Languedoc en champs céréaliers ou en prairies (1240-1300)⁹². Néanmoins, et malgré la conversion agricole des lais de mer, le ravitaillement en eau salée est resté une priorité dans les zones salicoles. Ce qui ressort souvent de l'analyse des sources, c'est que l'exploitation de l'eau salée n'a pas la même valeur pour tous les groupes de la société.

Quant à la saliculture, elle a connu un élargissement remarquable de ses champs d'étude, un perfectionnement de ses voies d'approche et un enrichissement de ses problématiques : modes d'exploitation, techniques de production, insertion dans les écosystèmes, impact sur le développement régional sont autant de thèmes aujourd'hui mis en avant. Plus que jamais, l'intérêt porté au sel reste au premier plan de la recherche.

En commençant ce tour d'horizon historiographique et bibliographique, j'insistai sur la place d'entre-deux qu'occupe la recherche sur l'exploitation des littoraux et des ressources de la mer. Il n'est pas interdit de penser qu'une telle situation, loin d'être un handicap, a favorisé la fécondation mutuelle des voies d'approche et, ce faisant, a contribué à la richesse de la production historique en ce domaine.

92 J.-L. Abbé, *À la conquête des étangs*, *op. cit.* ; A. Durand, *Les Paysages médiévaux du Languedoc (X^e-XII^e siècles)*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 1998, p. 276-300.

L'EXPLOITATION DE LA MER ET DE L'ESTRAN, DE L'ÉPOQUE MODERNE AU XIX^e SIÈCLE

*Thierry Sauzeau*¹

De tout temps, la mer est restée pour l'homme la source d'une gamme très large de richesses. Pour les exploiter, les riverains ont su s'adapter, en mobilisant un mélange croissant de savoir-faire et de capital. Il en découle une forte hétérogénéité des témoignages écrits ou archéologiques, et une inégale lisibilité au regard de l'historiographie. Entre pillage, cueillette et pêches, de la subsistance au commerce, ces modalités d'exploitation ont été inégalement étudiées suivant qu'elles prenaient place sur, près ou loin des côtes.

Facile d'accès à marée basse, l'estran du géographe – la « côte » des riverains – était parcouru en quête de subsistance, d'engrais marins, de matériaux arrachés à la côte, ou encore échoués à la laisse de haute mer. Promeneurs, goémoniers, pêcheurs à pieds, carriers ou pillers d'épaves ont foulé de leurs pas cette côte qui, comme la forêt ou les landes, est longtemps restée un bien foncier affecté d'une relative indétermination quant à son appropriation et à son utilisation [577]. Zone de non-droit parcourue par tous, l'estran est un objet d'histoire marqué par une dispersion des sources. Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, il est resté le champ de l'économie de subsistance, à l'exception notable du cas des salines. Encore s'agit-il ici de formes d'anthropisation, donc d'appropriation, d'un « estran » soustrait par la main de l'homme, au balancement des marées [847]. Pour que ce silence cesse, il a fallu attendre le XIX^e siècle, la révolution industrielle ainsi que ses conséquences sur les pêches, la conchyliculture, le commerce de la marée et « l'invention de la plage » [470]. Comme dans le cas des salines, l'enjeu était désormais l'appropriation privée d'un espace particulier, le domaine public maritime, et les aménagements qui

1 Maître de conférences d'histoire moderne, Groupe d'étude et de recherche sur l'histoire du Centre-Ouest (GERHICO) / Institut d'études acadiennes et québécoises (IEAQ), université de Poitiers.

en résultaient. En revanche, les archives de la première modernité n'abordaient cette zone qu'en termes d'entrave à la navigation et de police des naufrages. Si, au xvii^e siècle, la monarchie devenue absolue reconsidéra le rivage, ce fut sous l'angle militaire. Dans l'entreprise de construction du territoire national, les côtes cartographiées puis fortifiées se firent frontières [1087] tandis que les ports devenaient autant de sièges de la projection des ambitions coloniales du pays. Enfin, au xviii^e siècle, les autorités investirent l'estran d'une valeur environnementale [1088]. Cette lente émergence administrative du littoral, qui dura de la Renaissance à la Révolution française, s'explique par l'âpreté de l'offensive menée par l'État contre la seigneurie, en vue de la possession des grèves et des droits qui y étaient associés [C58].

250

Au regard de ce mouvement pluriséculaire, l'encadrement des pêches maritimes peut paraître rapide. À partir du xvi^e siècle, les autorités ont apporté un soin tout particulier à la surveillance des pêches, à celle des flottes qui les pratiquaient, et des hommes qui s'y consacraient. Bien plus que sur l'estran, c'est dans ce domaine que l'Amirauté de France concentra son énergie. Le contexte des grandes découvertes et du développement des grandes pêches à Terre-Neuve n'y fut sans doute pas étranger. En effet, au regard des pêches côtières, la grande pêche a reçu davantage d'attention des institutions professionnelles, commerciales, financières et, bien évidemment, de l'État. Au demeurant, la nécessaire mobilisation d'un capital, le navire de pêche, et la commercialisation des poissons (frais, salés, séchés), expliquent la grande lisibilité dont jouissent les pêches maritimes dans les sources notariales ou fiscales. En cela, leur étude se rapproche de celle des grands trafics coloniaux, chère aux *Annales* et à l'histoire quantitative. Le parallèle ne s'arrête pas là : le savoir-faire des gens de mer au temps de la marine à voile a servi de base à la politique navale de l'État, dans le cadre des classes puis de l'inscription maritime. Le système n'avait-il pas érigé en modèle d'école de voile, le dur métier de terre-neuvas ? Un cran au-dessous, la pêche côtière – avec son marché du poisson frais – et ses marins ont profité d'un flou réglementaire jusqu'au début du xix^e siècle. Ils sont trop souvent absents des sources aussi bien de celles du Service historique de la Défense que de la série Marine des Archives nationales, qui restent des fonds très riches pour l'histoire des pêches maritimes.

Ce rapide tour d'horizon des « objets d'histoire » associés à l'exploitation de la mer et de l'estran, permet de proposer un panorama historiographique en trois tableaux. Parce qu'elle est de toute évidence la plus « lisible », c'est par l'histoire des grandes pêches qu'on se propose de débiter cette présentation,

que l'on poursuivra par un regard sur les pêches côtières, avant de s'intéresser à l'exploitation de l'estran.

LA GRANDE HISTOIRE DE LA GRANDE PÊCHE

L'histoire de la grande pêche est d'abord celle des pêches hauturières (hareng, morue, baleine) que Laurier Turgeon a aussi qualifié de pêches lointaines². Dès le xvi^e siècle, il s'est agi d'activités profondément intégrées à des circuits commerciaux et à des réseaux d'échanges, tant sur le littoral national qu'outre-mer. C'est une des raisons pour lesquelles, sur ce sujet, l'historiographie française bénéficie des apports de la recherche canadienne.

C'est dans une France vaincue, mais dont la Marine avait sauvé l'honneur, que parurent coup sur coup des travaux précurseurs, œuvres de géographes. On doit à Éric Dardel une synthèse sur les pêches maritimes au début du xviii^e siècle, ainsi qu'un ouvrage sur la pêche harenguière, tandis que Michel Vaucaire livrait son étude sur la chasse à la baleine. On aurait tort de sous-estimer l'apport de ces géographes « vidaliens » à la connaissance des rapports complexes qui liaient les groupes sociaux à leur milieu, sur le temps long. Ils ont préparé l'avènement de l'histoire économique et sociale des *Annales*.

Il fallut attendre l'après seconde guerre mondiale pour que l'école historique française et l'Université découvrent à leur tour la mer et son importance dans la vie des peuples. Dans les années 1960, les grandes thèses d'histoire économique consacrées aux ports français³ ont toutes ménagé une place à la grande pêche. De ces chantiers d'histoire quantitative, Jean Delumeau expliqua la méthodologie dans un article consacré à la flotte morutière malouine, rapport d'étape de son étude sur le mouvement du port [585]. La livraison d'une véritable « pesée globale » de cette grande pêche française dont l'histoire était jusqu'alors « éclatée », prit enfin la forme d'un « tour de France » des ports, grâce à Charles de La Morandière [559].

Ce parti pris annonçait trois décennies de recherches, surtout menées par des Canadiens, autour d'une pêche française appréhendée depuis Terre-Neuve. On pense ici aux thèses de Jean-François Brière [285] et Laurier Turgeon [1596], soutenues à l'orée des années 1980, tandis qu'Alain Cabantous arrivait au terme de son travail sur Dunkerque et les pêcheurs de harengs [343]. Ne se limitant plus aux seuls aspects économiques, ces historiens ont su, grâce aux apports de la Nouvelle Histoire, enrichir leurs travaux dans les domaines de

2 [1227], p. 133 à 182.

3 Bibliographie complète dans [490].

l'anthropologie ou de l'histoire des mentalités. Nombreuses restent les pistes lancées alors, qui demeurent à approfondir. On se borne ici à citer des articles qui soulignent la fécondité de champs d'étude tels que les équipages [1074], la ressource [1598] et les échanges « induits » avec les autochtones [1596].

Partout, la morue a constitué le stade initial du destin atlantique des marins et des bourgeoisies côtières au XVI^e siècle. Au XVII^e siècle, la révolution du sucre et les guerres de Louis XIV ont porté des coups à une flotte plus vulnérable et moins rentable que celle des Isles. C'est en Bretagne nord et au Pays Basque que la morue a le mieux résisté. Au XVIII^e siècle, le Centre-Ouest et le Sud-Ouest prirent les virages antillais et négriers à Bordeaux, Nantes ou La Rochelle, laissant la morue aux Sables d'Olonne. En Normandie, au XVII^e siècle, Rouen passa le témoin au Havre, qui se tourna lui-même vers soleil des Antilles, laissant les brumes de Terre Neuve à son voisin d'Honfleur. Granville, Dieppe ou Fécamp ont connu des fortunes inégales. Résultat ? L'histoire de la morue française est celle d'une peau de chagrin : 500 navires avant 1650 mais 350 en 1715. Il faut néanmoins constater que nulle part le roi-sucre n'a effacé le placement prudent, l'investissement sûr, dans quelques morutiers.

252

D'un strict point de vue chronologique, notons pour terminer que le XVIII^e siècle a mobilisé jusqu'ici une bonne moitié des publications consacrées aux grandes pêches. Pourtant, la richesse des travaux de Marc Seguin [C48]⁴ sur la Saintonge ou de Laurier Turgeon [1594] sur le Pays Basque sont autant d'invitations à déflorer le « beau XVI^e siècle » des grandes pêches [1057]. En marge des grands ports, ces études distinguent une « poussière portuaire » morutière, disparue à l'orée d'un XIX^e siècle loin d'avoir livré tous ses secrets. Les reclassements / déclassés au sein de cette géographie, comme leurs conséquences économiques et humaines offrent en tout cas de belles perspectives pour la recherche.

LA MONOGRAPHIE, RÉVÉLATEUR DE L'HISTOIRE DES PÊCHES CÔTIÈRES ?

Autant l'historiographie des grandes pêches a accompagné celle des ports et des trafics au long cours, autant celle des pêches côtières a obéi à d'autres rythmes. Traitant du XVIII^e siècle, les travaux d'Henri Sée (1925), pour la Bretagne, et d'Éric Dardel (1941), pour littoral atlantique, furent longtemps isolés. Pourtant, les pêcheurs représentaient près de la moitié du personnel navigant de l'ancienne France⁵. Cependant, ceux qui travaillaient sur les

4 [C48], p. 107 à 131.

5 [346], où Alain Cabantous avance le chiffre de 25 à 30 000 pêcheurs sur les 60 à 80 000 gens de mer.

barques – 10 à 15 % des gens de mer – ont toujours bénéficié d'une large tolérance des autorités jusqu'à la Révolution française⁶. Leur activité, peu contrôlée, a laissé de trop rares traces écrites, exception faite de « l'industrie » de la sardine.

Les publications d'après-guerre furent marquées par un foisonnement d'articles dédiés à ces inconnus du littoral qu'étaient alors les pêcheurs côtiers de l'ancienne France. La première livraison des *Cahiers des Annales de Normandie* ouvrit ses pages aux travaux de Pierre Gouhier [752] avant que François-Xavier Emmanuelli ne donne sa vision d'une communauté en crise, les marins pêcheurs de Marseille à la fin du xviii^e siècle [646]. Faute de sources maritimes, ces travaux mobilisèrent les fonds paroissiaux, fiscaux, religieux, ceux des corporations, des confréries ou des notaires. On faisait feu de tout bois pour retrouver la trace des pêcheurs côtiers. Mobilisant les méthodes de l'histoire démographique, économique et sociale, ces réflexions ouvrirent la voie à des études plus globales. On pense ici aux thèses de Catherine Bertho-Leclerc, sur la presqu'île de Rhuy [152], de Jean François Henry, sur l'île d'Yeu [830], et d'Alain Cabantous, sur Dunkerque. Engagé dans sa thèse d'habilitation sur les marins de la Manche [349], cet auteur se vit confier par Michel Mollat le chapitre sur les petites pêches, au sein du collectif d'histoire des pêches maritimes en France [346]. Enfin, il a livré ses réflexions sur les « identités maritimes », opposant finement pêcheurs et matelots du grand commerce, en exploitant les registres des représentations, de l'habitat, de la démographie ou des mentalités [353].

Comme pour le thème de la grande pêche, le xviii^e siècle a longtemps écrasé la production historiographique. Dans les années 1990, les thèses de Georges Oustric et de Christian Borde sur Boulogne et Calais [1281, 217] ont lancé la recherche sur un xix^e siècle aux archives moins maltraitées par le temps et les hommes que les séries anciennes, avec des lacunes moins nombreuses et moins massives. Le double apport des fonds de l'inscription maritime et de l'informatique a permis de mesurer la croissance des flottilles de pêche, d'évaluer les solidarités au sein des équipages, ou de reconstituer des carrières professionnelles. Ces problématiques, au cœur du colloque de Boulogne sur « la pêche en Manche et mer du Nord (xviii^e-xx^e siècles) » [886], ont trouvé un écho dans les thèses de Gilbert Buti (Saint-Tropez) [333], de Grégory Boyer (Berck sur Mer) [263], ainsi que dans la nôtre, sur la Seudre. Travaux d'histoire quantitative, ces études intègrent aussi les apports de la micro-histoire et orientent la recherche vers une histoire des solidarités, des réseaux, de la mobilité.

6 [1483], en Seudre comme dans le Cotentin ou en Bretagne-Sud, c'est la proportion de marins pêcheurs non inscrits que l'on peut rapporter à l'effectif des classes, p. 108.

C'est que, marin, le pêcheur côtier de l'ancienne France l'était rarement à temps plein. Cette réalité était manifeste pour ceux qui, dès les années 1920, s'étaient penché sur les procès-verbaux de Le Masson du Parc et firent connaissance avec le monde des pêches côtières. Récemment, le filon a été remis en exploitation par Olivier Levasseur. On le savait, Le Masson fournit de vivants tableaux des activités halieutiques côtières [1081]. On l'avait occulté, il révèle les pêcheurs côtiers comme des pluriactifs sur le littoral. À côté des pêcheurs-caboteurs de l'île d'Yeu, de la Seudre ou du bassin d'Arcachon, nombre de pêcheurs-paysans peuplaient les côtes. Longtemps obérée par les limites mêmes de l'histoire « maritime » – autant que par la spécialisation des marins pêcheurs à partir du XIX^e siècle – la pluriactivité chère aux ruralistes a fait son entrée dans une historiographie repensée pour être « littorale ». Gérard Le Bouëdec, après en avoir lancé l'idée, a été l'initiateur d'un colloque sur la question, qui s'est tenu en 2004 à Lorient [C9]. Le nombre et la richesse des communications permettent de désigner ce champ de recherche comme l'un des plus féconds pour l'histoire maritime en général et l'étude des pêches maritimes côtières en particulier. S'il est envisageable de « revisiter » avec ce regard neuf l'histoire des communautés connues, nul doute que l'histoire du XIX^e siècle se prêtera à ce type d'analyse, tant elle conjugue pluriactivité et émergence, complémentarité et finalement concurrence des activités agricoles, conchyliques, halieutiques et touristiques.

Le caractère opératoire – et prometteur – de ce concept de pluriactivité littorale n'empêche cependant pas la pertinence d'une histoire « maritime » centrée sur l'industrialisation de la filière pêche. Pour le XVIII^e siècle, la thèse de Dominique Robin, sur la rivalité des pêcheurs basques et bretons autour de l'or gris, la sardine [1436], en offre une première preuve. Le nombre de travaux consacrés au XIX^e siècle, à l'instar de ceux de François Xavier Dubois [629], le confirme.

UNE HISTOIRE ENTRE TERRE ET MER : L'ESTRAN COMPLIQUÉ.

La construction juridique du « rivage de la mer » a bénéficié de décennies d'efforts de la part des historiens du droit. Champ d'activités souterraines et liées à la subsistance, l'estran a mis du temps à entrer dans les préoccupations des historiens à qui il a longtemps manqué les sources et les méthodes pour l'étudier. L'anthropologue Philippe Jacquin a joué un rôle déterminant dans la reconnaissance de l'estran comme objet d'histoire « inscrit dans le champ de recherche de la construction sociale des territoires ».

C'est pourtant pour répondre à une demande institutionnelle, sans doute liée au développement de l'ostréiculture et du balnéaire, que les juristes se sont emparés du thème de l'estran au début du xx^e siècle, sous l'angle de la domanialité [1231, 1317]. Les travaux du juriste Marcel Gouron (1938) sur l'Amirauté de Guyenne, et du géographe Louis Papy sur le littoral atlantique (1941) [754, 1291], réorientèrent la recherche vers l'histoire de la réglementation des usages de la côte. Durant quatre décennies, les historiens de l'Université se tinrent à l'écart de ces travaux, à l'exception notable des recherches sur l'histoire des salines dont deux synthèses furent proposées sous forme d'ouvrages collectifs, l'un dirigé par Michel Mollat, l'autre par Jean-Claude Hocquet [C33, 847]. Sur l'estran proprement dit, la thèse de Marie-Jacqueline Destouches retraça l'histoire des règles d'exploitation des engrais marins (varech, goémon ou sart) [601], tandis que celle de Franck Bouscau mettait en lumière la complexe question des « près salés » [250]. On apprit peu à peu que le droit n'avait été que perpétuelle adaptation à une réalité fuyante, celle qu'imposaient les sociétés littorales. On prit conscience que l'État, si longtemps désireux de faire respecter la domanialité – après en avoir conquis la maîtrise [C58], de haute lutte, contre la seigneurie [547] – avait échoué faute de moyens. Les hommes étaient là, tout près, mais ils n'étaient que les faire-valoir du droit. Jusqu'au milieu des années 1980, ce sont finalement les sociétés savantes qui ont porté l'histoire des gens du littoral et des conflits que leur pression sur l'estran occasionnait autour des pêcheries [657], du goémon [1365], des digues [948] ou de l'aménagement des dunes [1393, 249].

Avec la thèse de Jacques Boucard sur les pêcheries de l'île de Ré (1984) [234], l'histoire de l'estran reçut l'apport d'une étude pluridisciplinaire (archéologie, ethnologie, économie, biologie, droit). À une autre échelle, Alain Corbin mobilisait bientôt les représentations anthropologiques afin de détailler, en quelques pages, son « Encyclopédie des grèves » [469]. Avec le seul secours de ses archives, l'historien semblait impuissant à évoquer les usages, l'appropriation et les conflits du rivage. *Le Goémonier* [883] de Philippe Jacquin, qui paraissait alors, confirmait cette impression, adaptée par l'ethnologue Geneviève Delbos, dans ses articles sur les prémisses de l'aquaculture [576]. Les méthodes régressives parvenaient à reconstituer la vie des riverains de l'ancienne France sur l'estran, présenté comme un espace de compétitions en cascades. Depuis les années 1990, l'estran s'impose comme un riche objet d'histoire dont témoignent les études sur les sociétés littorales de l'Ouest.

Cependant, comme l'avait bien montré Dominique Guillemet dans son étude sur les îles de l'Ouest [784], l'estran reste un objet d'histoire adapté

aux approches pluridisciplinaires. Pour le XVIII^e siècle, la géohistoire invite à reconsidérer l'évolution des rivages et des aménagements côtiers (ports, digues, parcs conchylicoles) comme dans les travaux de Catherine Bousquet-Bressolier, sur Arcachon [257], les baies du Mont-Saint-Michel [254] ou de Saint-Brieuc [252], la Rance [255], ou ceux d'Yves Petit-Berghem, sur le Calvados [1344]. La géographie a aussi souligné la permanence des rapports homme/côte (cueillette, ramassage, exploitation) avec André Vigarié [1637]. Cette problématique a croisé celle que l'anthropologue Philippe Jacquin a développée dans une riche série d'articles [886, 884, 887]. Nécessitant des aménagements en totale contravention avec le droit domanial, la question des pêcheries normandes et bretonnes a attiré l'attention de l'archéologue Louis Langouet [984] et des érudits Jacques-Henri Clément [450] et Robert Sinsoillez [1504]. Les madragues méditerranéennes ont quant à elles été étudiées par Gilbert Buti, sous le double aspect du rapport de la société au droit [332] et à l'économie [338]. Pour le XIX^e siècle, l'histoire de l'exploitation d'un estran quadrillé pour être « cultivé » peut profiter des analyses de l'anthropologue Pascale Legué-Dupont, sur Marennes-Oléron [1053], ou de la sociologue Michèle Salitot, sur le Mont-Saint-Michel [1460]. Nous les avons nous-mêmes mises à profit, dans de récents articles sur l'estran charentais [1481, 1482]. Cette mise en exploitation réglée de l'estran est enfin contemporaine d'une révolution balnéaire à laquelle les géographes Vincent Lahondère [964] sur le Sud-Ouest ou Jean-François Gaucher [723] sur la Bretagne, ont consacré leurs thèses. Au total, la pluridisciplinarité, entre sciences humaines et au-delà (droit, géologie [436, 440], biologie), favorise l'histoire de l'exploitation de l'estran. La diversité des interventions lors des récents colloques « *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivité* » [C9], « *Ils vivent avec le rivage* » [C17] ou « *Le sel de la baie* » [C34], dont de nombreux articles ont été cités ici, suffit à le confirmer.

L'histoire de l'exploitation des richesses maritimes, à toutes les échelles, est un champ de recherche doté d'un fort potentiel. En effet, de part et d'autre d'un XVIII^e siècle bien documenté, bien des thèmes restent à explorer. La grande pêche est la mieux traitée, tant son historiographie se confond bien souvent avec celle du grand commerce. Il s'agit d'une histoire portuaire qui gagnerait peut-être à évoluer vers celle des flottes (navires, capitaines/armateurs, équipages). Là figurent sans doute les clés pour comprendre les déclassements / reclassements qui ont affecté la géographie de cette activité, de sa naissance au XIX^e siècle. Un cran en dessous, en bien des points du littoral national, les flottilles de pêche côtière attendent encore qu'on veuille

bien les étudier. Comme dans le cas de l'histoire de l'exploitation de l'estran, le concept de pluriactivité littorale invite les historiens à porter un regard neuf sur ces questions. L'estran excite encore aujourd'hui les convoitises et les compétitions. Il reste donc un objet d'étude pluridisciplinaire et les historiens ont bien su mettre à profit les acquis des sciences sociales et du droit. Dans le cadre des évolutions liées au développement économique, ils ont désormais une expertise à faire valoir dans le cadre de partenariats avec des biologistes, des géologues ou des aménageurs, sans oublier la patrimonialisation des paysages halieutiques, balnéaires ou ostréicoles, et de leurs métiers.

L'EXPLOITATION DE LA MER ET DE L'ESTRAN DANS L'EST DU CANADA : BILAN HISTORIOGRAPHIQUE

France Normand

Professeure, Centre interuniversitaire d'études québécoises (CIEQ)
Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR)

Le présent bilan historiographique sur l'exploitation de la mer et de l'estran (appelé batture au Canada français) porte sur la région de l'est du Canada. Cette revue de la littérature couvre la zone fluviomaritime à l'aval de Québec¹, le secteur de l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent, de même que le littoral atlantique, que délimitent Terre-Neuve et les Provinces Maritimes (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, île du Prince Édouard). La production scientifique, essentiellement axée sur la pêche, accorde beaucoup d'importance aux effets induits de cette activité sur le développement économique² et le

- 1 Le Saint-Laurent est un vaste bras de mer qui, compte tenu de sa morphologie particulière, se prête difficilement à une sectorisation. La distinction entre la baie (le golfe), l'estuaire et la zone proprement fluviale a donné lieu à plusieurs débats. Selon le critère du niveau de salinité de l'eau, on fera commencer la mer aux environs de l'île d'Orléans.
- 2 L'histoire économique canadienne a été longtemps dominée par l'approche historiographique du *staple* (ou produit générateur), qui, centrant l'analyse sur les effets structurants d'activités liées à l'exportation d'un produit clé (successivement la pêche, la fourrure, le blé et le bois), explique la formation du Canada par des facteurs externes. Initiée dès les années 1920 par les travaux de W.A. Mackintosh (« Economic Factors in Canadian History », *Canadian Historical Review*, vol IV, n° 1, 1923, p. 12-25), puis développée dans les célèbres études d'Harold Innis [877], *The Fur Trade in Canada : An Introduction to Canadian Economic History*, Toronto, University of Toronto Press, 1962), cette approche s'érige, au cours des années 1960, en un véritable modèle d'analyse de la croissance économique avec les travaux de Melville Watkins (« A Staple Theory of Economic Growth », *Canadian Journal of Economics and Political Science*, vol. XXIX, n° 2, 1963, p. 141-158). L'importance accordée aux échanges avec les métropoles européennes dans le développement de l'économie transcontinentale a donné naissance, sous l'impulsion des travaux de Creighton, à un vaste courant intellectuel, la célèbre « thèse laurentienne » ; cette interprétation, largement répandue des années 1940 jusqu'au début des années 1970, faisait du Saint-Laurent l'assise géographique qui aurait fondé l'unité

mode d'occupation du territoire. Aussi, on ne s'étonnera pas de la quasi-absence de travaux pour la période précédant la colonisation française du xvii^e siècle³. À l'inverse, l'effondrement des stocks de morues dans la première moitié du xx^e siècle – et l'actualisation des débats soulevés par le moratoire de 1992 – ont fait l'objet d'une attention accrue des dirigeants en même temps qu'ils provoquaient un soudain regain d'intérêt des contemporanéistes pour l'étude de la pêche morutière. Dans l'ensemble, les travaux touchent certains espaces géographiques ciblés, Terre-Neuve et la Gaspésie principalement.

LA PÊCHE À LA MORUE ET LE PEUPEMENT DE LA COLONIE (XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

260

On attribue généralement la découverte des bancs terre-neuviens et le décollage précoce de la pêche morutière au xvi^e siècle à l'expansion de l'aire européenne d'approvisionnement en ressources halieutiques. Les origines de la colonie seraient ainsi associées à un vaste « défrichement » marin, qui aurait permis de repousser les frontières des vieux pays jusqu'en Amérique du Nord [559]. Les deux types de pêche pratiqués (morue verte et morue sèche) ramenant invariablement les pêcheurs au large ou dans les mêmes lieux connus des côtes, ces expéditions n'étaient pas propices à l'exploration du territoire. La colonisation ne s'enclenche d'ailleurs véritablement qu'au xvii^e siècle, alors que l'établissement du monopole de fait franco-anglais ouvre la voie à l'installation permanente de petits noyaux de peuplement.

La documentation administrative riche et diversifiée qui se constitue à compter des années 1670⁴ permet aux chercheurs de mieux connaître la dynamique de la pêche dans le nord-est de l'Atlantique de la fin du xvii^e et du xviii^e siècle, notamment à Terre-Neuve. Pour la première fois, des informations relativement fiables et précises (techniques d'exploitation, volume des armements, rémunérations des équipages, etc.) viennent mettre en lumière le fonctionnement du système des pêches françaises. Du point de vue étatique, les enjeux sont multiples : les pêches représentent une pépinière

canadienne. Voir Donald Creighton, *The Commercial Empire of the St. Lawrence 1760-1850*, Toronto, The Ryerson Press, 1937, et, dans cette mouvance, Jean-Claude Lasserre, « Le Saint-Laurent, axe majeur d'un nouveau Canada. Avec les céréales, un 3^e empire commercial ? », dans *Le Saint-Laurent grande porte de l'Amérique*, chapitre 8, La Salle, Hurtubise HMM, 1980, p. 249-317.

3 Les principales contributions à signaler visent à circonscrire les aires d'activités des morutiers ou baleiniers basques à Terre-Neuve, sur la côte labradorienne et dans l'estuaire du Saint-Laurent à compter du xvi^e siècle. Voir [124, 1594, 1386].

4 Jean-François Brière explique l'abondance des sources par l'intérêt que manifeste le roi pour les pêcheries, bassin privilégié de recrutement de marins aguerris pouvant servir pendant l'hiver dans la marine royale : voir [285].

de marins, une base de revendications territoriales et un secteur important du commerce international [1679]⁵.

Si l'historiographie des pêcheries a longtemps été marquée par l'étude du conflit qui opposait la France et l'Angleterre, les travaux actuels laissent maintenant plus de place aux relations entre pêcheurs métropolitains et habitants-pêcheurs [285]. L'hivernement, la sédentarisation, l'intégration des engagés-pêcheurs au sein des familles résidentes, l'établissement des planteurs et, plus largement, l'enracinement progressif des effectifs sont autant de questions débattues qui invitent à reconsidérer la définition d'une population permanente. Dans cette perspective, signalons les plus récentes études de cas sur la colonie de pêche à Plaisance pendant le Régime français [973, 975, 77]⁶. Le peuplement anglais a lui aussi fait l'objet de nouveaux questionnements : l'idée d'échec traditionnellement associée à la colonisation anglaise de Terre-Neuve – qui aurait donné naissance à une colonie isolée – est du reste sérieusement ébranlée depuis la publication de *Fish into Wine* [1371].

Dans un autre contexte, au lendemain de la Conquête (1763), l'exploitation de la pêche morutière favorise l'émergence de sociétés de pêcheurs dans les anciennes possessions françaises, telles la Gaspésie, l'île du Cap-Breton et l'île Saint-Jean (île du Prince-Édouard). Des entrepreneurs de pêche anglo-normands, conscients de l'immense potentiel commercial des ressources maritimes, s'installent entre autres au barachois de Paspébiac⁷, qui devient bientôt l'une des principales plates-formes commerciales de la péninsule. L'entreprise familiale des Robin, sans doute celle qui a le plus durablement marqué l'évolution de la Gaspésie, et probablement la plus étudiée, fut tantôt perçue comme un acteur essentiel du développement, tantôt dénoncée pour ses abus. Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, la société marchande, favorisée à la fois par la demande régulière des marchés méditerranéens, la réouverture du marché américain et le développement du commerce avec l'Amérique du Sud et les Antilles, étend son territoire et parvient à éclipser la plupart de ses concurrents. Ses stratégies d'exploitation lui permettent

5 [1679], p. 48.

6 Les pêcheries françaises (saisonnnières et permanentes) sont transportées à l'île Royale (aujourd'hui île du Cap-Breton) après le traité d'Utrecht (1713), lorsque les Français sont contraints d'abandonner Terre-Neuve : voir [77].

7 Le site présente plusieurs avantages : les morues y arrivent tôt, et le barachois (banc de sable s'avancant dans la mer et formant une petite baie) offre un port naturel adapté aux petits navires et au traitement des prises, le climat doux et l'absence de bruine favorisant le séchage du poisson.

rapidement d'occuper une position prépondérante dans les pêcheries⁸. C'est donc sous un mode centralisé, voire quasi monopolistique, que s'est progressivement consolidée l'articulation de la région gaspésienne aux marchés extérieurs [1064].

LE CRÉDIT MARCHAND ET LA REPRODUCTION DES SOCIÉTÉS DE PÊCHEURS

262

Des années 1970 au milieu des années 1990, la recherche sur l'histoire de la pêche canadienne s'oriente autour de la problématique du sous-développement. Les causes du retard – ou, pour certains auteurs, du manque de dynamisme de ce secteur – ne font pas l'unanimité⁹, mais le caractère endogène du développement est invariablement évoqué pour toute la période du Régime français. Une deuxième phase d'exploitation de la ressource, qu'on qualifie « d'âge d'or » des pêcheries, s'amorce sous l'impulsion des commerçants britanniques et anglo-normands au XIX^e siècle; le mode d'occupation du territoire acquiert alors ses traits définitifs : pour l'essentiel, dispersion des communautés de pêcheurs le long du littoral, dans des petites unités correspondant à l'espace minimal pour la transformation de la morue et la culture d'un lopin de terre [441]¹⁰. Fondé sur un contrôle efficace des producteurs, le nouveau système commercial qui s'implante se distingue avant tout par son ancrage local. Sa reproduction, dans le temps et dans l'espace, repose sur des investissements à long terme (politique d'extension du crédit-marchand) et sur le renouvellement d'une main-d'œuvre sédentarisée, obligée envers les marchands du fait d'un endettement permanent, voir intergénérationnel¹¹. Le paysage maritime porte encore les traces de cette discontinuité des habitats, initialement regroupés autour des centres d'activité des compagnies de pêche¹². Certains chercheurs voient même dans la dépendance actuelle des pêcheurs vis-à-vis des programmes d'aide gouvernementale et les paiements de transfert un héritage de cette période du capitalisme marchand [1464].

8 Au milieu du XIX^e siècle, cette entreprise est la plus importante exportatrice de poissons de l'Est canadien.

9 La spécialisation dans la production de morue sèche et salée serait aussi à l'origine du retard.

10 Voir la périodisation proposée dans [441].

11 L'entreprise approvisionne les pêcheurs indépendants et leur consent du crédit en retour de leurs prises. Elle fait aussi appel aux travailleurs immigrants saisonniers, lesquels, embauchés à l'origine comme simples salariés, deviennent rapidement, sous l'emprise du crédit, des pêcheurs-clients réguliers.

12 Notons que sur la Côte-Nord, aux Îles-de-la-Madeleine et en Gaspésie, on retrouve encore aujourd'hui plus de 200 communautés de pêcheurs côtiers.

L'intérêt porté aux « sociétés de pêcheurs », surtout appliqué à la pêche côtière, doit être mis en relation avec l'institutionnalisation de l'anthropologie maritime et la création d'équipes structurées de recherche autour de ce nouveau champ académique¹³. Quant au problème du crédit marchand, il a suscité un débat toujours ouvert, comme suite au Colloque de l'université Memorial de 1987 (St. John's) et à la parution des actes, *Merchant Credit and Labour Strategies in Historical Perspective* [1274, 1275]. Tandis que plusieurs communications présentent une vision négative du crédit, perçu comme une forme d'exploitation, et dénoncent les pratiques abusives des marchands, d'autres insistent sur l'interdépendance entre créditeurs et créanciers et montrent que l'impact du crédit aurait varié d'un endroit à l'autre¹⁴. C'est aussi la position que défend au même moment la thèse de David A. MacDonald [1107]. De son point de vue, le rôle productif du système marchand aurait toujours été négligé, puisqu'en pratique, seules les avances faites aux pêcheurs indépendants permettaient d'optimiser les prises. L'image du pêcheur manipulé et appauvri par des intérêts étrangers qui auraient drainé les profits à l'extérieur de la région productrice et lutté contre la diversification de l'économie est de plus en plus remise en cause. Ainsi, là où l'agriculture était viable, les relations entre marchands et pêcheurs établis devaient être constamment renégociées, comme l'indiquent également les travaux de Sean Cadigan [359].

L'INDUSTRIALISATION DE LA PÊCHE MORUTIÈRE ET L'ÉPUISEMENT DES STOCKS

Plusieurs chercheurs se sont intéressés aux retombées des innovations technologiques sur la pêche morutière à Terre-Neuve, là où les effets de la surpêche se sont le plus intensément fait ressentir. C'est des années 1930 à la fin des années 1960 que s'effectue, à Terre-Neuve, le passage d'une production familiale de morues salées à une production industrielle de morues fraîches congelées. Ce virage est habituellement considéré comme l'une des principales causes de la crise actuelle des pêcheries.

13 Pensons aux vastes chantiers de recherche sur l'ethnographie de la Côte-Nord initiés par les anthropologues de l'Université Laval (à Québec), dont les travaux précurseurs de Tremblay, puis de Breton, de Charest, etc. Pour un bilan sur ce secteur de recherche, voir [280].

14 Voir les recensions de Béatrice Craig, « Compte-rendu de Rosemaray E. Ommen, From Outpost to Outpost... » [1275], *The William and Mary Quarterly*, vol. 51, n° 2, avril 1994, p. 324-326, et de Bill Parenteau, *Canadian Historical Review*, 72, déc. 1991, p. 603-605. La question est également discutée dans Nicolas Landry, « Histoires de pêche », *RHAF*, vol. 46, n° 2, automne 1992, p. 273-284.

Certes, comme l'a remarqué J.-F. Brière [285] pour le XVIII^e siècle, la pêche à la morue sèche, par l'ampleur de la production et la division capital-travail, se rapprochait déjà, jusqu'à un certain point, d'une production industrielle. Mais l'organisation du travail ne s'inscrivait pas dans une logique industrielle. Elle était alors simplement commandée par le besoin de conservation, consécutif à l'éloignement des marchés. J. Chaussade a montré que, dès les premières décennies du XX^e siècle, la réfrigération et la mécanisation des opérations de traitement ont contribué à rejeter les pêcheurs du processus de transformation [441]. L'incapacité – ou, selon les auteurs, le refus – de l'État central à soutenir la modernisation de la flotte canadienne puis, durant l'entre-deux-guerres, la pression croissante des armements étrangers sur la ressource sont vus comme des entraves sérieuses au développement local, dans un contexte où les prises amorcent un déclin sensible, qui prélude à l'épuisement des stocks [1678]¹⁵. L'effondrement de l'économie de la morue au début des années 1990 interpelle à l'évidence beaucoup la communauté scientifique, qui s'interroge depuis lors tant sur les causes que sur les conséquences de cette catastrophe environnementale et humaine. Là encore, les diagnostics varient, mais on décèle un désenchantement diffus face aux politiques gouvernementales en matière de protection, de gestion et de mise en valeur des ressources marines. Signe des temps ? Les tendances récentes de la recherche témoignent d'une reconsidération globale des activités d'exploitation, intégrant une réflexion sur la détérioration des milieux de vie¹⁶.

LES ORIENTATIONS DE LA RECHERCHE SUR L'EXPLOITATION DES AUTRES RESSOURCES DE LA MER

Les activités de chasse et de pêche maritimes ont joué un rôle économique, social et culturel de premier plan sur le littoral atlantique comme dans le golfe. Plusieurs types de pêches ont été pratiqués dans le passé – les stocks de diverses espèces de poissons, d'anguilles, de crevettes, de crabes, de loups-marins et de baleines, notamment, ont été exploités –, sans toutefois atteindre des niveaux comparables à la pêche morutière, eu égard au volume d'exportation et à celui de la main-d'œuvre mobilisée. Au cours des dernières décennies, la capture du homard est venue remplacer la morue, contribuant

15 Entre 1940 et 1960, on estime que les prises de morues terre-neuvières ont diminué de moitié.

16 Gerald E. Panting dresse la liste des principales références de l'historiographie maritime canadienne dans « Canadian Maritime Bibliography », *The Northern Mariner/Le marin du nord* [Canada], 2, 3, n° 3, 4, 1, 2 (1992-1993), p. 59-64.

ainsi à relancer progressivement la petite pêche côtière¹⁷. Les Provinces Maritimes et le Québec tirent présentement l'essentiel de leurs revenus de pêche de ce crustacé. La recherche récente en sciences humaines et sociales, il faut bien le dire, ne reflète pas encore cette évolution.

Les travaux sur la chasse et la pêche sont variés. Touchant à peu près à toutes les périodes, ils empruntent en outre de multiples directions. Aussi est-il difficile de dégager des convergences dans l'évolution de ce secteur. Deux approches ont plus particulièrement marqué notre historiographie et méritent à mon avis qu'on s'y attarde : examiner le fonctionnement des activités d'exploitation (évolution des techniques de capture, transmission des savoir-faire et adaptation socioculturelle)¹⁸ ; identifier les continuités dans les expériences et dégager les particularismes¹⁹.

D'un côté, l'introduction, au milieu des années 1970, du concept de « stratégies d'adaptation généralisée et spécialisée »²⁰ appliqué à l'analyse du mode d'exploitation des ressources de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, m'apparaît avoir eu une portée heuristique très grande. L'étude de cas de la pluralité occupationnelle à l'île aux Coudres aux XIX^e-XX^e siècles offre, dans cette optique, un exemple significatif de successions d'activités complémentaires dans un même cycle qui ont permis aux insulaires de tirer le meilleur parti de leur milieu et, à terme, d'assurer la reproduction de la communauté (pêche à petits poissons et récolte du varech, utilisés comme fertilisants pour la culture de la pomme de terre; capture du marsouin dans des parcs érigés à l'aide de jeunes arbres; navigation, pour le transport des produits de la mer, de l'agriculture, de l'élevage et de la chasse; construction locale de canots et de goélettes, etc.) [1038]. Dans nos travaux sur les pratiques du cabotage et les transformations des métiers de l'eau dans l'est du

17 Dans certains secteurs, où la ressource était abondante, le homard s'est présenté comme une pêche de substitution à la morue dès les années 1950, aux Îles-de-la-Madeleine notamment. Malgré la montée en flèche du prix d'achat du homard, cette pêche saisonnière doit aujourd'hui encore être complétée pour assurer la subsistance des Madelinots. À l'été et en automne, diverses espèces comme le hareng, le maquereau et les pétoncles sont prélevées, tandis qu'à l'hiver on s'adonne à la chasse aux loups-marins ou au travail à terre.

18 Pour l'étude des technologies de chasse et pêche et des stratégies adaptatives, signalons parmi d'autres [114, 430, 1253, 730].

19 Sur la reproduction, en Nouvelle-France, des systèmes exploités par les premiers émigrants dans leurs provinces d'origine, voir par exemple [235].

20 S'inspirant de la typologie de John Bennett, Paul Charest a distingué les stratégies généralisées (combinaisons de multiples activités d'exploitation dans un cycle annuel) et les stratégies spécialisées (maintien des mêmes activités d'exploitation, étalées tout au long de l'année ou concentrées dans une même saison) : voir « Stratégies d'adaptation généralisées et écosystèmes spécialisés : le cas de la Côte-Nord du golfe Saint-Laurent », Communication présentée à l'*International Meeting of Human Ecology* à Vienne en 1975.

Québec, nous nous sommes nous aussi intéressée à l'adaptabilité des profils socioprofessionnels (pluriactivité maritime) et à la capacité d'innovation des populations littorales²¹. Nous avons observé cette même diversification des occupations à l'intérieur du réseau familial (dans la famille nucléaire ou chez les consanguins), visant à renforcer la cohésion du groupe et à protéger le patrimoine maritime²².

D'un autre côté, la question de la continuité/discontinuité des techniques d'exploitation des ressources dans un contexte de colonie neuve devait elle aussi retenir l'attention. L'importation et la diffusion des modes de pêche européens, leur transposition dans des conditions naturelles différentes, la mise au point de techniques nouvelles ou empruntées aux autochtones sont des problèmes complexes qui ont exigé une mise en commun des efforts de recherche et stimulé les échanges interdisciplinaires. Envisagée comme pratique culturelle chargée de ses régimes de significations spécifiques²³, l'activité de pêche s'est prêtée à plusieurs tentatives d'interprétation des représentations et des identités maritimes [447, 1595]. Un exemple éloquent de la portée d'une telle approche est à trouver dans l'exploitation du loup-marin. Dans le cadre de la traite de Tadoussac, l'étude de la chasse aux phoques a débouché sur une hypothèse originale pour expliquer la modification probable du mode de vie d'une partie de la population montagnaise. Ainsi, selon les travaux de Daniel Castonguay, l'apparition de la désignation « Montagnais de la mer », pourrait suggérer que ce groupe aurait choisi, au fil du temps, de prolonger sa chasse sur toute l'année plutôt que de gagner la forêt durant la saison froide [399].

266

21 France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle. Une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, Presses de l'université Laval (Québec), 1997 ; *Id.*, « La vocation maritime des communautés littorales de l'Est du Québec : les transformations des métiers de l'eau, 1851-1921 », projet de recherche en cours financé par le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CIEQ, UQTR).

22 Nous avons pu déceler diverses combinaisons d'activités maritimes pratiquées à l'intérieur d'un même groupe : chasse et pêche, navigation commerciale (voyages de butin et voyages de *trade*), pilotage, charpenterie navale, récupération d'épaves, à l'occasion un peu de contrebande, etc., d'un côté, et insertion progressive dans les autres secteurs de l'économie locale, l'agriculture et exploitation forestière principalement, de l'autre. Voir aussi F. Normand, « La navigation intérieure à Québec au dernier quart du XIX^e siècle », *RHAF*, 43, 3, hiver 1990, p. 323-351 ; *id.*, « Batellerie fluviale et espace relationnel : le cas du port de Québec à la fin du XIX^e siècle », Serge Courville et Normand Séguin (dir.), *Espace et culture/Space and Culture*, Sainte-Foy, Presses de l'université Laval (Québec), 1995, p. 331-342.

23 Pour les anthropologues maritimes, c'est tout simplement l'idée que la pêche, conçue comme mode de vie, recèle un référentiel symbolique et des valeurs propres aux différentes communautés qui la pratiquent. Les concepts et méthodes de l'ethnologie et de l'anthropologie maritimes se sont largement diffusés dans la recherche en sciences humaines et sociales consacrée aux pêcheries. James Acheson, « Anthropology of Fishing », *Annual Review of Anthropology*, X, 1981, p. 275-316.

Sur un autre plan, on constate que plusieurs aspects de l'exploitation de la bande littorale demeurent méconnus. Les chantiers de construction navale et les bassins de radoub, par exemple, ont eux aussi tiré parti des rives, dont on n'hésita pas à altérer les contours pour faciliter les mises à l'eau. Les impacts véritables de l'implantation de ces infrastructures sur le paysage n'ont pourtant jamais été examinés, tandis que tous les regards semblent rivés sur les impacts économiques de l'industrie navale.

Certes, au final, notre historiographie apparaît fragmentaire et incomplète. Néanmoins, de nouvelles sensibilités de recherche se manifestent qui pourraient être appelées à se développer. Nous avons vu plus haut que les tendances actuelles étaient à intégrer davantage les considérations environnementales dans l'étude de l'exploitation des ressources de l'estuaire et du golfe. Dans cet ordre d'idées, un certain nombre de travaux ont contribué à mettre en lumière les retombées à long terme de la culture des marais salés sur la transformation des paysages maritimes. La construction d'aboiteaux dans le Bas-St-Laurent témoigne d'initiatives ingénieuses des populations littorales pour domestiquer l'espace riverain et permettre l'expansion de l'aire cultivable. En divers endroits, comme à l'île aux Grues, l'activité humaine n'aurait pas conduit à la destruction des milieux humides. Certains y décèlent un exemple d'utilisation rationnelle des ressources et présentent l'exploitation de ce marais comme un cas de développement durable [1363]. D'autres contributions à l'étude des rapports hommes-milieux sont à envisager dans un proche avenir, grâce à la préparation d'un atlas historique sur l'environnement, qui comportera une série de planches sur le Québec maritime²⁴.

La mise en valeur du littoral a de longue date suscité des oppositions entre les fonctions d'activités nourricières et commerciales et celles des loisirs récréotouristiques. Nul doute que les obstacles vont se multiplier à mesure que la frange bordurière²⁵ disponible ira en se rétrécissant. Les défis considérables que pose la protection des milieux marins n'ont jusqu'à présent pas été suffisamment pris en compte dans les analyses, et la recherche devra à l'évidence être poursuivie [1124].

Pour conclure, il nous faut souligner le caractère structurant des grandes initiatives de recherche qui ont façonné le champ de l'histoire maritime canadienne au cours des dernières décennies. Nous pensons d'abord au *Maritime History Group/Maritime Studies Research Unit*, rattaché à

24 Ce projet est animé par Stéphane Castonguay, titulaire de la Chaire de recherche en histoire environnementale de l'UQTR et par le Centre interuniversitaire d'études québécoises.

25 En zone littorale, cela désigne la surface d'interface terre/mer. Nous faisons référence ici plus spécifiquement à la frange bordurière disponible aux fins d'exploitation.

l'Université Memorial de Terre-Neuve. Les travaux de cette équipe ont touché tant l'industrie de la construction navale, que la composition des flottes marchandes, les pêcheries et le commerce d'outre-mer. Au temps fort de ses activités, entre 1977 et 1982, le groupe a organisé six colloques internationaux, tous suivis de publications des actes de recherche²⁶. Il a également réuni de vastes corpus documentaires (archives coloniales britanniques, en particulier) et élaboré d'impressionnantes bases de données textuelles et sérielles qui ont servi de référentiels de base. Plus récemment, l'IRCS, une infrastructure de recherche interdisciplinaire et interuniversitaire pancanadienne, s'est employée à mettre en place une série de bases de données intégrées sur les ménages (recensements décennaux de 1911 à 1951)²⁷ qui permettra des études étoffées des évolutions récentes des communautés de pêcheurs dans le Canada atlantique.

268

En somme, les conditions d'exploitation des ressources halieutiques et la dynamique de développement qui y est associée, se sont révélées, à maints égards, particulières au contexte de colonie neuve, d'où les sources documentaires, la périodisation et les problématiques parfois spécifiques à l'historiographie canadienne. Malgré ces différences, la recherche en histoire maritime de part et d'autre de l'Atlantique semble converger dans les mêmes directions : la revitalisation des approches quantitatives, l'ouverture aux autres disciplines et sa consolidation comme champ de recherche à part entière.

26 K. Matthews et G. Panting (dir.), *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, 1978 ; L. Fischer et E. Sager (dir.), *The Enterprising Canadians : Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*, Memorial University of Newfoundland, 1979 ; D. Alexander et R. Ommer (dir.), *Volumes not Values : Canadian Sailing Ships and World Trades*, Memorial University of Newfoundland, 1979 ; R. Ommer et G. Panting (dir.), *Working Men who Got Wet*, Memorial University of Newfoundland, 1980 ; L. Fischer et E. Sager (dir.), *Merchant Shipping and Economic Development in Atlantic Canada*, Memorial University of Newfoundland, 1982 ; L. Fischer et G. Panting (dir.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*, Memorial University of Newfoundland, 1985.

27 À cela s'ajoutent d'autres initiatives récentes (le *Canada Family Project*, notre projet POMAREQ (projet de recherche sous ma direction : Les Populations Maritimes de l'Est-du-Québec, 1851-1921), et ceux de chercheurs comme Lisa Dillon, à l'Université de Montréal, et Kris Inwood, à Guelph), qui jettent les bases pour une démographie historique détaillée des populations côtières du milieu du XIX^e au milieu du XX^e siècle.

LES POTENTIALITÉS D'UNE HISTOIRE DE L'ENVIRONNEMENT MARITIME : L'HISTOIRE DES PÊCHES ET DU MILIEU MARIN

René Taudal Poulsen
Université du Sud-Danemark

Les océans couvrent plus de soixante-dix pour cent de la surface du globe terrestre. Cependant, jusqu'à une date récente, la plupart des historiens ont totalement négligé les activités maritimes dans leurs études portant sur l'histoire européenne, mettant seulement l'accent sur les activités terrestres, soit, essentiellement, l'agriculture et l'industrie. Cependant, les océans ont assurément joué un rôle majeur dans le développement des sociétés européennes au cours de l'histoire et, pendant des décennies, les historiens des pêches européennes ont travaillé avec rigueur pour donner des informations sur la signification des activités maritimes¹. Les historiens des pêches ont étudié le développement social et économique des groupes de pêcheurs. Ils ont recherché les caractéristiques des communautés maritimes et ont analysé leurs structures sociales. En outre, ils ont évalué l'importance totale des pêches dans les économies nationales. Ces recherches ont accru notre compréhension des communautés littorales. De plus, elles ont montré que les activités maritimes étaient souvent plus importantes pour les sociétés européennes que ce que la plupart des historiens avaient tendance à penser.

L'histoire des pêches peut proposer encore plus de choses. En intégrant les méthodes des sciences naturelles, elle peut apporter une connaissance hautement pertinente et des pistes de réflexion aux discussions en cours sur la situation des environnements naturels. En effet, la situation de nombreux stocks mondiaux de poissons est un sujet brûlant dans nos sociétés actuelles et les historiens des pêches peuvent apporter une contribution significative aux débats sur l'environnement. En 2004, l'Organisation des nations unies pour

1 Voir [2136], [2152], [2135], [2149], [2139], [2151], [2132].

l'alimentation et l'agriculture (FAO) a estimé que vingt-six pour cent des stocks de poissons mondiaux étaient surexploités, considérablement réduits, ou en phase de reconstitution et que, cinquante-deux pour cent avaient été complètement exploités².

Le débat sur l'exploitation des océans souffre d'un manque de connaissances historiques sur le long terme ; par exemple, la plupart des systèmes de gestion des pêches de l'Union européenne se basent sur des statistiques dont l'ancienneté ne remonte pas avant les années 1960. L'histoire des milieux marins est pratiquement inconnue pour les périodes antérieures aux années 1950. Dans la pratique, une base historique est essentielle pour évaluer la situation présente des écosystèmes marins. Si nous adoptons une approche historique, nous pouvons nous demander si l'état présent des écosystèmes marins est sans précédent dans la longue durée. La question est simple : est-ce que les stocks de poisson étaient plus abondants dans le passé ? En coopérant avec les biologistes des pêches dans des projets de recherche communs, les historiens peuvent naturellement répondre à cette question. Les données historiques permettent de calculer l'abondance des stocks de poisson du passé. De cette manière, les historiens et les biologistes peuvent établir des informations écologiques fondamentales en remontant beaucoup plus loin dans le temps³.

270

De plus, les historiens peuvent s'interroger. Comment, dans le passé, les hommes ont-ils eu des interactions avec les écosystèmes marins ? Quelle a été leur réponse aux changements de ces écosystèmes ? L'écologie est un important moteur de transformation des communautés maritimes mais les historiens ont souvent négligé cet aspect. L'évolution de l'abondance des stocks de poisson a joué un rôle dans le développement économique et social des sociétés littorales, et les changements écologiques pourraient donner des explications à toute recherche historique sur l'évolution des pêches⁴. Ces questions sont au cœur du nouveau champ émergent de l'histoire de l'environnement maritime et ce travail a pour but de présenter plus en détail la discipline.

Cet article est divisé en deux parties. La première concerne le calcul de l'abondance des ressources halieutiques au cours de l'histoire : comment les historiens et les biologistes peuvent-ils calculer la richesse des stocks de poisson passés ? Quelles sont les sources et quelles sont les méthodologies nécessaires pour avaliser une telle recherche ? Cette partie présente également

2 FAO, 2004, part. 1, p. 32.

3 Voir [2141], [2142], [2150], [2147].

4 Voir [2140], [2143], [2145].

quelques uns des premiers résultats d'un projet de recherche effectué à partir de cette réflexion. La seconde présente la recherche concernant l'histoire de l'environnement des pêches et examine les causes des changements dans les communautés littorales. À l'évidence, les méthodes de l'écologie maritime peuvent améliorer notre compréhension d'une suite d'événements historiques. La question est de savoir comment des changements écologiques, et en particulier l'évolution des ressources halieutiques, ont affecté les communautés maritimes du passé et comment les pêcheurs ont répondu à de tels changements.

L'histoire des milieux marins est un pont permettant de relier ce que l'on pourrait appeler un profond fossé entre histoire et écologie. Les chercheurs en écologie peuvent obtenir des informations sur l'histoire des populations de poissons, et les historiens peuvent renforcer leur compréhension d'un processus historique par la connaissance de l'action des forces motrices écologiques sur l'histoire. La plus importante contribution à l'histoire des milieux marins est l'association des recherches écologiques, économiques et sociales⁵.

UNE ÉTUDE DE CAS SUR LA SUÈDE

Cette étude est un élément du programme de recherche global sur l'histoire des populations animales marines (*HMAP*). Le *HMAP* est un programme d'une durée de dix ans dont les buts sont la compréhension des changements dans les océans sur le long terme et l'évaluation de l'impact de ces changements sur les sociétés humaines. Il fonctionne en intégrant les disciplines de l'histoire des pêches et de la biologie marine et, de cette manière, il construit l'histoire des milieux marins. Dans ce cadre, ont été entreprises plusieurs études de cas dans le monde entier, couvrant des espaces allant de la mer de Barents et la mer Blanche jusqu'à l'océan Pacifique et la Méditerranée⁶. Cette recherche présente les résultats d'une seule étude de cas qui se concentre sur les pêcheries suédoises de lingue et de morue en mer du Nord. Les pêcheurs suédois résident dans la province de Bohuslän, au nord de Göteborg. Quatre raisons expliquent le choix de cette étude de cas.

Premièrement, le stock de morues de la mer du Nord est actuellement dans une situation très critique. Après des années de déclin des stocks, les biologistes ont recommandé aux gestionnaires des pêches de mettre en application une mesure de fermeture complète de la pêche de la morue.

5 Voir [2141], [2140], [2134].

6 <www.hmapcoml.org>.

Ils affirment que le stock de morues est à un niveau historiquement bas. Cependant, nos connaissances sur l'évolution du volume du stock de morues en mer du Nord ne sont pas antérieures à l'année 1963, et il serait très utile, pour mieux connaître ce processus évolutif, de se référer à une période de plus longue durée. Les estimations du volume des stocks depuis le XIX^e siècle nous permettraient d'évaluer plus clairement si la situation actuelle est historiquement exceptionnelle.

Deuxièmement, les pêches de lingue et de morue étaient parmi les plus importantes pêcheries d'Europe. Historiquement l'exploitation de ces ressources halieutiques a joué un rôle majeur dans le développement de nombreuses communautés littorales européennes. Aussi méritent-elles une étude historique approfondie.

272

Troisièmement, des changements significatifs dans les techniques de pêche des pêcheries de la mer du Nord sont apparus dans la seconde moitié du XIX^e siècle et il est d'un grand intérêt d'étudier les écosystèmes avant la mise en place de ces changements. À la fin des années 1880 et 1890, des bateaux à vapeur performants ont remplacé nombre de voiliers en mer du Nord. Ces navires avaient à la fois une efficacité et une capacité de capture plus élevée que leurs prédécesseurs. En conséquence, les bases de l'exploitation des écosystèmes dans les années 1860 et 1870 diffèrent très sensiblement de celle des années postérieures à 1890. En reconstruisant les volumes des stocks passés de poisson avant l'introduction des navires à vapeur, caractérisés par leur grande efficacité, il est possible d'améliorer notre compréhension des changements des écosystèmes sur le long terme.

Quatrièmement, la disponibilité des sources a déterminé le choix de cette étude de cas. Des statistiques de pêche fiables et détaillées sont disponibles pour les pêcheries suédoises de lingue et de morue de la mer du Nord au XIX^e siècle.

LES PÊCHERIES SUÉDOISES DE LINGUE ET DE MORUE DE LA MER DU NORD⁷

Au cours de l'histoire, la province du Bohuslän, située dans l'ouest du pays, fut la province suédoise la plus dépendante de la pêche. Les ressources halieutiques avaient une grande importance économique et sociale pour la population du Bohuslän. Les deux plus grandes activités de pêche étaient, d'une part, celle de la lingue, de la morue et de l'aiglefin, qui se pratiquait en eau profonde, et, d'autre part, celle du hareng dans l'archipel du Bohuslän, pêche beaucoup plus irrégulière. Pendant des siècles les pêcheurs du Bohuslän

7 [2154].

ont capturé des lingues et des morues dans le Kattegat et le Skagerrak. En 1859, les premières statistiques officielles furent collectées dans le Bohuslän. Elles attestaient qu'approximativement 1200 hommes étaient employés à la pêche de la lingue et de la morue dans le Skagerrak et en mer du Nord. De plus, un nombre inconnu d'hommes pêchaient la morue et l'aiglefin dans le Kattegat. Les pêcheurs suédois utilisaient des voiliers fonctionnant avec des équipages composés de six et quatorze hommes et ils se servaient de lignes de grande longueur munis d'hameçons espacés de 4 à 5 mètres d'intervalle pour attraper la lingue, la morue et d'autres espèces des profondeurs. Ils utilisaient de petits morceaux d'aiglefin comme appât. Vers 1850, les pêcheurs ne travaillaient pas les prises à bord des navires. La préparation des poissons avait lieu sur le rivage après que les prises aient été amenées à terre.

Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, les pêcheurs suédois s'aventurèrent progressivement vers des lieux de pêche plus lointains. L'expansion spatiale des pêches s'effectua en trois phases. Dans les années 1850, les Suédois ouvrirent des pêcheries dans la partie nord-est de la mer du Nord, dans la zone de pêche appelée Jäderen située à l'ouest de la partie sud de la Norvège. Les zones de pêche étaient localisées dans le secteur le plus profond de la mer du Nord, le fossé norvégien, et la pêche se faisait jusqu'à des profondeurs de 300 mètres. Quelques années plus tard, en 1861, les pêcheurs suédois découvrirent la très riche zone de pêche de Storeggen, située à l'ouest de la ville norvégienne d'Ålesund. La longueur du voyage de Bohuslän à Storeggen était de plusieurs milliers de kilomètres. Les Suédois ouvrirent une importante pêcherie de lingue et de morue dans cette zone au cours des années 1860 et 1870. Cependant, après 1880, ils abandonnèrent la pêche près d'Ålesund. Quelques-uns d'entre eux se tournèrent vers les pêcheries de hareng alors que d'autres continuaient la pêche à la ligne de grande longueur dans les zones du Skagerrak et de Jäderen. Une nouvelle phase d'expansion débuta à partir des années 1890. Les Suédois achetèrent des *smacks* à voile aux pêcheurs britanniques qui, à cette date, commençaient à utiliser les navires à vapeur. Même si les *smacks* à voiles étaient devenus technologiquement obsolètes en Grande-Bretagne, ils furent très utiles aux pêcheries suédoises. Ils permettaient aux pêcheurs d'étendre leurs lieux de prises vers de nouvelles et lointaines zones de pêche au-delà des Shetlands. La pêche dans cette zone devint la ressource principale des pêcheurs suédois utilisant les lignes de grande longueur qui, dès lors, après 1890, réduisirent leurs captures dans les zones du Skagerrak et de Jäderen.

Pour l'historien des milieux marins, deux questions se posent. Quel est le fondement écologique de cette pêche ? Pourquoi cette évolution ?

DES ESPÈCES CIBLÉES DANS LES PÊCHES SUÉDOISES⁸

Les biologistes marins utilisent le concept d'espèces cibles. Ce concept fait référence aux variétés de poissons que les pêcheurs recherchent et capturent. Quelques pêches concernent de multiples espèces, comme les pêches en eaux profondes de la morue et de l'aiglefin qui sont souvent capturés simultanément. La pêche à la ligne de grande longueur était aussi une pêche de plusieurs espèces et les prises consistaient en variétés comme la lingue, la morue, l'aiglefin, le brosmes et la raie. Une question se pose : quelle est l'espèce cible des pêcheurs suédois ? Manifestement, quelques variétés capturées étaient considérées comme des prises annexes de peu d'importance économique pour les pêcheurs.

274

Une analyse statistique des prises enregistrées et des données sur les prix à partir des années 1870 et 1880 montrent d'une manière inattendue que la lingue, plutôt que la morue, était la principale espèce cible des pêcheurs. Financièrement, la lingue était la variété la plus importante pour la pêche suédoise. Cette conclusion est surprenante car la lingue n'est aujourd'hui prise qu'en très petites quantités dans le Skagerrak et n'est certainement pas parmi les principales espèces cibles des pêcheries contemporaines de la mer du Nord.

L'analyse des espèces cibles est basée sur les statistiques des pêcheries suédoises publiées pour les années 1873-1886. Pour chacune de ces années, les statistiques détaillent les prises de chacun des navires par espèces et par valeur totale des prises. Aucune information n'est disponible sur le revenu particulier apporté par une espèce. La structure de base des données est mise en évidence dans le tableau 1. La série d'informations publiée à partir de 1873-1886 est très utile pour déterminer les espèces qui fournissent la majeure partie des revenus des pêcheurs. Les espèces cibles peuvent être identifiées grâce à une analyse de mise en corrélation dans laquelle les corrélations entre la valeur des prises totales et le nombre de chaque espèce de poissons capturée sont étudiées. Aucune ou de très faibles corrélations entre la valeur du total des prises et les prises d'espèces particulières indiquent que ces espèces particulières étaient sans importance dans la production du revenu des pêcheurs. En recherchant des corrélations significatives, il est possible d'identifier les espèces importantes économiquement. Les points dispersés des graphiques 1 et 2 fournissent une représentation visuelle de cette étude. Les signes graphiques font la distinction entre les zones de pêche, chacune d'entre elles étant représentée par un symbole particulier. L'organisation de la

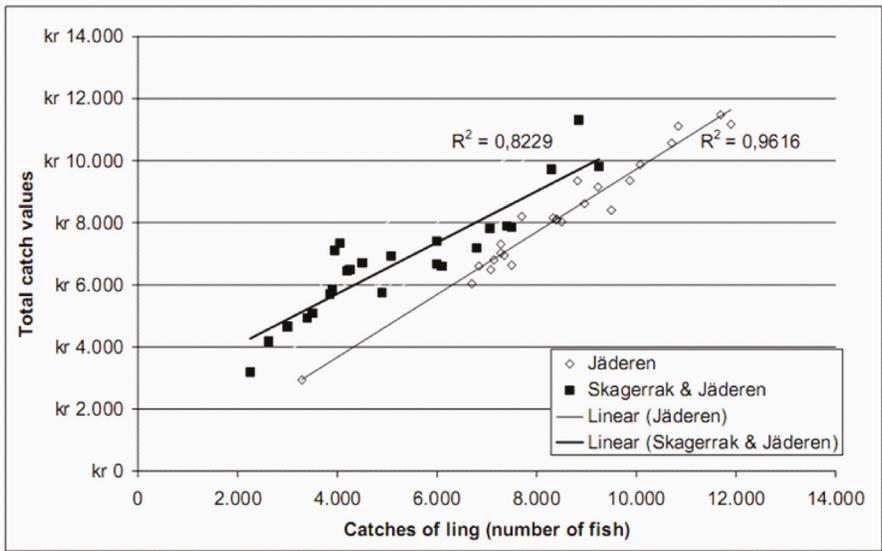
8 [2154].

dispersion des signes graphiques montre clairement une forte relation linéaire entre les prises de lingue et la valeur totale des prises, alors qu'il y a seulement une faible relation linéaire entre les prises de morue et la valeur totale des prises.

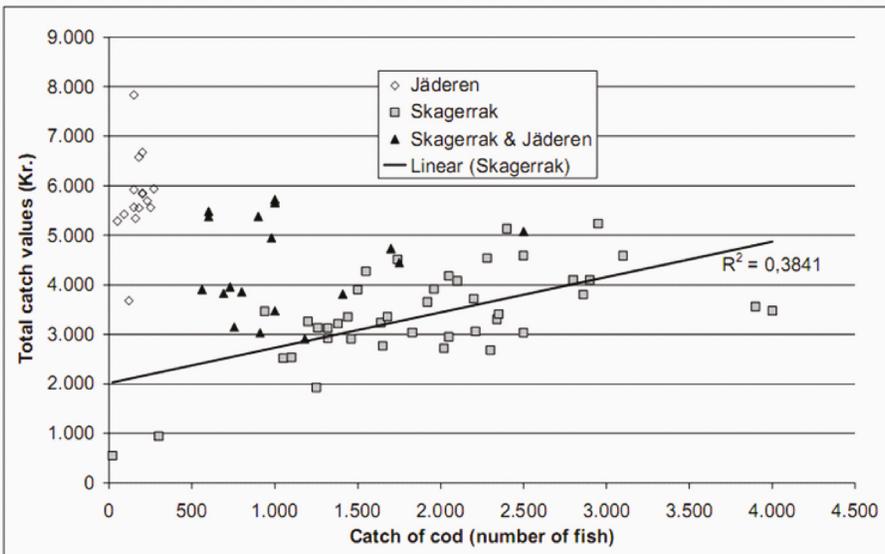
Tableau 1. Exemple des prises suédoises à partir des travaux sur les statistiques de pêche à partir de la période 1873-1886		
Communauté de pêcheurs		Mollösund
Nom du navire		Wilhelm
Tonneaux		18. 76
Equipage		12
Zone de pêche		Jäderen
Prises	Lingue	4,480
	Morue	510
	brosme	700
	Etc.	...
Valeur des prises (total)		5,810
Port d'arrivée		Göteborg
		Mollösund

Gerhard von Yhlen, *Berättelse öfver Göteborgs och Bohus läns hafsfisken*, Göteborg, 1883.

Pour la grande majorité des vaisseaux de pêche en activité entre 1873 et 1886, les prises de lingue et la valeur totale des prises étaient étroitement liées. Quand les pêches de lingue étaient à un niveau élevé, les revenus étaient également élevés et vice versa. Les résultats de l'analyse de la corrélation pour la lingue et la morue apparaissent respectivement dans les tableaux 2 et 3. La lingue et la morue présentent les corrélations les plus élevées. Une valeur R^2 – mesure de la corrélation – égale à 1 indique une relation linéaire parfaite et 0 indique qu'il n'y a pas du tout de relation. Au cours de la plupart des années, la valeur R^2 pour la lingue est supérieure à 0, 85, indiquant que dans les zones du Skagerrak et du Jäderen, les prises de lingue constituent le revenu économique principal des pêcheries. Pour les autres espèces, on n'observe aucune corrélation ou simplement de très faibles. Ceci indique qu'elles représentaient des prises secondaires d'une importance mineure pour les finances des pêcheurs.



1. Relation de régression linéaire montrant la dépendance de la valeur totale des prises par rapport aux captures de lingue (en quantité) pour trois zones de pêche en 1886. Chaque point représente les prises totales annuelles des différents navires de pêche (R. T. Poulsen, 2007 [2154])



2. Relation de régression linéaire montrant la dépendance de la valeur totale des prises par rapport aux captures de morue (en quantité) pour trois zones de pêche en 1886. Chaque point représente les prises totales annuelles des différents navires de pêche (R. T. Poulsen, 2007 [2154])

2. Corrélacion entre les prises de lingue et la valeur totale des prises, par zones de pêche 1872-86. La valeur R ² égale à 1 indique une relation linéaire parfaite, et 0 indique aucune relation (R. T. Poulsen, 2007 [2154])			
	Skagerrak	Skagerrak & Jäderen	Jäderen
1872			0,90
1873		0,82	0,96
1874	0,94	0,88	0,99
1875	0,93	0,80	0,97
1876	0,95	0,66	0,96
1877	0,85		0,89
1878	0,90	0,35	0,86
1879	0,41	0,86	0,71
1880	0,48		0,36
1881	0,80		0,30
1882	0,29	0,62	0,56
1883	0,21	0,00	0,78
1884	0,49	0,03	0,15
1885	0,79	0,82	0,70
1886	0,60	0,80	0,83

3. Corrélacion entre les prises de morue et la valeur totale des prises, par zones de pêche 1872-86. La valeur R ² égale à 1 indique une relation linéaire parfaite, et 0 indique aucune relation (R. T. Poulsen, 2007 [2154])			
	Skagerrak	Skagerrak & Jäderen	Jäderen
1872	0,03	0,49	0,18
1873	0,36	0,02	0,07
1874	0,21	0,23	0,01
1875	0,01	0,57	0,03
1876	0,77	0,57	0,24
1877	0,60		0,35
1878	0,08	0,36	0,02
1879	0,51	0,38	0,00
1880	0,58		0,28
1881	0,44		0,58
1882	0,29	0,06	0,06
1883	0,56	0,46	0,01
1884	0,47	0,37	0,05
1885	0,37	0,01	0,26
1886	0,38	0,01	0,07

En conclusion, la lingue était l'espèce la plus importante pour les pêcheurs à la ligne de grande longueur du Bohuslän. Les statistiques des captures des années 1870 et 1880 indiquent que les prises de lingue déterminent les résultats financiers des pêcheries, et que la lingue, plutôt que la morue ou l'aiglefin, était la principale espèce cible des pêches suédoises de grande profondeur en terme de revenus. De nombreuses autres sources confirment cette conclusion. En fait, la lingue fut économiquement la plus importante espèce cible des pêcheries au moins des années 1830 jusqu'à 1914. Par exemple, les pêcheurs suédois faisaient référence à la pêche à la ligne de grande longueur en la nommant « pêche à la lingue », et les spécialistes des pêcheries du xx^e siècle écrivaient des rapports aboutissant aux mêmes conclusions. De plus, les statistiques des pêches à partir des années 1860 et jusqu'en 1910 montrent que la lingue était la principale espèce cible des pêches suédoises.

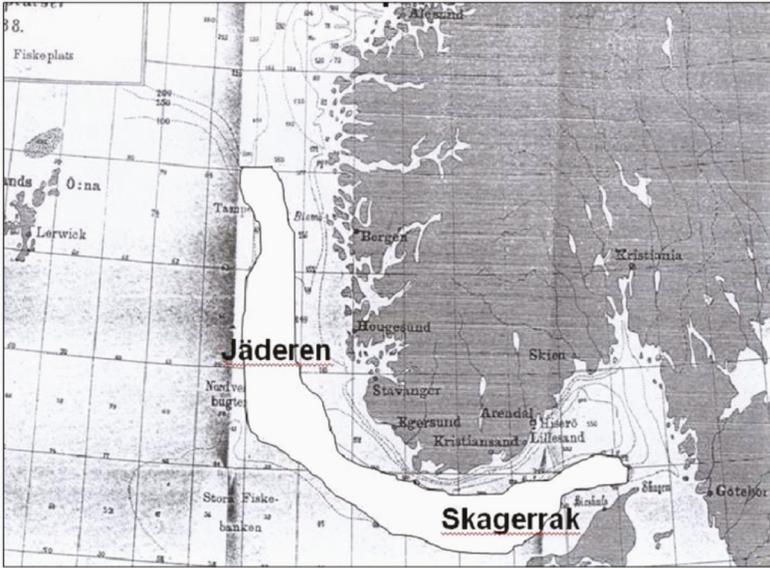
278 QUELLE ÉTAIT L'ABONDANCE DE LINGUE ET DE MORUE DANS LES ANNÉES 1870⁹ ?

Ce résultat inattendu montrant que la lingue était la principale espèce cible des pêcheries suédoises conduit à une nouvelle question : quelle était l'abondance de lingue et de morue en mer du Nord au xx^e siècle avant l'introduction des navires à vapeur ? De plus, est-ce que les stocks de lingue ont décliné des années 1870 à aujourd'hui ? Le calcul du volume des stocks passés de poisson a été réalisé par le statisticien des pêches Andrew B. Cooper, le biologiste marin Brian R. MacKenzie et les historiens Poul Holm et moi-même.

Des séries de données portant sur les totaux des prises et l'intensité de la pêche dans le Skagerrak et dans le nord-est de la mer du Nord au cours d'une période de temps déterminée sont nécessaires pour estimer les quantités de poisson à une époque passée. De telles séries de données sont disponibles pour les pêcheries suédoises à la ligne de grande longueur au cours de la période 1872-86. Il est possible d'estimer les prises totales de lingue dans le Skagerrak et dans le nord-est de la mer du Nord au cours des années 1870 et 1880 en se basant sur les statistiques des captures suédoises et, en complément, sur des séries de données danoises et norvégiennes. Les prises de la plupart des navires sont connues et, pour les navires restant, il est possible d'estimer les volumes pêchés car la valeur totale des captures est connue. Notre estimation du total des prises est prudente et les prises réelles des périodes anciennes ont dû être plus élevées. Par conséquent, le volume des stocks passés devait également être plus élevé que nos estimations. Les séries de données en provenance

9 Poulsen, Cooper, Holm & MacKenzie 2007 ; Poulsen, Cooper, Holm & MacKenzie 2008.

des marchés de poissons de Göteborg et d'Uddevalla, les plus grandes villes du Bohuslän, confirment nos estimations du total des prises. Les séries de données sur les transactions portant sur les poissons donnent le nombre annuel de lingues commercialisées sur les deux marchés dans les années 1880 et elles s'accordent bien avec nos estimations des prises.



Carte du Skagerrak et de la région nord-est de la mer du Nord indiquant la localisation des zones dans lesquelles des stocks de lingue et de morue ont été repérés depuis 1872

L'étape suivante dans le calcul de l'abondance des stocks passés de poisson est basée sur le concept de taux de prise. En termes techniques, les taux de prises font référence à ce que l'on nomme un « effort de prélèvement par unité » (*CPUE*), qui est une mesure du succès des prises des pêcheurs. Plus les captures sont élevées, plus le *CPUE* est fort. D'ordinaire, les biologistes marins utilisent des définitions très précises du *CPUE*. Par exemple, dans la pêche à la ligne de grande longueur, le *CPUE* est généralement défini comme le nombre de poissons pris pour un nombre X d'hameçons, attirés par un type particulier d'appât, après X minutes de pêche. Bien sûr, il est impossible de transférer directement ce concept dans une étude historique. Cependant, une définition moins précise du *CPUE* est réalisable. Dans ce cas, les prises annuelles (nombre de poissons) par pêcheur sont utilisées comme indice approchant du *CPUE*. Ceci est réalisable pour l'étude des pêches dans les années 1870 et 1880, quand aucun changement majeur dans la technologie des pêches suédoises n'est intervenu. Il est raisonnable d'admettre que

l'intensité de prélèvement d'un pêcheur, c'est-à-dire son efficacité, était plus ou moins la même dans les années 1870 et 1880.

En connaissant le nombre total de poissons pris, et l'effort nécessaire pour capturer les poissons, il est possible d'estimer le nombre total de poissons dans la mer. Cette présentation n'explique pas la construction du modèle à l'origine des calculs sur les volumes passés des stocks de poissons. Celui-ci est décrit avec précision dans un article publié dans la revue *Fisheries Research* et nous invitons les lecteurs intéressés à se reporter à cette publication¹⁰.

280

Les estimations des quantités du passé montrent que la lingue, une espèce d'importance commerciale modérée pour les pêcheries modernes de la mer du Nord, était très abondante dans le Skagerrak et dans le nord-est de la mer du Nord dans les années 1870. L'évaluation de, avec une incertitude de plus ou moins 55 millions d'individus. L'imprécision témoigne d'une grande marge d'incertitude dans l'estimation. Étant donné qu'aucune évaluation des stocks n'est disponible de nos jours, une comparaison précise entre les quantités passées et actuelles est impossible. Malgré tout, l'analyse indique qu'un déclin des stocks de lingue a eu lieu depuis un siècle. Tous les témoignages historiques amènent à penser que la population de lingue est à présent inférieure (biomasse plus faible) que ce qu'elle était dans les années 1870. Ces observations montrent que la technologie primaire de la pêche à la ligne de grande longueur du ^{xx}e siècle avait probablement déjà un impact sur l'abondance des stocks de lingue.

L'étude cherche également à évaluer l'abondance de morue dans le Skagerrak et dans le nord-est de la mer du Nord en 1872. Malheureusement, l'incertitude demeure pour établir les mouvements de cette espèce. Les prises suédoises de morue sont connues mais il est difficile d'estimer les prises danoises et norvégiennes au cours de la même période. En conséquence, les estimations des quantités basées sur les prises suédoises ne sont qu'un résultat imparfait et n'indiquent pas de changement majeur dans l'abondance des morues du début des années 1870 jusqu'à nos jours. Il faut cependant insister sur le fait que les estimations historiques sont un minimum : le stock pouvait très bien être plus important que les estimations. L'évaluation des morues en 1872 est uniquement basée sur les prises suédoises et ne tient pas compte du fait que les pêcheurs danois et norvégiens capturaient de substantielles quantités de morue au cours de la même période. Aussi, l'estimation est-elle prudente, et le véritable stock historique devait-il être plus élevé. D'une manière significative, nous savons que la morue était capturée, à partir de bateaux non pontés à rame, dans une zone du Skagerrak très proche de la côte danoise.

10 [2144].

Aujourd'hui, il est impossible de faire des prises semblables de morues ce qui indique des changements significatifs dans les écosystèmes sur le long terme. Il est également important d'insister sur le fait que la pêche à la morue et à la lingue existait en mer du Nord bien avant 1872. En conséquence, les calculs des quantités de poisson au cours de cette année précise ne donnent pas l'image d'un écosystème avant la pêche.

LES FORCES MOTRICES DES PÊCHES SUÉDOISES¹¹

La mesure du *CPUE* est une méthode convaincante pour calculer l'abondance des stocks passés de poisson. Par ailleurs, cette démarche est également utile aux historiens des pêches qui étudient les forces motrices des pêcheries. Pour résumer, les taux des prises traduisent les succès et les échecs des pêcheurs. Dans le cadre d'une étude historique, il est compréhensible de définir les taux de prises comme les prises annuelles de poissons par pêcheur. Plus ce chiffre est élevé, plus le succès des pêcheurs est conséquent. Manifestement, les fluctuations des taux de prises ont influencé les stratégies de capture des pêcheurs. Le but de l'historien est d'expliquer comment les fluctuations des taux de prises influencent le fonctionnement des pêches. Comment les pêcheurs répondent-ils à la diminution des taux de prises ? Construisent-ils des navires de pêche plus efficaces ? Ou abandonnent-ils la pêche pour se lancer dans d'autres activités à terre ? Se déplacent-ils vers des zones plus lointaines, connues pour être inexploitées, pour maintenir leurs taux de prises ? Les historiens des pêches peuvent répondre à ces questions plus explicitement en adaptant le concept de taux de prises à leur recherche.

Dans le cas suédois, il y a souvent une relation évidente entre l'évolution des taux de prises et les changements de stratégie de capture des pêcheurs. L'étude de cet exemple montre comment des changements des taux de prises influencent les modèles spatiaux des pêcheries. Avant 1850, les zones du Skagerrak étaient les principaux centres des pêches suédoises mais, au cours des années 1850, des secteurs éloignés du Skagerrak furent de plus en plus fréquentés. Au début des années 1860, démarra une activité de pêche à la lingue et à la morue sur le Storregen, au large d'Ålesund. Dans ce cas, l'écologie a joué un rôle important dans l'expansion spatiale. Les taux de prises pour la lingue étaient plus élevés dans les zones du Jäderen et d'Ålesund que dans le Skagerrak. Les pêcheurs étaient attirés vers ces zones plus lointaines par des densités de poissons plus élevées. Ceci montre comment les taux de prises et,

11 [2146].

finalement, l'écologie étaient un des plus importants moteurs de changement dans les pêcheries.

Au cours de la période allant de 1878 à 1889, la pêche suédoise à la ligne de grande longueur a diminué et les pêches ont été abandonnées. Dans ce cas, l'origine du déclin est due à des facteurs humains. La baisse du prix du poisson, la concurrence croissante de la Norvège et la possibilité d'offres d'emplois dans les pêches côtières de hareng expliquent ce fait nouveau.

La période de 1890 à 1914 est caractérisée par un changement technique et une expansion territoriale. En utilisant les anciens *smacks* à voiles britanniques, les pêcheurs du Bohuslän se concentrent de plus en plus sur les zones de pêche lointaines au large des Shetland. Bien qu'obsoletes en Grande-Bretagne, les *smacks* à voiles étaient supérieurs aux vieux navires suédois. Au passage du ^{xx}e siècle, la majeure partie des pêches était effectuée au large des Shetlands. Les tendances du commerce, l'écologie et l'innovation technique, tous ces éléments jouaient un rôle dans le changement des stratégies de pêche. Pendant quelques années, le marché britannique du poisson a attiré les pêcheurs suédois et leurs prises étaient débarquées en Grande-Bretagne. Les taux de prises pour la lingue étaient, de manière considérable, plus élevés au large des Shetland que dans les zones du Jäderen et du Skagerrak. De plus, le déclin des taux de prises pour la lingue, la morue et l'aiglefin dans le Skagerrak a dû pousser les pêcheurs suédois vers des zones de pêche plus éloignées. En tant qu'innovation technologique, les *smacks* à voile ont rendu possible l'expansion spatiale des années 1890. D'une manière générale, les pêcheurs à la ligne de grande longueur du Bohuslän ont réussi à maintenir leurs taux de prise pour la lingue au cours de la période 1840 à 1914 au moyen de l'innovation technique et de l'expansion spatiale.

282

Ainsi, le concept de taux de prises offre de nouvelles perspectives à la recherche historique. Les prises annuelles par homme représentent une approche solide pour déterminer le succès ou l'échec des pêches. Les séries de données sur les prises, la localisation des zones de pêche et le nombre d'hommes employés sont les éléments dont nous avons besoin pour une telle étude. L'utilisation de méthodes issues des sciences de la mer dans une recherche historique offre des opportunités encourageantes vers de nouvelles perspectives expliquant les forces motrices de l'histoire. En fait, au moyen de la mesure du *CPUE*, les pêcheries et les historiens de l'environnement maritime peuvent accroître leur connaissance des causes sous-jacentes relatives aux fluctuations des pêches et finalement permettre une meilleure compréhension des modalités d'adaptation des sociétés humaines aux changements écologiques.

L'histoire de l'environnement marin est une discipline nouvellement exploitée avec un fort potentiel de recherche. C'est une grande opportunité pour les débats en cours sur l'état présent des écosystèmes marins. Jusqu'à une date récente, les historiens des pêches et les biologistes de la mer communiquaient rarement entre eux, mais, actuellement, les historiens de l'environnement maritime construisent un pont au-dessus du profond fossé séparant les deux disciplines. L'histoire de l'environnement maritime peut changer notre compréhension de l'histoire des océans et de leur importance sociale. De plus, les méthodes de la biologie marine peuvent mettre en valeur les recherches des historiens sur l'évolution passée des communautés littorales et plus précisément évaluer l'impact des changements environnementaux sur les communautés de pêcheurs.

L'étude de cas des pêcheries suédoises à la ligne de grande longueur en mer du Nord au XIX^e siècle nous apprend de manière inattendue que la lingue avait, pour les pêcheurs suédois, une importance commerciale plus importante que la morue. En fait, l'abondance de lingue déterminait le plus souvent leur choix des zones de pêche. L'important stock de lingue qui se trouvait dans le Skagerrak et dans le nord-est de la mer du Nord au XIX^e siècle en était la raison. Les témoignages du passé laissent à penser que l'état actuel de la population de lingue est plus faible que ce qu'il était dans les années 1870 : les stocks de lingue ont décliné du XIX^e siècle jusqu'à nos jours. Ces observations indiquent que la technologie primaire de la pêche à la ligne de grande longueur avait probablement déjà un impact sur l'abondance des quantités de lingue. L'étude de cas menée sur celui de la Suède démontre le potentiel qui existe en combinant l'histoire et la biologie. Pour conclure en quelques mots : l'histoire de l'environnement maritime peut apporter des informations incontestables sur les changements des écosystèmes marins sur la longue durée.

Traduction de Pierrick Pourchasse, université de Brest

L'EXPLOITATION DE LA MER ET DE L'ESTRAN : UN BILAN COMPARATIF VU PAR L'HISTORIOGRAPHIE PORTUGAISE

Inês Amorim
Université de Porto

Nous proposons dans ce texte une lecture portugaise du bilan de la recherche internationale consacrée à l'exploitation de la mer et de l'estran. Elle se justifie par trois raisons : l'importance des relations entre les historiographies portugaise et française ; ma participation personnelle aux divers colloques et rencontres sur le sujet, surtout au cours des dernières cinq années, en Espagne, Italie, France, Grèce, principalement après mon adhésion à la *North Atlantic Fisheries History Association* et à la *Commission internationale d'histoire du sel* ; la nouveauté que représente, au Portugal, la thématique de l'exploitation de la mer et de l'estran dans le contexte de l'histoire maritime. La justification d'un bilan portugais tient aux liens scientifiques avec d'autres pays européens, en particulier avec la France. On peut en effet souligner la présence des chercheurs des centres d'études portugais dans les premiers Congrès organisés par la *Commission internationale d'histoire maritime* de 1956 à 1959, et en 1960 à Lisbonne, avec pour thématique, cette fois-là, « Les aspects internationaux de la découverte océanique aux xv^e et xvi^e siècles ».

Cet élargissement du dialogue international a mis en relation de nouveaux partenaires. On ne peut pas oublier les initiatives, qui remontent aux années 1912-1931 : elles ont abouti aux publications, sous la direction d'Eugène Déprez, de la *Commission d'histoire des grands voyages et des grandes découvertes*. Il y eut ensuite la recherche liée à la réédition du *Glossaire nautique* de Jal et à la création de la *Commission internationale d'histoire maritime* [1180]¹, suivies par les premiers colloques internationaux d'histoire maritime tenus à Paris (1956, 1957, 1958 et 1959), le cinquième ayant eu lieu à Lisbonne, celui-ci

1 [1180], p. V.

avec pour thème : « Les aspects internationaux de la découverte océanique, aux xv^e et xvi^e siècles ». C'est lors de ce dernier colloque qu'eurent lieu les discussions sur le rapport présenté par Charles Verlinden, vice-président de la *Commission internationale d'histoire maritime*, qui a amené à la publication d'une *Bibliographie de l'histoire des grandes routes maritimes*, que l'on trouve dans le *Boletim internacional de bibliografia Luso-Brasileira*, édité par la Fondation Calouste Gulbenkian². Elle était structurée de la manière suivante : « Les mondes Océaniques avant leur intégration (époque des mers fermées) ; les mondes Océaniques après leur intégration ; les grandes routes du commerce maritime mondial après l'intégration des mondes Océaniques (l'ère du navire à voile, jusqu'en 1850 ; l'ère du navire à vapeur »³.

Les thématiques retenues pour ces colloques n'ont pas été réduites à la circulation maritime⁴ : d'autres thèmes démontrent au contraire un élargissement des sujets, surtout après le colloque de Bucarest de 1980, *Gens de mer en sociétés*, qui a initié d'autres approches. Au cours des années 1980, il a donc été possible de définir un nouveau cadre de classement thématique : économie, société, sciences et techniques, droit, archéologie, ethnologie, médecine, expansion outre-mer, faits militaires, aspects maritimes de l'émigration, commerce mondial des comestibles, armateurs, marines militaires européennes, sauvetage en mer, apports de l'archéologie navale à l'histoire maritime, expansion ibérique outre-mer, histoire de la médecine navale, activités balnéaires et de tourisme, cartographie, océanographie⁵. Mais on a beaucoup de difficulté à trouver des références pour l'exploitation de la mer car elle n'a pas fait l'objet de recherches particulières, peut-être parce que ce sujet était inséré dans l'économie maritime. Un bilan de l'histoire maritime en France, dressé en 1997 [490]⁶, montre la prédominance du commerce, tout en soulignant, néanmoins, les lacunes de la recherche sur la pêche, à l'exclusion du travail de référence dirigé par Michel Mollat [1227].

2 Les quatre premiers volumes ont été : I.-H. Kellenbenz, K. Glamann, M. de La Roncière, R. Hervé, M. Malowist, *Allemagne, Danemark, France, Pologne*, dans *Boletim Internacional de bibliografia Luso-Brasileira*, IX, 2-3, 1968 ; II- Ph. K. Lindeberg, *États-Unis d'Amérique*, dans *Boletim Internacional...*, X, 4, 1969, et XI, I, 1970 ; III- F. Pérez-Imbid et E. Morales Padron, *Espagne, Grèce*, dans *Boletim Internacional...*, XIII, 1-3, 1972 ; IV- W. E. Minchinton, *Grande-Bretagne*, dans *Boletim Internacional...*, XIV, 1-3, 1973.

3 Charles Verlinden, « Préface de la Bibliographie de l'Histoire des Grandes Routes Maritimes », *Boletim Internacional...*, IX, 2, avril-juin 1968, p. 191-194.

4 On verra à ce sujet la publication, sous la direction de M. Mollat, des actes des congrès successifs d'histoire maritime qui se sont tenus jusqu'en 1980, [C30 à 33, C36, C40, C44, C49, C62].

5 [1180], p. V-VIII.

6 [490], p. 91.

L'estran et les ressources maritimes ne sont pas encore un domaine d'étude, peut-être parce que « l'économie littorale révèle une forte intégration des économies maritimes et de celles des arrière-pays à dominante agricole »⁷. En même temps émerge une histoire du littoral qui impose la mise en valeur de quelques thèmes pouvant permettre des recherches efficaces, comme ressource, exploitation, estran... Par ailleurs, la recherche sur la frontière entre la mer et la terre exige que les historiens croisent leur regard avec celui des spécialistes d'autres disciplines ; en effet, elle ouvre des perspectives d'étude sur la gestion du territoire littoral et l'évolution concomitante de la nature des ressources maritimes, y compris pour l'estran, et pas seulement pour la pleine mer ou la haute mer. Deux produits s'imposent à cet égard dans l'analyse : le sel et le poisson⁸.

UNE GRILLE DE RECHERCHE ET D'ÉVALUATION

Toute recherche sur l'exploitation de la mer doit respecter un certain nombre de préalables, en ce sens qu'il faut tenir compte de trois éléments fondamentaux, à savoir :

- Les caractéristiques géomorphologiques, qui permettent de définir les caractéristiques de la côte et de l'estran ; il s'agit d'un mot pour lequel il n'y a pas, au Portugal, une traduction directe. Le chercheur doit analyser les variations des conditions géographiques, physiques et morphologiques du littoral, de la côte, de la plate-forme continentale (son extension, sa profondeur, les vents, etc.). C'est un domaine pluridisciplinaire, auquel contribuent la géographie et l'océanographie.
- La définition des ressources de la côte et de l'estran et de leur exploitation, ce qui doit obéir à une double approche : la nature des ressources soumises à une exploitation – avec leurs variations dans le temps et dans l'espace –, et les facteurs qui conduisent à son exploitation.
- Enfin, il faudra étudier le rythme, temporel et spatial, de l'exploitation de la mer et de l'estran et, pour cela, prendre en considération les variables suivantes : les ressources humaines (quantité et nature socioprofessionnelle, recrutement et intérêt des populations de l'intérieur ou d'autres lieux, migrations) ; l'influence des décisions locales, nationales ou internationales – en particulier ce qui stimule ou perturbe l'économie : la protection ou le libre-échange, les traités ou

7 [C9].

8 Jean Claude Hocquet, « Les ressources de la mer : le sel et le poisson », dans [356], p. 106-176.

les conflits – ; l'évolution des moyens technologiques et de la recherche scientifique pour une exploitation efficace de la mer ; les agents humains de l'exploitation, y compris les consommateurs.

Toutes ces raisons constituent un réseau de facteurs qui justifie la sélection, en un moment défini, d'une ressource :

En fait, la connaissance, en elle-même, du système biologique de l'océan, de la chimie de l'eau de mer, de l'énergie des marées, des courants et des vagues, ou de la géologie du fond de l'océan, ne peut suffire à définir une ressource... Il est également nécessaire d'établir quels sont les produits qui sont potentiellement exploitables, et qui peuvent par là mériter le terme de ressource. Cela, à son tour, dépend de l'existence d'une technologie permettant de les extraire, et aussi du fait qu'il est ou non rentable de le faire. Aujourd'hui, il est largement reconnu que beaucoup de ressources du globe n'existent qu'en quantités limitées, et que donc leur surexploitation met en danger la capacité des hommes à maintenir un environnement durable. La technologie s'est développée à partir des outils utilisés par nos lointains ancêtres pour casser les noix ou tuer les animaux, pour en arriver aux machines actuelles incroyablement complexes. Ce développement n'a pas simplement rendu les industries capables de croître et de fleurir, il a aussi, dans certains cas, amené leur effondrement ultime⁹.

288

Il faut prendre également en compte la possibilité d'un épuisement des ressources, soit parce qu'il y a des limites à l'exploitation de l'écosystème, biologiques, chimiques, géologiques, etc., soit à cause des effets pervers de la technologie utilisée pour l'exploitation, soit à cause de la croissance des marchés de consommation qui conduisent à une surexploitation des ressources.

Cela veut dire qu'il faut recenser les productions historiographiques ou travaux de recherche d'autres aires disciplinaires et scientifiques consacrées à la gestion de la mer et de l'estran, donc susciter la discussion, au demeurant classique, sur les *Common-Pool Resources* (CPRs), c'est-à-dire sur les difficultés que rencontrent ceux qui exploitent des ressources communes à tous, comme les poissons ou les forêts, et qui sont ainsi impliqués dans « l'irréversible tragédie des biens communs », mais aussi se préoccuper des stratégies de l'État, des seigneurs, des communautés, des propriétaires et des exploitants¹⁰. Quelques éléments à ce sujet ont été, déjà, objet de réflexion : telle « la vision d'une masse paysanne, d'une population de pêcheurs, ou d'une autre

9 Anthony Laughton, « Marine Resources from antiquity to the present », dans E.E. Rice (dir.), *The Sea and History*, Phoenix Mill, Sutton Publishing, 1996, p. 53-54.

10 Robert O Keohane et Elinor Ostrom, *Local commons and global interdependence*, London, Sage Publications, 1995, p. 2-3 ; Elinor Ostrom, *Governing the commons*, Indiana, Cambridge University Press, 1998.

catégorie socioprofessionnelle, soumise à un ajustement mécanique aux ressources, qui s'estompe, au profit d'une vision plus dynamique, mais aussi plus conflictuelle, qui privilégie l'affrontement entre des formes différentes d'accès à l'environnement local et régional, tant à l'échelon des lignées qu'à celui des communes »¹¹.

Enfin, la définition des ressources suppose l'articulation entre technologie, opportunité économique (demande et offre), action des agents intermédiaires et des institutions, dans une matrice complexe d'ordre économique, social, politique et culturel, qui inclut l'évolution de l'histoire de la demande, du marché ou des échelles de marché¹².

Cette réflexion introductive nous invite à proposer une grille de recherche pour l'étude de l'exploitation des ressources maritimes, qui suppose de recourir à des indicateurs d'ordre spatial, technologique, humain, financier, et infrastructurel :

- l'indicateur spatial concerne le cadre géographique et morphologique, et surtout les écosystèmes qui conditionnent les réponses humaines, donc l'adaptation des techniques d'exploitation, les systèmes de gestion de la côte...
- l'indicateur technologique exige un inventaire des dispositifs techniques, d'équipements et de procédures, qui sont utilisés dans l'espace de la côte, de l'estran et des mers objets de l'observation ;
- l'indicateur des ressources humaines et financières comprend des données sur les technologies d'adaptation (le savoir pratique, les modes de partage de la culture, les compétences acquises) et les ressources financières ;
- l'indicateur de l'infrastructure de transport et de communication exige la systématisation des données existant sur les réseaux des transports, le traitement des ressources utilisées et les échelles possibles des marchés distributeurs¹³.

À partir de là, nous proposons un schéma d'approche qui dépasse une analyse confinée aux questions économiques, pour atteindre une dimension culturelle, parce qu'elle exige et suppose une construction humaine, basée sur les relations humaines et l'application des techniques, soit pour le littoral,

11 Paul-André Rosental, « Qu'est-ce qu'une ressource locale ? Homéostasie et microanalyse en histoire sociale », *Revue de Synthèse*, n° spécial, *Objets d'échelles*, t. 122, 4^e série, n° 1, janvier-mars 2001, p. 85.

12 Leo Marx et Merritt Roe Smith, *Historia y determinismo tecnológico*, Madrid, Alianza Editorial, 1996, p. 15.

13 David Edgerton, « De l'innovation aux usages. Dix thèses éclectiques sur l'histoire des techniques », *Annales HSS*, 4-5, 1998, p. 815-837.

qui est l'interface avec la terre, comme cela a déjà été indiqué, soit pour une exploitation des ressources de la haute mer, déterminée par les besoins des hommes.

Dans cet effort de recensement de méthodes et pistes de recherche, il est impossible d'ignorer d'autres domaines scientifiques, notamment des méthodologies qui ont emprunté à l'histoire, comme à la géographie, l'ethnographie, l'anthropologie, la sociologie, l'environnement, surtout pour des époques plus contemporaines.

À partir de ces indications, notre bilan débute par la recherche faite au Portugal, et son insertion dans les activités de recherches internationales. Nos observations se sont focalisées sur les activités qui justifient l'exploitation de l'estran, comme le sel, les plantes et la pêche côtière, ou, en haute mer, la « grande pêche ». Dans ce dernier cas nous sommes invités à souligner que la mer n'a pas de frontières définies : ainsi, le poisson n'a pas de frontières politiques, mais s'intègre dans les divers complexes biologiques. Cela oblige à tenter de surmonter des visions nationales, sans les ignorer, car du point scientifique on ne peut laisser de côté les comparaisons.

290

L'HISTORIOGRAPHIE PORTUGAISE DE L'EXPLOITATION DE LA MER ET DE L'ESTRAN REPLACÉE DANS UNE PERSPECTIVE COMPARATIVE

On constate, avec quelque étrangeté et perplexité, la presque absence de recherche historique sur l'activité de pêche portugaise, alors que les Portugais ont établi des communautés dans de multiples continents, en répandant une image de grands navigateurs et, également, d'excellents pêcheurs¹⁴. Il est intéressant de noter comment, en 1998, lors de la célébration de l'arrivée en Inde de Vasco de Gama, l'organisation de l'*EXPO 98*, à Lisbonne, n'a cessé d'insister sur l'image d'un pays de navigateurs. Dans les deux revues publiées sous la tutelle de la Commission nationale pour les commémorations des découvertes portugaises (CNCDP), *Oceanos* et *Mare Liberum*, les articles sur ce sujet sont très peu nombreux. La première, publiée entre 1989 et 2002¹⁵, a consacré, en 2001, deux numéros à la pêche : le numéro 45 sur la

14 Pour une analyse montrant que la perspective dominante de la recherche portugaise a été les navigateurs, voir l'approche anthropologique d'un numéro collectif consacré aux communautés de pêcheurs portugaises : « Comunidades piscatórias, perspectivas antropológicas », *Etnográfica*, vol. III, n° 2, 1999.

15 *Oceanos*, revue trimestrielle de la CNCDP, a été publiée à Lisbonne de 1989 à 2002. Intéressent notre sujet les articles suivants : 1. Dans le numero 45, 2001 : António José Duarte Costa Canas, « A Pesca do Bacalhau nos séculos XVII e XVIII. Franceses, ingleses e americanos disputam a Terra Nova », p. 65-74 ; Álvaro Garrido, « O Estado Novo e a frota bacalhoeira. Economia e política da pesca à linha », p. 90-106 ; Manuel Ferreira Rodrigues,

pêche à la morue et ses représentations, et le numéro double 47/48 sur les pêcheurs, et un seul article sur le sel, dans le numéro 4¹⁶. La seconde¹⁷, forte de 22 numéros, compte seulement un article sur la pêche et sur l'organisation institutionnelle¹⁸. Cependant, les études iconographiques n'oublient pas les pêcheurs, surtout la peinture et l'iconographie des *ex-votos*¹⁹. Il existe quelques exceptions qui sont, surtout des études iconographiques, interprétations de la vie marine, se situant entre la religiosité et les perspectives artistiques²⁰. Ce silence est peut-être le résultat de celui des acteurs, qui vivent dans un univers sans écriture – les taux d'analphabétisme étant élevés –, et d'autodidactes, ce que soulignent les statistiques du XIX^e siècle, situation qui s'est prolongée jusqu'à aujourd'hui²¹. Il est peut-être dû, aussi, au fait que ce secteur ne

« O regresso à Terra Nova dos bacalhaus de navios armados em Aveiro e Ílhavo », p. 76-88 ; Consuelo Varela, « O Controlo das Rotas do Bacalhau nos séculos XV e XVI », p. 22-30 ; Juan Gil, « As Ilhas Imaginárias », p. 11-24 ; Francisco Correia Marques, « A Pesca do Bacalhau », p. 136-152. 2. Dans le numéro double 47/48, 2001 : Inês Amorim et Amélia Polónia, « Gestão de espaços de pesca : poder, administração e conflitos na época moderna. O estudo de um caso : as pesqueiras do rio Ave », p. 30-46 ; João Francisco Marques, « O Pescador Poveiro na História e na Literatura », p. 162-182 ; Pedro Penteado, « A Nazaré e os seus pescadores : entre representações sociais e novas leituras histórico-antropológicas », p. 80-92 ; Marie-Hélène Piwnik, « Os Pescadores, de Raul Brandão, ou a poesia do real », p. 214-224 ; Francisco Ribeiro da Silva, « A Pesca e os Pescadores na rede dos Forais Manuelinos », p. 8-28 ; Teresa Soeiro, « Pescadores de terra adentro », p. 136-158 ; António Pedro Vicente, « O "Bom Sucesso" numa viagem ao Brasil dos Pescadores de Olhão na época das Invasões Francesas », p. 50-62.

- 16 Fernanda Olival, « A Ordem de Santiago e o Sal do Sado », *Oceanos*, 4, 1990, p. 93-96.
- 17 Voir *Recursos para a História Marítima de Portugal*, <www.fl.ul.pt/unidades/centros/c_historia/SiteRHM/mareliberum.html>, revue de la CNCDP : 22 volumes ont été édités entre 1990 et 2002, sous la direction de Luís de Albuquerque (1-3), Luís Adão da Fonseca (4-10), Joaquim Romero de Magalhães (13-16) et Luís de Oliveira Ramos (17-22). Le numéro 11-12 est paru sans mention du nom de directeur.
- 18 Inês Amorim, « A organização dos Serviços de pescas e da Aquacultura e as iniciativas de instrução científico-técnica (sécs. XII a inícios de XX) », *Mare Liberum*, n° 21-22, 2001, p. 123-164.
- 19 *A Arte e o Mar*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1998.
- 20 Voir dans *Oceanos*, n° 47/48, 2001 : Paulo Manuel Ferreira da Cunha, « O Pescador : representações do homem e do seu meio no Cinema Português », p. 200-212 ; Geraldo J. A. Coelho Dias, « A religião dos pescadores portugueses », p. 114-134 ; Álvaro Garrido, « O Estado Novo e a pesca do bacalhau. Encenação épica e representações ideológicas », p. 124-134 ; Agostinho Araújo, « Práticas votivas numa comunidade piscatória (Póvoa de Varzim, séculos XVIII-XIX) », p. 94-112. Et dans le numéro 45, 2001 : Rui Mateus Pereira, « Terra Nova : a epopeia do bacalhau », p. 6-7 ; Duarte Ivo Cruz, « O Mar no Teatro Português », p. 184-198.
- 21 Les registres notariaux du XVIII^e siècle contiennent des actes qui légalisent les constitutions de compagnies de pêche ; on y trouve des signatures sous forme de croix. Les statistiques du milieu et de la fin du XIX^e siècle (1876) indiquent, pour quelques endroits de la côte portugaise, que plus de 68 % des pêcheurs ne savaient ni lire ni écrire : voir A. A. Baldaque da Silva, *Relatório sobre a pesca marítima e fluvial e industria da pesca nas aguas de Peniche, Berlenga, Estellas e Farilhões*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889, p. 46. Plus de

devenir visible que par l'intervention normalisatrice de l'État, quand celui-ci les privilégie, ou les charge d'impôts, en contribuant à un classement professionnel qui distingue les marins qui suivent les itinéraires du long cours (marine marchande et pêche à Terre-Neuve), de ceux qui pêchent plus près de la côte et sont donc plus ignorés. Ces pêcheurs côtiers²² sont quasiment invisibles, sauf au ^{xx}e siècle, quand ils retournent à l'école, condition obligatoire pour obtenir une cédula maritime²³. Quelquefois, une élite locale, issue de fils instruits de pêcheurs d'un niveau moyen, a pu imposer sa marque sur la mémoire de sa communauté d'origine²⁴. À l'exception de la grande pêche sur les côtes du Canada (Groenland et Terre-Neuve) et dans la mer du Nord²⁵, l'image du pêcheur navigateur, est, en tous cas, une amplification idéologique de celle du héros portugais du ^{xvi}e siècle²⁶, isolé en pleine mer, naviguant très loin de la côte portugaise. Les photographies alors publiées ont souligné la solitude et l'héroïsme de ces marins : un petit bateau, le dóri, un pêcheur, avec des lignes, un procédé et une technologie artisanale, utilisés jusqu'aux années 1960, révèlent la force de l'homme portugais, tandis que les bateaux internationaux utilisaient, depuis longtemps, les efficaces traîneaux²⁷.

cent ans après, en 1990, seulement 80 % des pêcheurs fréquentent l'école primaire : voir Henrique Souto, *A pesca em Portugal no novo contexto comunitário, o caso de Peniche*, Lisboa, UNL, 1990, p. 133.

- 22 Joana Lopes Alves, *Roteiro de pedras das costas da Ericeira e Cascais pelo pescador Fernando Brites*, Ericeira, Mar de Letras Editora, 1999.
- 23 Arlindo Mota et João Martelo, *Pescadores de mar muito. Testemunhos de Ângelo Sobral Farinha*, Sesimbra, Fola D'Herá, 2005, p. 18-19 ; José Arsénio, *Gentes do mar*, Sesimbra, 2000 ; Eurico Silva, *Histórias do mar. Conversas com o Capitão João Braz*, Figueira da Foz, 2003.
- 24 João Francisco Marques, « Antônio dos Santos Graça (1882-1956). Coração poveiro », *Boletim cultural Póvoa de Varzim*, vol. XXXVIII, 2003, p. 6-15 ; *id.*, « Epopeia dos humildes (para a História Trágico-marítima dos Poveiros). Seguida de "Para uma nova epopeia dos humildes", com aguarelas de Júlia Pinhão », *Póvoa de Varzim, Câmara Municipal da Póvoa de Varzim*, 2005 ; Antônio dos Santos Graça, *O Poveiro*, [1932], Lisboa, Dom Quixote, 1992.
- 25 Antônio Marques da Silva, *A Memória dos bacalhoeiros. Uma contribuição para a sua História*, Lisboa, Presença, 1999 ; Francisco Marques, « O Creoula : a pesca do bacalhau no crepúsculo da navegação à vela », dans Álvaro Garrido (dir.), *A pesca do bacalhau*, Lisboa, Notícias Editorial, 2001, p. 225-254.
- 26 Álvaro Garrido, « O Estado Novo e as pescas – a campanha do bacalhau », *Vértice*, 78, mai-juin, 1997 ; *id.*, *O Estado Novo e o "regresso de Portugal ao mar" – a reabilitação da "grande pesca"*, Lisboa, Academia da Marinha, 1999 ; Maria Luísa Vieira Rocha, *Um barco ao som do tempo, uma etnografia da memória dos pescadores do bacalhau*, Braga, Universidade do Minho, 1996 ; Mário Moutinho, *História da pesca do bacalhau*, Lisboa, Estampa, 1985.
- 27 Álvaro Garrido, « O Estado Novo e as pescas... », art. cit. ; *id.*, *O Estado Novo e o "regresso de Portugal ao mar..."*, op. cit. ; Maria Luísa Vieira Rocha, *Um barco ao som do tempo*, op. cit. ; M. Moutinho, *História da pesca do bacalhau*, op. cit. ; « Faina Maior, pesca do bacalhau à linha, exposição no Museu Marítimo de Ílhavo », art. cit.

Ce qui est étonnant, c'est que les études portugaises sur l'univers de la pêche se rapportent seulement à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e, mais ce n'est pas par hasard. Elles se situent dans le contexte des guerres péninsulaires, à l'époque napoléonienne, marqué par le regret de l'absence d'une marine militaire ce qui a amené les académiciens, à justifier dans leurs discours, le recours aux hommes de la pêche, car ils sont une main-d'œuvre disponible dans un contexte de guerre. Dans plusieurs rapports élaborés et publiés, on évalue les empêchements à une activité de pêche plus importante et plus complète, que l'abondance des ressources en poisson et en sel justifierait. On indique aussi les imperfections existant dans la connaissance exhaustive des techniques de pêche, leurs coûts, l'inefficace circulation commerciale du poisson et, pour finir, l'intérêt irrégulier de l'État, et la pression fiscale²⁸. Ces sources ne sont pas comparables au travail très connu effectué pour la France par Duhamel de Monceau, ou pour l'Espagne par Reguart²⁹, et il n'y a pas non plus, au Portugal, des descriptions équivalentes à celles que l'on trouve dans les *Procès verbaux des visites faites par ordre du Roi concernant la pêche en mer* de François Le Masson du Parc, récemment publiés en France³⁰. C'est seulement à la fin du XIX^e siècle qu'a été rédigé un classique qui constitue, encore aujourd'hui, une référence essentielle pour connaître l'évolution historique de la pêche portugaise, à savoir la monumentale enquête de 1891³¹, intitulée *État actuel des pêches au Portugal, comprenant la pêche maritime, fluviale et lacustre dans tout le continent du royaume*, rapportée à l'année

- 28 Ces mémoires ont été publiés par l'Académie de sciences de Lisbonne dans les années 1798 à 1815, sous le titre de *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências, 1789-1815*. Ils ont été réédités à Lisbonne, en 1991, par le *Banco de Portugal*. Pour une analyse de ces mémoires sur le sel et la pêche, et de leur valeur pour une étude comparative des productions portugaise, française et espagnole, voir Inês Amorim, « A decadência das pescarias portuguesas e o constrangimento fiscal – entre a Ilustração e o Liberalismo », dans F. Ribeiro da Silva, M. Antonieta Cruz et al. (dir.), *Estudos em homenagem ao Professor Luís António de Oliveira Ramos*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, t. I, p. 153-164 ; *id.*, « Os inquéritos sobre o sal português nos séculos XVIII a XX », dans *Actas do I Seminário Internacional sobre o sal português*, Porto, IHM-UP, 2005, p. 111-126.
- 29 M. Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches, et histoire des poissons*, Paris, Saillant et Nyon, 1769, 3 vol. ; Don Antonio Sanz Reguart, *Diccionario historico de los artes de la pesca naciona*, Madrid, Don Joaquin Ibarra, 1791-1795, 5 vol.
- 30 Voir Denis Lieppe, « Prémices d'une politique gouvernementale de la pêche. François Le Masson du Parc (1671-1741), itinéraire d'un « commis » des classes savantes devenu inspecteur général des pêches », dans D. Lieppe, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime aquitain au XVIII^e siècle, Amirautés de Bayonne & de Bordeaux [1671-1741]*, Bordeaux, Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2006, p. III-XLVII.
- 31 António Artur Baldaque da Silva (1852-1915), *Estado Actual das Pescas em Portugal Compreendendo a Pesca Marítima, Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino*, Lisboa, Libreria Ferreira, 1908, se référant à l'année 1886.

1886. Elle s'insère dans un ensemble d'*Enquêtes industrielles* mises en œuvre au cours de la même période par d'autres fonctionnaires de la Couronne, puis par l'administration de la République depuis la seconde décennie du xx^e siècle. Ces travaux incontournables sont encore utilisés aujourd'hui, même si ce n'est que de manière partielle, dans l'historiographie portugaise, ou encore dans l'anthropologie maritime³².

Cependant, une lecture des différentes *Histoires du Portugal*, publiées dans la dernière décennie du xx^e siècle, dénote la quasi-inexistence de références à la place de l'exploitation de la mer et de l'estran dans l'économie du pays³³. Même la plus récente *Histoire économique du Portugal*, en trois volumes, qui va du xviii^e au xx^e siècle, publiée en 2006, ne fait aucune référence à la pêche, ce qui ne se justifie pas quand les statistiques de la fin du xix^e siècle soulignent, par exemple, la supériorité des valeurs des exportations portugaises de conserves de poisson en les comparant avec celles de l'Espagne et de la France³⁴.

294

Parallèlement, il existe un réel intérêt pour l'étude des ressources littorales dans les monographies locales, très souvent élaborées par des « historiens du dimanche », intéressés à décrire les activités de « leur » terre. Bien sûr, la nature scientifique de chacune d'entre elles est différente, et marquée par le contexte historique. Jusqu'aux années 1920, on s'est surtout préoccupé de transcrire des documents, avec une rigoureuse critique interne³⁵. Ensuite, il y a eu des variations dans le contenu de ces monographies, parallèlement au régionalisme qui a émergé au cours de la décennie qui commence en 1920.

32 Luís Martins, « Baldaque da Silva e a identificação das comunidades costeiras », *Etnográfica*, Lisboa, t. 1, 2, 1997, p. 274-280 ; Francisco Oneto Nunes, *Hoje Por Ti, Amanhã Por Mim. A Arte Xávega no Litoral Central Português*, Lisboa, ISCTE, 2005, mémoire photocopié présenté à l'université nouvelle de Lisbonne.

33 Voir, par exemple, Victor Crespo, « Pescarias », dans *Dicionário de História de Portugal*, Lisboa, Figueirinhas, 2000, p. 65-66.

34 [1722], p. 202, 211 ; Pedro Lains, *A economia portuguesa no século XIX*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1995 ; Ernesto López Losa, « Una aproximación al sector pesquero tradicional vasco (c. 1800-1880) », *Historia Agraria*, n° 28, Diciembre 2002 ; Ernesto López Losa, « Recursos Naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1878-1936 », dans *Que inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, Madrid, Alianza Universidad, 1997, p. 157-209 ; Joám Carmona Badía, « Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936 », dans S. Nadal et J. Catalan (dir.), *La Cara oculta de la industrialización española*, Madrid, Alianza Editorial, 1994, p. 134 ; Joám Carmona Badía « O mar e a Industrialización de Galicia », dans *Galicia fai dous mil anos, o feito diferencial galego*, *Historia*, n° 2, Santiago de Compostela, Museo do Pobo Galego, 1997.

35 Jayme Affreixo, « Pescas Nacionais – A Região de Aveiro », dans *A Tradição*, Revista Mensal d'Ethnographia Portuguesa, IV et V, 1902 et 1903.

Dans les années 1960, les productions oscillent entre une transcription de la documentation et l'éloge du lieu³⁶. Après la révolution du 25 avril 1974, avec l'implantation de la démocratie on assiste à une explosion de monographies locales, marquées, surtout, par une exaltation du patrimoine local, impulsée soit par des mouvements civiques soit par des partis politiques liés à la municipalité, sous le nom de « Patrimoine et... »³⁷.

Les universités ne sont pas restées à l'écart du mouvement : à partir des années 1930, elles ont eu tendance à contribuer aux changements, en créant des chaires de géographie régionale³⁸, qui permettaient de récupérer l'idée de l'espace. Les développements des nouvelles problématiques de l'histoire, au fil des années 1930 et après la seconde guerre mondiale, comme l'histoire économique ou sociale, la démographie historique, l'histoire des mentalités, ont eu lieu également dans les universités portugaises. La linguistique, à la recherche, elle aussi, de différenciations spatiales, a élaboré des enquêtes

- 36 Silvério R. da Rocha e Cunha, *Notícia sobre as indústrias marítimas na área da jurisdição da capitania do pôrto de Aveiro*, Aveiro, Exposição Marítima do Norte de Portugal, 1939; Pe. João Vieira Rezende, *Monografia da Gafanha*, 2^aed., Coimbra, Instituto para a Alta Cultura, 1944; Rafael Alves Monteiro, *Sesimbra e os seus Homens de Mar*, Lisboa, Presença, 1953; Albino Lapa, « Sesimbra a Piscosa », *Boletim de Pesca*, t. 45, 1954; Joaquim Manuel Bragança Lino, *Armações de pesca, (Algarve)* t. II, Lisboa, 1966, dissertação de Licenciatura em Geografia; Maria Alfreda Cruz, « Caminha, evolução e estrutura duma antiga vila portuária », *Finisterra*, t. 2, 1967, p. 100.
- 37 Alberto Sousa Lamy, *Monografia de Ovar, da Idade Média à República, 1096 a 1910*, Ovar, Câmara Municipal, 1977, 2 vol.; Lamy Laranjeira, *O Furadouro, o povoado, o homem e o mar*, Ovar, Câmara Municipal, 1984; Alberto Antunes de Abreu, « A pesca e os pescadores de Viana do Castelo, da Idade Média até meados do séc. XX », dans *Viana – o mar e o porto*, Viana, JAPN, 1987; José da Cruz e Lopes, Rui Alberto F. Viana, « Tradições Marítimas de Anha : tecnologia da apanha do sargaço », *Boletim das Festas de V. N. de Anha*, Viana do Castelo, 1987; Amadeu Eurípedes Cachim, *Os Ílhavos, o mar e a Ria*, Estarreja, Estante Editora, 1988; José Tavares Afonso e Cunha, *Notas Marinhoas*, Estarreja, 1994, 4 vol.; M. A. Fernandes Moreira, *Os mareantes de Viana e a construção da Atlantidade*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1995; Bartolomeu Conde (dir.), *Cacia e o Baixo-Vouga, apontamentos históricos e etnográficos*, Aveiro, Câmara Municipal, 1995, 2 vol.; Maria da Conceição Quintas, *Setúbal, Economia, Sociedade e Cultura Operária, 1880-1930*, Lisboa, Livros Horizonte, 1998; Rui de A. F. a Cascão, *Figueira da Foz e Buarcos, 1861-1910, permanência e mudança em duas comunidades do litoral*, Câmara Municipal, Figueira da Foz, 1998; José C. J. Silva, *Memórias da Ericeira marítima e piscatória, séc. XIX-XX*, Ericeira, Mar de Letras, 2000.
- 38 Orlando Ribeiro, « Introduções geográficas à História de Portugal. Estudo crítico », Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1977; Herman Lautensach, « Bibliografia geográfica de Portugal », Lisboa, Centro de Estudos Geográfico, 1948-1982, 2 vol.; Raquel Soeiro de Brito, « Palheiros de Mira », Lisboa, INIC, 1981; Raquel Soeiro de Brito, « Um pequeno porto de pesca do Algarve : Albufeira », dans XVI^e Congrès international de géographie, Lisbonne, 1951; Carminda Cavaco, « O Algarve Oriental : as vilas, o campo e o mar », Faro, Gabinete do Planeamento da região do Algarve, 1976.

régionales sur le langage technique maritime lié, surtout, à la pêche³⁹. Les résultats historiographiques, néanmoins, sont plus modestes, bien que l'étude de l'exploitation des ressources ait été abordée par certains médiévistes⁴⁰, plus rarement par des modernistes, à l'exception d'un historien connu en France, Vitorino Magalhães Godinho, qui a souligné l'importance de la pêche et du sel dans la dynamisation de l'économie maritime portugaise en Europe, Afrique et Orient⁴¹.

Plus récemment, d'autres disciplines ont accordé davantage d'importance au thème, avec les contributions méthodologiques de l'ethnographie et de l'anthropologie, dans la continuité des initiatives de la fin du XIX^e siècle, en particulier avec l'organisation des expositions maritimes sur les communautés maritimes et les pratiques de pêche qui leur sont associées⁴². La géographie

- 39 Joana Lopes Alves, *A Linguagem dos Pescadores da Ericeira*, Junta Distrital de Lisboa, 1965 ; Ana Simões da Silva Lopes, « O vocabulário marítimo português e o problema dos mediterraneísmos », *Separata Revista Portuguesa de Filologia*, Coimbra, v. 16 e 17, 1972-74 e 1975-76.
- 40 Alberto de Sampaio, *Estudos Históricos e Económicos. As Póvoas Marítimas*, 2^e éd., Lisboa, D. Quixote, vol. II, 1992 ; Fernanda Espinosa, *Escritos Históricos*, Porto, Porto Editora, 1972 ; Maria Helena da Cruz Coelho, *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média (Estudo de História Rural)*, Coimbra, Faculdade de Letras, 1983 ; Maria Helena da Cruz Coelho, « A Pesca Fluvial na Economia e Sociedade Medieval Portuguesa », dans *Actas do Seminário Pescas e Navegação na História de Portugal (Séculos XII a XVIII)*, Lagos, Comissão Municipal dos Descobrimentos, 1992, vol. VI dos Cadernos Históricos, 1995 ; Humberto C. Baquero Moreno, « A Navegação e a Actividade Mercantil no Entre-Douro-E-Minho », dans *Actas do Seminário "Pescas e Navegação..."*, op. cit. ; Joaquim A. Romero de Magalhães, *Para o estudo do Algarve Económico durante o século XVI*, Lisboa, Ed. Cosmos, 1970 ; Joaquim A. Romero de Magalhães, *O Algarve económico, 1600-1773*, Lisboa, Estampa, 1988 ; Aurélio de Oliveira, "Póvoa de Varzim e os centros de salga na costa Noroeste nos fins do século XVIII. O contributo da técnica francesa", dans *Actas do Colóquio 'Santos Graça' de Etnografia Marítima – tecnologia e economia*, Póvoa do Varzim, 1985, p. 89-123.
- 41 Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2^a ed., v. 4, Lisboa, Presença, 1981.
- 42 Carlos Diogo Moreira, *Populações marítimas em Portugal*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1987 ; id., « Comunidades piscatórias, perspectivas antropológicas », dans *Etnográfica*, vol. III, n^o 2, 1999 ; D. José de Castro, *Estudos Etnográficos – Aveiro*, t. II : *Pescadores*, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1943 ; Adolfo Coelho, *Obra Etnográfica*, vol. 1, *Festas, Costumes e outros materiais para uma Etnologia de Portugal*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1993 ; António Matias Coelho, *Os Últimos Avieiros do Tejo no Concelho de Chamusca : o homem, o rio, o barco, as redes*, Lisboa, C. M. da Chamusca, 1985 ; Fernando B. Galhano, « Notas sobre a pesca da xávega em Mira », *Separata Actas do Congresso Internacional de Etnografia*, v. 5, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1965 ; Paulo Daniel Mendes, Inês Salema Menezes, *Se o Mar Deixar, Comunidade e Género numa Povoação do Litoral Alentejano*, Lisboa, Edições do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 1996 ; Custódio A. Cerqueira Moreirinhas, « Os pescadores de Aveiro, 1834-1840 », *Estudos Aveirenses*, 4, Aveiro, ISCIA, 1995 ; Francisco Oneto Nunes, *Vieira de Leiria, a história, o trabalho, a cultura*, Vieira de Leiria, Junta de Freguesia, 1993 ; M. Luísa Farela, N. C. Moreirinhas, *Solidariedade e*

humaine recherche les caractéristiques des communautés de pêche artisanale⁴³ ; la sociologie et l'économie analysent le présent et l'avenir des pêches et des pêcheurs⁴⁴. L'histoire, elle, se confine, pour des raisons déjà évoquées, à l'étude de la pêche à la morue, pêche lointaine qui se rapproche d'une perspective de retour aux temps glorieux des navigateurs portugais⁴⁵.

Finalement, en accueillant les contributions d'autres disciplines, l'histoire s'est focalisée sur l'évolution et la définition des systèmes de classement des occupations liées à la pêche, en identifiant des variables professionnelles qui associent les caractéristiques géomorphologiques de la côte portugaise et l'application des techniques pour l'efficacité de la pêche. C'est ainsi qu'est né le projet PACO (Projecto de Análise e Classificação das Ocupações – Projet d'analyse et classement des occupations) qui a produit le Dictionnaire : *Histoire du travail et des occupations : la pêche*, où l'on trouve l'étude des activités associées aux différents types de pêche, du Moyen Âge à nos jours⁴⁶. Le parcours de recherche s'est orienté vers l'évaluation des limites du classement institutionnel des catégories sociales, et vers une nouvelle lecture des contextes de production des sources, en conférant une attention particulière aux dimensions du temps et de l'espace, à la spécificité de la pêche, à la richesse des écosystèmes qui multiplient les espèces, et aux adaptations techniques, incorporées dans les indications professionnelles. Les 53 occupations principales identifiées ont permis de reconnaître 309 variables, qui sont le résultat de longues dépendances séculaires et des isomorphismes qui sont la conséquence des traditions locales et régionales. Soixante pour cent concernent les pêches du rivage et de la côte, par suite des caractéristiques de la plate-forme continentale portugaise qui entraîne l'importance de la pêche côtière. Ces données ont été intégrées dans un projet international, le projet HISCO (Historical International Standard Classification of occupations)⁴⁷,

sobrevivência na Ria de Aveiro – Os pescadores de chinchorro da Torreira, Lisboa, UNL, 1994 (dissertação de mestrado) ; Francisco Oneto Nunes, « O problema do aleatório : da coerção dos santos ao idioma da inveja », dans *Etnográfica*, v. III, n. 2, 1999, p. 271-291.

- 43 Henrique Souto, *A pesca em Portugal no novo contexto comunitário, o caso de Peniche*, Lisboa, UNL, 1990 (polycopié) ; *id.*, *Comunidades de pesca artesanal na costa portuguesa – estudo geográfico*, Lisboa, 1998, thèse de doctorat, université nationale de Lisbonne.
- 44 A. Brandão Moniz, Manuel M. Godinho, Ilona Kóvacs (dir.), *Pescas e Pescadores, futuros para o emprego e os recursos*, Lisboa, Celta, 2000.
- 45 Álvaro Garrido, *Abastecimento e poder no Salazarismo. O bacalhau corporativo (1930-1967)*, Coimbra, thèse de doctorat, faculté d'économie, université de Coimbra, 2003, 2 vol. ; *id.*, *Economia e Política das pescas portuguesas*, Lisboa, ICS, 2006.
- 46 Nuno Luís Madureira (dir.), Inês Amorim, organiz., *História do Trabalho e das Ocupações*, vol. II, *As Pescas*, Oeiras, Celta, 2001 ; Inês Amorim (dir.), *Qualificações, memórias e identidades de trabalho*, Lisboa, IIEFP, 2002.
- 47 Marco H. D. Van Leeuwen, Ineke Maas, Andrew Miles (dir.), *HISCO : Historical International Standard Classification of Occupations*, Leuven, Leuven University Press, 2002.

qui a cherché à construire un corpus des professionnels guidé par un système de classement comparatif entre différentes réalités sociales nationales et internationales, et en incorporant les variations séculaires et spatiales. Cette comparaison a démontré l'immense richesse des variables portugaises, liées aux caractéristiques géomorphologiques spécifiques de la côte portugaise.

UN BILAN DE L'HISTOIRE DES RESSOURCES : 1. LA PÊCHE

Bien sûr, il manque encore, au Portugal⁴⁸ une histoire générale de la pêche. Quelques perspectives sont apparues à la suite des contacts internationaux noués autour de projets de recherche et enquêtes collectives⁴⁹, spécialement autour de la NAFHA (North Atlantic Fisheries History Association) qui est responsable de l'*Histoire des pêches de l'Atlantique*, où collaborent des chercheurs du Canada, d'Allemagne, du Groenland, d'Espagne, de France, de Hollande et du Portugal⁵⁰, auxquels il faut ajouter ceux parmi les collègues étrangers qui s'intéressent, même de manière réduite, à la réalité portugaise⁵¹.

Cependant, il existe un contexte général qui peut orienter le changement des perspectives d'approche. Les décennies 1960 et 1970 ont laissé apparaître un épuisement des pêches à une échelle globale, presque planétaire, ce qui a amené à proposer des comportements plus responsables aussi bien pour la pêche que pour le commerce, et même désormais, tout récemment, pour

298

48 Fernando Gomes Pedrosa, « A pesca na História de Portugal », dans *I Jornadas sobre Cultura Marítima*, Nazaré, s.n. 1995, p. 63-69 ; *id.*, « A evolução das artes de pesca em Portuga », dans *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXV, Abr.-Jun. 1985, p. 287-319 ; Teresa Soeiro, Francisco Calo Lourido, *Fainas do mar, vida e trabalho no litoral norte*, Porto, CRAT, 1998 ; Pedro de Brito, *British wine merchants in Porto Prior to the Methuen Treaty*, Porto, Associação Luso-Britânica, 2000.

49 Inês Amorim, « The Evolution of Portuguese Fisheries in The Medieval and Early Modern Period – a Fiscal Debate », dans Louis Sicking and Darlene Abreu-Ferreira (dir.), *The Northern World. North Europe and the Baltic c. 400-1700 AD. Peoples, Economies and Cultures*, Leyde-Boston, Brill Publishing series, 2008 ; *id.*, « Work division and social environment : the Portuguese fisheries in the end of XVIIIth century », dans *Dealing With Diversity, 2nd International Conference of the European Society for Environment History*, Praha, Praha University in Prague, 2003.

50 Inês Amorim, « Portuguese waters in early modern history (XII century to 1830) », dans *History of the North Atlantic Fisheries from Medieval to Modern Times*, Bremerhaven, German Maritime Museum (à paraître) ; *id.*, « The Portuguese Fisheries in the late medieval and Early Modern period – political and economic developments », dans *6th International Conference-North Atlantic Fisheries History Association (NAFHA)*, Qaqortoq, Greenland, 2001.

51 Peter E. Poppe, « Fish into wine : The Newf », dans David J. Starkey et al. (dir.), *England's Sea Fisheries, the commercial Sea Fisheries of England and Wales since 1300*, London, Chatham Pub., 2000.

la consommation⁵². Aujourd'hui, donc, des documents généraux montrent une préoccupation commune concernant les ressources maritimes et leur gestion, en évoquant quelques fondements à caractère historique. C'est le cas du *Rapport de la Commission mondiale indépendante pour les océans*, de 1998⁵³, ou encore du *Forum de débat sur la mer et ses problèmes*, réalisé à la Fondation Calouste Gulbenkian, à Lisbonne, en 1998⁵⁴.

Ce n'est pas, bien sûr, une situation particulière au xx^e siècle. Au Portugal, comme dans d'autres pays, le dernier quart du xviii^e siècle a été associé à une prise de conscience croissante des relations entre l'« histoire de la nature » et les stratégies économiques, entre le domaine de la nature et celui du progrès économique⁵⁵. Sur les littoraux, la coexistence entre la pêche, les algues en décomposition et les vacanciers, ou les nageurs, qui recherchent un paysage pur et agréable pour refaire leur santé, devient intolérable. Le danger des épidémies est diagnostiqué par les hygiénistes, aussi bien par les médecins que par les autorités locales, lesquels proposent l'éloignement des lieux de chargement et de déchargement des marchandises, qu'il s'agisse des ports ou des plages où l'on pratique la pêche⁵⁶. En même temps il y a une prise de conscience des interactions entre l'évolution de la population et celle des ressources maritimes, soit parce que celles-ci ne sont pas suffisantes, soit parce que des lieux utilisés pour des activités proprement économiques deviennent l'objet des premières pressions liées au tourisme ou à l'urbanisation.

Aujourd'hui surtout, plus que jamais, dans le contexte de la réflexion concernant la gestion et l'aménagement des activités littorales, l'équilibre des écosystèmes pose la question de la nouveauté du sujet. Toutefois, si l'homme perturbe les écosystèmes, il les régleme aussi pour atténuer les menaces pesant sur sa survie (dans le sens étymologique du mot économique – *nomos*, préoccupation rigoureuse de gestion, *oikos* – de la maison)⁵⁷. Il s'agit donc de savoir comment l'historiographie portugaise a répondu à cette question.

52 Conférence de Tokyo, de 1995, et Conférence des ministres des pêches en Espagne, de 1996.

53 *O Oceano nosso Futuro, Relatório da Comissão Mundial Independente para os Oceanos*, Lisboa, Fundação Mário Soares, 1998.

54 *Foro de debate sobre el mar y sus problemas*, Madrid, Sociedad Estatal Lisboa' 98, 1998, 3 vol.

55 Jean-Michel Dérex, « Pour une histoire des espaces humides : bilan historiographique français (xviii^e-xx^e siècle) », dans *Aux rives de l'incertain. Histoire et représentation des marais occidentaux du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Somogy, 2002.

56 Alain Corbin, « L'opinion et la politique face aux nuisances industrielles », dans Alain Corbin (dir.), *Le Temps, le désir et l'horreur. Essais sur le xix^e siècle*, Paris, Flammarion, 1991.

57 Robert Delort, François Walter, *Histoire de l'environnement européen*, Paris, PUF, 2001 ; Corinne Beck, Robert Delort, *Pour une histoire de l'environnement. Travaux du programme interdisciplinaire de recherche sur l'environnement*, Paris, CNRS Éditions, 1993.

Une des perspectives retenues a été d'essayer de comptabiliser les ressources sur le long terme. De ce point de vue, les contributions de l'économie, de la géographie, de la biologie, et des disciplines liées à l'aménagement du territoire et à l'évolution des écosystèmes et de l'environnement ont créé l'idée qu'est en cours un dangereux changement du complexe biologique. Les statistiques les plus récentes et celles élaborées depuis le XIX^e siècle ont démontré la crise de la pêche et de la production du sel, leur non viabilité économique et ses conséquences sociales⁵⁸. Une autre perspective d'approche est celle de l'évaluation du rôle des acteurs impliqués dans le processus d'exploitation des ressources communes, enfermés dans la « tragédie de la propriété commune » qui conduit à l'épuisement des ressources. Cette tragédie, théorisée par les sciences politiques, a indiqué des solutions pour dépasser cette situation soit par une appropriation privée des ressources soit par une intervention de l'État. Néanmoins, ces deux propositions sont réductrices devant la diversité de situations des régimes d'accès, de gestion et d'exploration des ressources, développées au long du temps et/ou de manière simultanée dans différents espaces.

Nous constatons, dans ce débat international, que l'historiographie portugaise a suivi ce chemin d'approche, non seulement en tant que participante, mais aussi comme observatrice des recherches des réseaux de recherche internationaux constitués, surtout à la fin du XX^e siècle. Un exemple pionnier en est le programme « Census of Marine Life »⁵⁹, projet multidisciplinaire de collaboration internationale qui vise à augmenter nos connaissances sur la diversité, la distribution et l'abondance de la vie marine dans les océans du monde, et sur son changement au cours du temps. Pour coordonner le projet (History of Marine Animal Populations – HMAP) ont été mises en place des structures institutionnelles dans les Universités de Hull

58 Institut National de Statistique, Bibliothèque Digital, jusqu'en 1923. Pour des années postérieures voir Manuel Cardoso Leal, *As pescas portuguesas face à integração europeia*, Lisboa, Banco de Fomento nacional, Estudos, 1984 ; José de Almeida Serra, *Uma política para o mar*, 1986 ; *Plan Stratégique National, 2007-2013* (Direcção geral das Pescas), 1999 à 2005.

59 Les bases institutionnelles du projet HMAP sont le *Centre for Maritime and Regional Studies*, University of Southern Denmark <www.cmrs.dk> ; le *Maritime Historical Studies Centre*, University of Hull <www.hull.ac.uk/histoIV/MHSC/mhschome.html> ; et les *Departments of Natura1 Resources and History*, University of New Hampshire <www.unh.edu/ur-nr.html> and <www.unh.edu/ur-hist.html>. Pour une vision plus large et pour le programme des recherches, voir Paul Holm, Tim D. Smith, et David J. Starkey (dir.), *The Exploited Seas : New Directions for Marine Environmental History*, St. Johns, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 2001.

et du New Hampshire⁶⁰. Ce réseau s'est étendu à la Méditerranée, depuis 2006, par la création du programme « History of Marine Animal Population – Mediterranean »⁶¹. Bien entendu, ces problématiques sont discutées dans d'autres forums. Des revues comme l'*International Journal of Maritime History*, ou *European Society for Environmental History* (ESEH), avec ses publications (<http://eseh.org/resources/bibliography/EnvironmentalHistoryBibliography>) (Bibliographical database project) sont essentielles à cet égard.

Dans ce contexte le Portugal a organisé en décembre 2005, à l'Université de Porto, la 9^e conférence internationale de l'Association d'histoire de la pêche dans l'Atlantique Nord (*NAFHA – North Atlantic Fisheries History*), qui a retenu comme thématique « Behaviour in Social Dilemmas : Toward Sustainable Fishery Systems. A Historical Perspective » (Comportements et Dilemmes Sociaux : les Systèmes Soutenables de la Pêche. Une Perspective Historique). À l'occasion ont été rappelés les objectifs de la constitution de la *NAFHA*, qui avait eu lieu en 1995⁶², et présenté un bilan de recherche autour du projet Histoire de la pêche nord-atlantique, du Moyen Âge aux Temps modernes (*History of the North Atlantic Fisheries from Medieval to Modern Times*). Les chercheurs portugais, européens et nord-américains d'histoire, de géographie et d'anthropologie ont discuté des sujets comme : la science de la pêche (origines, nature, structure et praticiens), l'index de durabilité (écologique, socio-économique et institutionnel), les conflits liés à la pêche et à sa gestion (droits d'utilisation et droits de gestion), et aussi l'impact des politiques gouvernementales. La délégation portugaise a proposé des projets, notamment une base de données pour construire un *Atlas historique des poissons des côtes portugaises* et la mise sur pied d'études comparatives entre l'Atlantique et la Méditerranée⁶³.

60 <www.coml.org> <www.hmapcoml.org/> *Census of Marine Life*. On peut voir un commentaire sur tout cela au site <www.historycooperative.org/journals/eh/lo.1/sittert.html> ou même <www.historycooperative.org> : Lance Van Sittert – Anniversary Forum – The Other Seven Tenths.

61 <www.hmapcoml.org/Default.asp?ID=13> « History of Marine Animal Population – Mediterranean ». Après la *II Conference Mediterranean Maritime History Network (MMHN)*, 7 mai 2006, en Sicile, une des sessions a été organisée par Ruthi Gertwagen et Trakadas Athena. Nommée *The Resources of the Sea : Science, Fishing & Leisure*, et dirigée par R. Gertwagen, *HMAP-Med*, elle a officialisé la collaboration avec le projet *European Census of Marine Life (EuroCoML)*.

62 « Introduction », *Studia Atlantica*, n° 1, 1996, p. 6-11.

63 Álvaro Garrido, Inês Amorim, « The opportunity of a Portuguese Fishery History Project » ; Inês Amorim, « "The biologic complex" – an enlightened perspective at the end of the 18th century : Fishery science (origins, nature, structure and practitioners) » ; Amândio Barros, « Cod fishery and global trade. Porto's ships in the banks of Newfoundland in the 16th century », *Studia Atlantica*, n°8, 2005.

Ce congrès s'est ainsi inscrit dans une continuité par rapport aux préoccupations thématiques définies en Islande en 1995 et reprises en 2007, à Bergen ; il s'agit notamment d'un questionnement sur les liens entre la science, la technologie et l'exploitation des ressources continues⁶⁴. Les publications des réunions de la *NAFHA* dans la revue *Studia* concrétisent cette approche⁶⁵. Par ailleurs, les chercheurs portugais participent à d'autres colloques internationaux, qui abordent des questions concernant l'exploitation des ressources, l'application des technologies, les conflits de gestion et d'exploitation, et qui présentent des indicateurs sur la consommation et sur la probable surexploitation des ressources⁶⁶.

-
- 64 Il s'agit de la *11th North Atlantic Fisheries History Conference : Fisheries, Science and Regulations in the North Atlantic in the 19th and 20th Century*, 19-21 September 2007, Bergen, Norvège. Pour la participation portugaise : Inês Amorim, « The marine zoology : from the middle of the XIXth to the end of XIXth century in Portugal » ; Álvaro Garrido, « Remaking the Portuguese 'Costal State'. The Impacts of the Law of the Sea in the cod fishing industry fall (1958-1977) ».
- 65 *Studia Atlantica* est la revue officielle de la *NAFHA*. Ont été publiés les numéros 1, 2, 3, 4, 5, 7. Seront bientôt publiés les articles présentés aux réunions tenues au Groenland en 2001, au Portugal en 2005, en Allemagne en 2006, et en Norvège en 2007. Les titres déjà parus sont les suivants : 1- Poul Holm, David J. Starkey and Jón Th. Thór (dir.), « The North Atlantic Fisheries, 1100-1976 : National Perspectives on a Common Resource », 1996. 2- Poul Holm et David J. Starkey (dir.), « North Atlantic Fisheries : Markets and Modernisation », 1998. 3- Poul Holm and David J. Starkey (dir.), « Technological Change in the North Atlantic Fisheries », 1999. 4- Ole Marquardt, Poul Holm and David J. Starkey (dir.), « From Sealing to Fishing : Social and Economic Change in Greenland, 1850-1940 », 1999. 5- David J. Starkey, Poul Holm, Jón Th. Thór and Bertil Andersson (dir.), *Politics and People in the North Atlantic Fisheries since 1485*, 2003. 7- David J. Starkey, Frits Looimeijer and Robb Robinson (dir.), « Fish, War and Politics in the North Atlantic Fisheries, 1300-2003 », en coopération avec *The Maritime Museum de Vlaardingen*, Hollande, 2004. 8- David J. Starkey and James E. Candow (dir.), *The North Atlantic Fisheries : Supply, marketing and Consumption, 1560-1990*, *Studia Atlantica*, 8, 2006.
- 66 Inês Amorim, « A desamortização das águas marítimas e a emergência de novos grupos sociais : os novos empresários do século XIX », dans Rosa Maria Martinez de Codes et Hans Juergen Prien (dir.), *La transformación de la propiedad en Europa e América (1750-1910)*. *Individuos y Corporaciones*, XIII Congreso Internacional da AHILA, université des Açores, 3-7 septembre 2002 ; *id.*, « Técnicas de pesca na costa portuguesa : melhorar ou inventar? Um percurso de investigação », dans *IV Jornadas de Antropología Marítima – El cambio tecnologico, economico, social y cultural en la pesca artesanal y en el ambito maritimo en general*, Bermeo (Biscaye) ; 12-16 septembre 2001.

Des revues portugaises⁶⁷ et des congrès nationaux⁶⁸ reflètent l'attention portée à ces questions et indiquent les réponses locales concernant l'évolution des ressources et les applications technologiques. En outre, la présence portugaise dans les congrès internationaux, notamment en Espagne (Galice, Pays Basque) et en Italie (Salerne), et leurs publications dans les revues internationales symbolisent un effort de comparaison méthodologique et le développement au Portugal de nouveaux domaines de recherche⁶⁹.

- 67 Inês Amorim, « A pesca 'pacificada' – ou os primórdios da questão das pescarias no quadro de uma reflexão sobre os recursos naturais », dans *GeoInova*, Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, n° 8, Lisboa, 2003, p. 103-124 ; *id.*, « Relações de trabalho e Gestão Pesqueira nos sécs. XVIII e XIX – a costa de Aveiro », dans *Revista de História Económica e Social*, 2^e série, n° 2, Lisboa, 2001, p. 75-120).
- 68 Inês Amorim, « Da pesca à salga da sardinha », dans *A indústria portuense em perspectiva histórica*, actes du colloque de Porto, 4-5 décembre 1997, Porto, CLC – FLUP, 1998, p. 25-43 ; *id.*, « O Porto de Aveiro e as pescarias na época moderna », dans *A pesca do bacalhau – História e Memória*, Coimbra, Editorial Notícias, 2001, p. 51-84 ; *ibid.*, « Formas de organização do trabalho da pesca em finais do séc. XIX, na Póvoa de Varzim », dans *Estudos em homenagem ao Professor João Francisco Marques*, Porto, FLUP, 2001, p. 113-134 ; *ibid.*, « A decadência das pescarias portuguesas e o constrangimento fiscal – entre a Ilustração e o Liberalismo », dans *Estudos em homenagem ao Professor Luís António de Oliveira Ramos*, Porto, t. III, p. 153-164 ; *ibid.*, « Perspectivas científicas e práticas sociais nas pescas em Portugal », dans *2^o Seminário da Secção Gestão e Ordenamento das Actividades Litorâneas*, Lisboa, Academia da Marinha, 2007 ; *ibid.*, « A Pescaria do Bacalhau na Historiografia », Sociedade de Geografia de Lisboa e Accademia Italiana della Cucina, Convénio do Bacalhau / Convegno sul Baccalà, 3 de Novembro de 2007 ; Sara Pinto, « A partilha de recursos num espaço fronteira : a pesca no Rio Minho no séc. XVI », dans *Perspectivas científicas e práticas sociais nas pescas em Portugal*, 2^o Seminário da Secção Gestão e Ordenamento das Actividades Litorâneas, Lisboa, Academia da Marinha, 2007 ; Álvaro Garrido, « O Bacalhau na Memória : A Faina Maior e o Museu Marítimo de Ílhavo », dans Sociedade de Geografia de Lisboa e Accademia Italiana della Cucina, Convénio do Bacalhau / Convegno sul Baccalà, 3 de Novembro de 2007.
- 69 Inês Amorim, « Trabalho e tecnologia das pescas : transferência de modelos entre Espanha e Portugal – sécs. XVIII e inícios de XIX », dans *Estudios de Historia das Ciencias e das Técnicas*, “VII Congresso Internacional da Sociedade espanhola de Historia de las Ciencias y de las Técnicas”, Pontevedra, 14-18 Setembro, 2001, t. I, p. 145-156 ; *ibid.*, « A estrutura das “artes novas” da Costa de Aveiro, ao longo da 2^a metade do séc. XVIII : mão-de-obra, divisão de trabalho, formas de propriedade e divisão do produto », dans *Simposio de Antropología Mariñeira – Galicia, un reencontro co Mar*, Pontevedra, 10 a 12 de Julho de 1997, Santiago de Compostela, Consello da Cultura Galega, 1998, p. 159-185 ; *ibid.*, « Entre o Atlântico e o Mediterrâneo – pescas/sal e comunidades marítimas em Portugal dos finais do século XVIII/inícios de XIX, dans *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea tra medioevo ed età contemporanea*, Salerno e Cetara, 3-6 ottobre 2007 ; José Vicente Serrão, « The fisheries policy of Pombal's enlightened government (Portugal, 1750-1777) », *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea...*, *op. cit.* ; Inês Amorim, « Técnicas de pesca na costa portuguesa : melhorar ou inventar? Um percurso de investigação », *Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 25, 1-534, Bilbao, 2003, p. 349-368 ; *ibid.*, « Portuguese “free” ports in the turning of the 18th century – a strategy to promote “unimportant” ports », *International Journal of Maritime History*, vol. 18, n° 1, June 2006, p. 103-128.

Mais, si ces activités de pêche se sont inscrites dans une conquête de la mer et de ses côtes, ou même de nouveaux espaces maritimes lointains (la pêche à la morue), nous savons qu'au Portugal, les références à la fixation sur la côte, au pêcheur qui vient de l'arrière-pays et qui s'installe sur celle-ci, n'ont été un processus dominant qu'à partir du XVIII^e siècle. Cela souligne l'anthropisation croissante du littoral portugais, en un lent processus, qui a donné plus d'importance aux hommes de la terre qu'à ceux de la mer, notamment à l'*argaceiro*, qui cueille les plantes marines rejetées par la mer qui servent pour la bonification des terres, et qui est donc plus au service de l'agriculteur que du pêcheur⁷⁰. Si, aujourd'hui, le littoral est devenu un espace de tourisme, d'activités récréatives et sportives, il a toujours un autre rôle qui s'ajoute à celui séculaire de l'estran : les ressources minérales (sables), végétales (algues), halieutiques, salines, etc., les services de transport et de transformation (la salaison et les conserves de poisson).

En outre, aujourd'hui, le littoral est marqué par la juxtaposition de constructions historiques bien visibles, comme les forts, les phares, les ports, et de paysages construits, d'héritages patrimoniaux appréciés. Les secteurs des salines sont l'oeuvre finie de l'équilibre de la nature, signes humanisés de l'organisation d'un écosystème de substitution, associés plusieurs fois aux initiatives privées et publiques pour la protection contre l'avancée des sables à l'intérieur des terres et pour le reboisement du littoral, fréquemment matérialisés dans la construction portuaire et la fixation des barres. Mais l'activité salicole est-elle une activité maritime ou terrestre ? On est là en présence d'un dilemme qui peut justifier la modeste production des études sur les paysages salicoles portugais, qui sont ceux des aires de production, surtout quand on parle de « nouvelles directions de l'historiographie maritime ».

On sait, effectivement, que le commerce du sel portugais a été étudié dans un travail bien connu internationalement, celui de Virgínia Rau. Elle faisait partie de la Commission internationale d'histoire maritime française⁷¹ et elle a participé à la recherche d'ensemble consacrée au « rôle du sel dans l'histoire »⁷², en mettant en valeur la position stratégique du sel d'Aveiro, de Setúbal et de Lisbonne dans les relations commerciales entre le Portugal et les Pays-Bas aux XVII^e et XVIII^e siècles. Par ailleurs, l'étude de l'organisation institutionnelle et

70 Ernesto Veiga de Oliveira et alii, *Actividades agro-marítimas em Portugal*, Lisboa, Dom Quixote, 1990.

71 Virgínia Rau, *Estudos sobre a História do sal português*, Lisboa, Presença, 1984 ; *id.*, « Sources pour l'étude de l'économie maritime portugaise », dans [C49].

72 Virgínia Rau, « Les courants du trafic du sel portugais du XIV^e au XVIII^e siècle », dans [C33].

le contrôle de la production du sel portugais par l'administration espagnole de Castille a été approfondi par Jean Frédéric Schaub⁷³. Récemment, des études comparatives ont mis l'accent sur la concurrence entre les lieux de production et de distribution, cependant que les historiens espagnols, hollandais, suédois, français et portugais ont utilisé des sources locales pour évaluer les flux de la production et du commerce. Cette concurrence s'insère dans l'élargissement des ventes aux espaces nord-atlantiques et à la concurrence entre le sel de la mer et celui des mines⁷⁴.

- 73 Jean Frédéric Schaub, *Le Portugal au temps du Comte-Duc d'Olivares (1621-1640). Le conflit de juridictions comme exercice de la politique*, Madrid, Casa de Velásquez, 2001, p. 229-379 ; *id.*, « L'État quotidien entre arbitrage et révolte, la gabelle au temps du comte-duc d'Olivares », dans *Recherches sur l'histoire de l'État dans le monde Ibérique (XV^e-XX^e siècles)*, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 1993, p. 21-50.
- 74 Nous pouvons porter notre attention sur un dernier colloque qui s'est tenu à Sigüenza sur cette thématique : Inês Amorim, « Sal de Mar e Sal de Terra, concorrentes entre si. Em torno de uma discussão na viragem do século XVIII^e /inícios de XIX », dans *Las salinas y la sal de interior en la historia : economía, medioambiente y sociedad*, Sigüenza, Guadalajara, 2006 ; *id.*, « As Ilhas de Cabo Verde nas rotas do sal – a construção de um complexo económico na época moderna », dans *III Seminario Internacional de Historia de la navegación – Islas y navegación en época medieval y moderna*, Granada, 15-17 Junio 2005 (à paraître) ; José Viriato Capela, « O comércio galaico-minhoto pela fronteira terrestre. Análise do movimento da alfândega de Vila Nova de Cerveira de 1788 a 1833 (breve nota) », *Cadernos do Noroeste*, vol. 3, n^o 1-2, 1990 ; Francisco Ribeiro da Silva, « Porto, noroeste de Portugal e Galiza : achegas para o estudos dos intercâmbios e influências (1580-1640) », *Boletim Cultural da CMP*, II^e série, vol. 3/4, 1985/86, p. 181-195 ; Jorge Martins Ribeiro, « Sal português para as Américas : exportações para os Estados Unidos nos finais do século XVIII e inícios do século XIX », dans *I Seminário Internacional sobre o sal português*, Porto, IHM-UP, 2005 ; Inês Amorim, « Monopólio e concorrência – a « roda » e as rotas internacionais do sal » dans *II Seminário Internacional sobre o sal português (10 au 21 octobre 2006)* ; Jonathan Israel, *La república holandesa y el mundo hispánico : 1606-1661*, Madrid, Nerea, 1997 ; Peter Emmer, « Les Hollandais et le commerce du sel dans l'Atlantique (1580-1650) », *Journal of Salt History*, vol. 5, 1997, p. 12-13 ; *id.*, « The Dutch Salt and Sugar Trades and the making of the second Atlantic System, 1580-1650 », dans *I Seminário Internacional sobre o sal português*, Porto, IHM-UP, 2005, p. 29-40 ; Cátia Antunes, « Aveiro and Setúbal, 1580-1680 : competition and integration of the Portuguese salt ports in the northern European markets », dans *II Seminário Internacional sobre o sal português, op. cit.* ; Víctor Manuel Castiñeira Castro, « El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del S. XVI », *Obradoiro de História Moderna*, n^o8, 1999, p. 7-30 ; Miguel Angel Ladero Quesada, « La recette du sel et son évolution dans les états de la Couronne de Castille (XIII^e-XVI^e siècles) », dans *Le Roi, le marchand et le sel*, actes de la Table Ronde, Lille, Presses universitaires du Septentrion, 1987 ; Elisa Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Corunha, Fundación Pedro Barrie de la Maza – Colección de Documentos Históricas, 1988 ; José Armas Castro, *Pontevedra en los siglos XII a XV : configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*, Pontevedra, Fundación 'Pedro Barrie de la Maza Conde de Fenosa', Galicia Histórica, 1992 ; Juan Torrejón Chaves, « El desarrollo del comercio interior : hacia un mercado unificado », dans A. González Encisco, J. M. Matés Barco (dir.), *Historia Económica de España*, Madrid, Ariel, 2006 ; Rosario Porres Marijuán, *Sazón de manjares y desazón de contribuyentes. La sal en la Corona de Castilla en tiempos de los Austrias*, Bilbao,

Un bilan de ces anciennes et nouvelles approches a été dressé par Jean-Claude Hocquet dans l'ouverture du *Premier séminaire international sur le sel portugais*, organisé en mai 2004, à l'université de Porto⁷⁵. Il confirme que lorsque Jacques Le Goff et Pierre Jeannin publiaient le *Questionnaire pour une enquête sur le sel dans l'histoire au Moyen Âge et aux Temps modernes* (une première fois présenté dans la *Revue du Nord*, en 1956, avec une préface de Michel Mollat, puis, en 1961, dans un volume qui fut publié seulement en 1968 sous le titre *Le Rôle du sel dans l'histoire*, sous la direction de M. Mollat), ils s'inscrivaient dans la perspective de l'histoire du commerce.

Au cours de ce séminaire, J. Cl. Hocquet a présenté un bilan de la recherche avec des références aux divers congrès et publications, en grande partie liés aux activités de l'*Association internationale de l'histoire du sel* qui publie le *Journal of Salt History*⁷⁶. Il s'est interrogé sur le moment où l'intérêt des historiens s'est déplacé de l'étude de son commerce vers celle de sa production. En effet, l'étude des salines ouvrait des horizons nouveaux, parce que leur évolution dépendait non seulement de facteurs humains ou techniques, mais aussi des transformations de l'écosystème. L'histoire du climat, des oscillations du niveau marin et des mouvements eustatiques, l'articulation avec le système

Universidad deo, Universidad del País Vasco, 2007 ; Pierrick Pourchasse, « La concurrence entre les sels ibériques, français et britanniques sur les marchés du Nord au XVIII^e siècle », dans [C34] ; *id.*, *Le Commerce du nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006 ; Jean-Claude Hocquet, « La navegación de la sal en el Atlántico (siglos XIII-XVIII) », dans A. Malipica Cuello (dir.), *Navegación Marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Granada, La Nao, 2001, p. 19-57 ; Stefano Pira, « El comercio del sale sardo nel Settecento : dal Mediterraneo all'Atlantico (1700-1760) », dans Stefano di Pira (dir.), *Storia del commercio del sale tra Mediterraneo e Atlantico*, Cagliari, AM&D, 1997, p. 175-206 ; Erik Lindberg, « An 18th century Swedish perspective on the Portuguese salt industry. With trade and production figures », dans *I Seminário Internacional sobre o sal português, op. cit.*, p. 184 ; Leos Müller, « The Dutch entrepreneurial networks and Sweden in the Age of Greatness », dans Hanno Brand (dir.), *Trade, diplomacy and cultural exchange. Continuity and change in the North Sea area and the Baltic c. 1350-1750*, Hilversum, Uitgeverij, 2005 ; *id.*, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*, Estocolomo, Studia Historica Upsaliensia, 2004 ; *ibid.*, « Great power constraints and the growth of the commercial sector : the case of Sweden, 1600-1800 », dans P. C. Emmer et alii. (dir.), *Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*, Leiden/Boston, Brill, 2006 ; *ibid.*, « Swedish-Portuguese trade and Swedish consular services, 1700-1800 », dans *II Seminário Internacional sobre o sal português, op. cit.* ; Micheline Huvet-Martin, « Les puritains, les yankees et le sel (XVII^e-XIX^e siècles) », *Journal of Salt History*, 1995, vol. 3 ; Carol D. Bertram Litchfield, « Avery Island, Louisiana : The first rock salt mine in the United States », *ibid.*, p. 101-119 ; Carol D. Litchfield, « The great Conemaugh salt works of western Pennsylvania », *Journal of Salt History*, 2001, vol. 8-9, p. 265-288.

75 Jean Claude Hocquet, « Actualité de l'histoire du sel », dans Inês Amorim (dir.), *I Seminário Internacional sobre o sal português, op. cit.*, p. 15-28.

76 *Journal of salt history, Das Salz in der Rechts- und Handelsgeschichte*, n° 1, 1993 ; le dernier numéro est paru en 2001.

d'alimentation sont des défis qui obligent les hommes à agir sur le sol des salines et offrent de bons indicateurs à l'écologie historique et à l'étude des changements biotechnologiques. On l'a bien vu lors des débats du colloque qui fut organisé à Nantes, en septembre 2004, avec pour thème *Le Sel de la Baie et ses concurrents à travers les âges*, où étaient présents des Portugais. Il s'agissait d'un colloque international, qui était le sixième organisé par la *Commission internationale d'histoire du Sel*⁷⁷.

Cet angle de recherche avait connu un premier développement lors du premier Séminaire organisé en 2003 à Porto, sur *Le Littoral dans une perspective historique*⁷⁸. L'intérêt récent porté à l'étude des marais salants portugais, est apparu à propos des salines de la côte nord du Portugal au Moyen Âge, mais aussi de celles de Lisbonne, de Setúbal et de l'Algarve (Tavira et Castro Marin sur les rives du Guadiana)⁷⁹.

La réunion du *Premier séminaire international sur le sel portugais*⁸⁰ a permis d'élaborer de futurs projets de recherche, regroupés autour de deux idées dominantes. La première souligne l'importance de l'étude de l'exploitation du sel comme moyen de préserver une nature profondément humanisée (paysage, faune, flore) et le maintien des équilibres écologiques. La seconde définit l'importance de l'étude des caractéristiques et des technologies de la production du passé, fondamentale pour l'application des politiques actuelles de l'exploitation du sel⁸¹. Elle aborde enfin, à propos de la consommation du sel, l'importance des nouveaux modèles de consommation, mais aussi le

77 Inês Amorim, « Propriétaires et régime d'exploitation du sel dans les marais salants d'Aveiro, Portugal (fin XVIII^e-XVIII^e siècles) », dans [C34], p. 137-147.

78 Nicole Devy Vareta, « Fomento e ordenamento florestal nas regiões litorais durante a época moderna », dans *O litoral em perspectiva histórica, sécs. XVI a XVIII*, Porto, IHM-UP/Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002, p. 165-176 ; Inês Amorim, « Recursos marítimos e tecnologia no século XVIII – pesca, sal e moliço no litoral e na Ria de Aveiro », *ibid.*, p. 185-205 ; Margarida Sobral Neto, « O ordenamento dos recursos nas áreas litorâneas e fluviais : a problemática do regime de propriedade », *ibid.*, p. 177-184 ; Maria do Rosário Bastos, J. M. Alveirinho Dias, « Uma representação do litoral português – o Baixo Vouga (séculos IX-XIX) », *ibid.*, p. 111-126.

79 Amélia Aguiar Andrade, Ana Cláudia Silveira, « Les aires portuaires de la péninsule de Setúbal à la fin du Moyen Âge : l'exemple du port de Setúbal », dans [177], p. 147-166 ; Nacima Baron-Yellès, « Essai de géographie historique des paysages de marais de la Ria Formosa (Algarve, Portugal) », dans *Aux rives de l'incertain. Histoire et représentation des marais occidentaux du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Somogy, 2002, p. 61-70 ; L. Ménanteau, C. Chadenas, C. Choblet, « Les marais du Bas-Guadiana (Algarve, Andalousie) : emprise, déprise et reprise humaines », dans *Les Zones humides européennes : espaces productifs d'hier et d'aujourd'hui*, Cordemais, Eastuaria, 2007, p. 309-332.

80 Inês Amorim (dir.), *I Seminário Internacional sobre o sal português*, *op. cit.*

81 C'est autour de la thématique de la technologie qu'a été organisé le III^e Séminaire sur le sel Portugais, en octobre/novembre 2008, avec pour titre : *Le Paysage du sel portugais – entre la tradition technologique et l'industrialisation*.

paysage des salines, considéré à des fins touristiques ou autres. Ces bases de réflexion ont soutenu la candidature de projets de recherches internationales (INTERREG III B–Espace atlantique) et nationales (SAL(H)INA POCTI/HAR/56381/2004)⁸². Quant au *Second séminaire international sur le sel portugais*, il avait pour titre : « L'articulation du sel portugais aux circuits commerciaux mondiaux : anciens et aux nouvelles consommations » (19-21 octobre 2006).

Le projet SAL(H)INA, « Histoire du sel, nature et environnement, du xv^e au xix^e siècle », est axé sur l'interaction entre la commercialisation et la production du sel sur le territoire portugais. L'objectif est d'analyser la mise en place des structures de production, et l'action des acteurs sociaux, propriétaires ou laboureurs, dans la transformation du paysage. Quelques étapes s'imposent. Une première implique l'identification des unités de production (les salines) et de leur rythme de construction. Toute l'information est réunie dans une base de données qui la concentre (la généalogie des salines : dénominations, localisations, toponymie, etc.⁸³), pour permettre l'élaboration d'une cartographie des marais salants et du paysage, dans une perspective diachronique, en suivant le modèle et la méthodologie de l'histoire de l'anthropisation des marais salants déjà appliqués à l'étude des salines de Guérande [320]⁸⁴. Une seconde étape aura pour but de préciser l'évolution du paysage, autrement dit les raisons d'ordre géomorphologiques, techniques ou socioéconomiques qui justifient les phases de construction ou de destruction des marais salants.

Le projet **Interreg III – SAL, Sel de l'Atlantique** souligne la revalorisation de l'identité des marais salants de l'Atlantique, et la récupération et promotion des potentiels biologiques, économiques et culturels des zones côtières humides. Il s'agit d'améliorer l'intérêt biologique de ces zones, leur réadaptation et/ou

82 Projet SAL(H)INA, Histoire du sel, nature et environnement du xv^e au xix^e siècle (*História do Sal – natureza e meio ambiente – séculos XV a XIX, projet POCTI/HAR/56381/2004*, financé par la Fondation Portugaise de la Science et Technologie) ; INTERREG III B – <www.forum-marais-atl.com/sal_interreg.html>, « S. A. L., Sel de l'Atlantique », Revalorisation de l'identité des marais salants de l'Atlantique. Récupération et promotion des potentiels biologiques, économiques et culturels des zones côtières humides ; <<http://geolittomer.univ-nantes.fr/Recherche/>>. L'exposition « La Sal del Atlantico, Le Sel de l'Atlantique, Sal do Atlântico », <www.geolittomer.univ-nantes.fr/Recherche/>.

83 À l'identification de la saline nous ajoutons le prix final du sel, les dépenses inhérentes à la production : l'irrégularité de la production de chaque année, dans le courant de l'année, de marais à marais salants ; les conditions climatiques, l'accès à la mer et aux marées de l'eau salée, les techniques de travail, la capacité du travailleur, l'administration de la propriété et la capacité d'intervention sur les prix (approvisionnement et spéculation).

84 Gildas Buron, « Pour un atlas historique des marais salants de Guérande », *Estuaria*, 2001, n° 2, p. 41-75.

leur exploitation, d'organiser et de structurer la profession, la reconnaissance et la réévaluation du sel traditionnel produit dans les zones de l'espace atlantique, la mise en valeur touristique et le rapprochement spatial pour le développement d'une gestion intégrée. Ce projet a montré l'urgence de la conservation du patrimoine technique, iconographique et culturel du sel, et a donné naissance à d'autres projets avec participation portugaise comme le projet ALAS (All About Salt), lié à la conservation et au développement des salines de la Méditerranée. Les musées et le tourisme du sel sont également des facteurs qui justifient la publication des résultats, en organisant les musées en réseaux (salina network /musée réseaux)⁸⁵. Ces nouveaux projets ont exigé une action conjuguée et pluridisciplinaire, en justifiant une participation des divers domaines disciplinaires, et la collaboration, en réseau, des musées des techniques et culturels⁸⁶.

Une révision méthodologique semble, ainsi, s'imposer, d'autant plus que, récemment, l'histoire a oscillé entre une vision patrimoniale de la mer, la mémoire de la mer, et la recherche menée pour connaître la vie quotidienne et les objets que l'y on utilise, mais dans le cadre d'un inventaire ethnique étroit, qui cherche et privilégie des traces identitaires, sans réfléchir sur les tensions qui les ont produites⁸⁷. Au Portugal persiste l'exaltation romantique du Portugal et de la mer à l'époque des Découvertes, sans analyse critique de la nature de cette relation.

On a évalué l'importance croissante, et déjà reconnue, de l'identification du patrimoine associé aux marais salants (fonds de documents publics et privés, cartographie, patrimoine mobilier et immobilier, iconographie, etc.), qui puisse contribuer à une « architecture du sel » – dans certains cas en tant que patrimoine industriel –, pour l'aboutissement d'une reconstitution de l'histoire et de la mémoire contextuelle des phénomènes marqués par le sel.

Si l'on veut réviser l'historiographie actuelle des pêches portugaises, il ne faut plus s'en tenir à une problématique seulement descriptive mais se préoccuper

85 Voir Renato Neves, « Alas, all about salt. Salt and Salinas in the Mediterranean », 2004, <www.aegean.gr/alas/general.htm>.

86 Philippe Mairot, « Les Salines de Salins-les-Bains (France) – Patrimoine Mondial de l'Unesco », dans *I Seminário Internacional sobre o sal português*, op. cit., p. 41-45 ; Alberto Plata Montero, *El ciclo productivo de la sal y las salinas del siglo XIX (Añana)*, Álava, Diputación de Álava, 2006 ; Hurtado de Mendoza, Alejandro Perez, *Salinas de Andalucía*, Sevilla, Junta de Andalucía/Universidad de Cádiz, 2004.

87 Jean Boutier, Dominique Julia, « À quoi pensent les historiens ? », dans Jean Boutier, Dominique Julia (dir.), *Passés recomposés. Champs et chantiers de l'Histoire*, Paris, Éditions Autrement, 1995, p. 13-55.

de la reconstruction et de la réutilisation des sources historiques, et repenser la méthodologie de l'histoire de la pêche.

On peut aussi s'interroger sur le rôle de la recherche scientifique dans la formulation des projets muséologiques, en particulier des programmes des expositions. Il y a des exemples sympathiques de programmes pluridisciplinaires sur la mer, rassemblant plusieurs domaines scientifiques autour des musées maritimes⁸⁸.

Des certitudes peuvent être soulignées. D'un côté, le besoin d'une recherche multidisciplinaire unissant à l'histoire l'archéologie, la linguistique, l'océanographie, l'écologie, la géographie, la biologie, la sociologie, etc. De l'autre, l'engagement pour la réalisation d'une histoire comparative, en rapprochant des méthodologies transdisciplinaires et en partageant les connaissances. Ce sont ces raisons qui justifient le bilan d'une historiographie portugaise vouée à la réalisation d'une recherche en équipes et participant à des réseaux de recherches internationaux, ce qui est le parcours obligatoire pour surmonter des analyses simplistes, et purement nationales⁸⁹.

88 Musée maritime d'Ílhavo, Portugal <www.museumaritimo.cm-ilhavo.pt/>, Colloque *Patrimoines maritimes et Muséologie 17-20 octobre 2007* ; <<http://cem.dg.edu/index.asp>>, Coopération de l'université de Girona et du conseil municipal de Palamós [Càtedra de Estudios Marítimos, Palamós, Girona, Espagne]. <http://biblioteca.udg.es/Fons_especials/pesca/> [Fons d'Estudis Marítims – recull diferents materials i documents produïts des del GESPM (Grup d'Estudis Socials de Pesca Marítima) de la UdG, la Càtedra d'Estudis Marítims de la UdG, i el Museu de la Pesca de Palamós].

89 Mise au point en français de J.-P. Poussou.

RAPPORT DE SYNTHÈSE
« L'EXPLOITATION DE LA MER »

Christian Borde

L'exploitation de la mer et des ressources halieutiques est un sujet d'actualité très médiatisé, capable de susciter une demande de la part des instances politiques et sociales de tous ordres, de l'échelon local à celui de l'Europe et du Monde. Parmi les orientations académiques des historiens appartenant ou non aux universités des régions littorales, l'histoire de l'exploitation de la mer et des littoraux peut ainsi, depuis plusieurs années, justifier d'une utilité immédiate, voire devenir un facteur de professionnalisation de notre offre de formation. L'expression de Thierry Sauzeau évoquant « une historiographie repensée pour être *littorale* » témoigne de ce souci nouveau de la recherche. Il fut celui des géographes depuis les années 1970 mais beaucoup moins des historiens et ne doit cependant pas conduire au développement d'une « littérature opportuniste » (Alette Geistdoerfer).

Nous examinerons d'abord comment ce « contexte d'évolution » (Jean-Pierre Poussou), par analogie avec l'histoire rurale, doit inciter à une histoire plus fouillée des zones de pêches qui permettrait à la discipline de s'internationaliser. Ensuite, l'existence d'une longue durée qui s'achève lentement au XIX^e siècle ne doit pas cacher la rareté des travaux sur la période suivante, et c'est dans la confrontation avec l'approche internationale que résident les perspectives de l'innovation historiographique pour notre sous-discipline.

DES TERROIRS AUX BANCS : VERS UNE HISTOIRE INTERNATIONALE

Contrairement à l'histoire rurale, l'histoire maritime évolue avec le très fort tropisme littoral qu'a connu la société française. La « fin des paysans » annonce aussi la « fin des pêcheurs », et des échanges ou des emprunts fructueux

peuvent avoir lieu et devraient se développer entre les « confins incertains » (Jean-Luc Sarrazin) de ces deux disciplines. Cependant, la comparaison entre histoire rurale et histoire des pêches maritimes au sens large ne nous paraît pas avoir été poussée encore assez loin, même si l'existence de pluriactivité maritimo-rurale marque une étape décisive. En effet, le pêcheur, qu'il soit côtier ou à la grande pêche, est tout entier englobé dans les réseaux sociaux et l'économie des sociétés littorales. Aussi la séparation entre « économique et social » doit-elle être repensée dans une histoire commune autour des notions d'entreprise et de communauté.

312

Cette histoire ravive, dans sa problématique même, la notion braudélienne d'une « géographie/histoire des mers » liée aux « routes maritimes », mais également aux « lieux de pêche » ou d'exploitation en mer, de telle ou telle de ses productions. Rappelons une évidence : la plupart des pêcheurs vivent et stationnent pour y travailler au plus près d'un océan que les marins du commerce ne font que traverser le plus rapidement possible. Ils développent depuis les origines des modes de gouvernance liées à leurs institutions particulières qui les amènent souvent à « un auto-contrôle des ressources » (Ines Amorin). Constamment préoccupés par les zones de pêche et leurs fonds, ils acquièrent une expérience de la mer qui s'oppose à celle des terriens d'autrefois, ignorants des mœurs des poissons ou des cétacés, des fonds marins qui guident les stratégies de pêche. On pourrait dire que le marin du commerce passe de port en port, tandis que les pêcheurs quittent leurs quartiers urbains ou leurs terroirs pour les bancs sur lesquels s'exercent des pratiques liées aux environnements, des règles de voisinage en mer générant des conflits et des enjeux que l'industrialisation ne fait qu'exacerber.

En somme, l'histoire de l'exploitation de la mer invite à deux renouvellements : d'une part, une analyse centrée sur des réalités économiques et sociales qui oblige l'historien à s'embarquer avec les marins et à regarder la terre comme un lointain pour décrire le travail à la mer ; mais aussi la prise en compte d'une construction sociale de cet espace de labour que sont les zones de pêche : marins, entrepreneurs, bateaux de pêche et leurs produits passent sans coup férir de la plage au port, du village côtier à la grande ville, de l'île au continent, d'un état à un autre, etc. Une navigation qui n'est pas forcément lointaine, mais qui a l'avantage de bouleverser certaines catégories académiques de la recherche.

Depuis longtemps, les historiens sont invités à confronter leur approche des territoires exploités à celles des géographes, des sociologues et des ethnologues, des juristes spécialistes de la « Gestion Intégrée des territoires ». Ils commencent à collaborer avec des chercheurs des domaines des sciences

exactes et des praticiens du patrimoine, voire avec les entreprises publiques ou privées susceptibles de financer des projets d'expertise. L'étude de la mer comme « gisement de richesse » (André Lespagnol) apparaît donc comme un moyen de réaliser les avancées suivantes : dépasser les clivages des corporations académiques et inscrire mieux « l'atelier de l'histoire » dans les demandes du temps tout en ne se contentant pas de réduire l'analyse des modes d'exploitation à « ce qui se voit » (Ines Amorin).

L'HÉRITAGE DE LA LONGUE DURÉE

Pour synthétiser les modes d'exploitation de cette richesse halieutique, Thierry Sauzeau utilise à juste titre les modes de production (pillage, cueillette, pêches) et la plus ou moins grande ampleur des armements que suscitent les pêches en bateau, l'étendue des marchés et des mains-d'œuvre. En décrivant les échelles d'une géographie historique classique qui a donné de très grands travaux, il rejoint la problématique des médiévistes décrite par Jean-Luc Sarrazin qui nous rappelle que nombre de géographes ont été les pionniers de l'analyse de l'exploitation de la mer et du littoral pour la période médiévale.

Les deux rapporteurs constatent que les problématiques sont de longue durée dans un monde qui subit le temps long de la perspective braudélienne, « L'histoire immobile de l'homme dans ses rapports avec le milieu ». Ainsi, le travail que Dominique Confolens vient de consacrer à la pêche granvillaise s'étend du XVI^e au XX^e siècle. Au terme de l'évolution, la coupure n'apparaît très spectaculaire qu'avec les années 1880-1890 qui marquent le déclin des salaisons et l'adoption dans certains ports des bateaux de pêche à vapeur. Notons que ce tournant technologique est longuement préparé par l'extension temporelle et territoriale des marchés de commercialisation, revigorés par l'utilisation des trains de marée. Le déclin des voiliers s'accélère mais il n'est définitif qu'avec l'avènement du moteur à explosion qui permet aux très petits armateurs une mutation plus commode que les machines à vapeur. Comme dans les autres secteurs industriels, en aucun cas, il n'y a de « révolution industrielle ». Ce sont souvent les anciens « saieurs », voire les marchands de charbon, qui forment la base capitalistique d'un redéploiement vers la pêche fraîche, bientôt vers les industries du froid, s'ils ne se reconvertissent pas dans des domaines non marins. Ces éléments ont contribué, comme partout dans le monde, à un saut quantitatif très important dans l'exploitation des ressources halieutiques qui entraînent les surpêches (René Taudal Poulsen) encore mal connues pour le domaine français.

Rappelons que la dernière synthèse sur la pêche britannique date de 2001¹ alors que celle consacrée aux pêches françaises fut publiée par Michel Mollat en 1987. Il faudrait s'interroger à nouveau sur les différences temporelles qui marquent la primauté de Boulogne-sur-Mer comme plate-forme essentielle de la pêche française en Mer du Nord, face à ses concurrents européens les plus proches dans le métier traditionnel du hareng, et, dans le contexte national, face à Lorient ou à La Rochelle pour les autres pêches. L'évolution des villes ports ou simples havres tournés vers l'halieutique est doublée par l'ouverture des plages aux masses urbaines et un développement différentiel du tourisme balnéaire qui commence à trouver ses historiens. Il n'en est pas encore de même pour les activités de loisirs nautiques, comme le yachting longtemps influencé par la présence des pêcheurs dans les régates.

L'histoire de l'exploitation de la mer a été souvent conçue comme celle de la production de nourriture et surtout celle des poissons qui se prêtaient à une longue conservation (hareng, morue, sardine). Les recherches anciennes se sont souvent cantonnées à l'étude de l'une de ces spécialités en fonction d'un essor, d'un apogée et d'une disparition, et des reclassements que ces cycles engendraient. Traitant d'un seul produit, elles parvenaient quelquefois à dépasser le caractère régional d'autres travaux concentrés autour de l'activité d'un port ou d'une région. Les études sur le sel ont, seules pour le moment, réussi ce pari à la fois international et qui replace l'exploitation de la mer dans sa double définition « d'activité nourricière et commerciale » (France Normand). Ces travaux anciens tournés vers la production se préoccupaient assez peu de la consommation et de la commercialisation, « maritimisant » ainsi à l'excès la connaissance de ces branches.

LES PERSPECTIVES DE L'INNOVATION HISTORIOGRAPHIQUE

L'essor récent des travaux sur la conserverie permet d'être optimiste quant aux développements maritimes de l'histoire de l'alimentation (« food history ») et de l'histoire de la conservation par le froid qui offrent des perspectives à la fois aux historiens et aux géographes. Les stratégies des armateurs, conserveurs, mareyeurs, poissonniers, ou de ceux qui les financent, sont, en partie, dépendantes des marchés existants ou à créer. Mixité de pêches, pluriactivité des entrepreneurs, financement et crédit marchand sans cesse renégocié (France Normand), services liés à l'armement ou aux activités induites sont encore mal connus, mais quelques travaux récents sur

¹ David J. Starkey (dir.), *England Sea Fisheries : The Commercial Sea Fisheries of England and Wales since 1300*, London, Chatham Publishing, 2001.

les marchés du poisson dans les arrière ou avant-pays des ports producteurs commencent heureusement à paraître.

Si la propriété et les stratégies des armateurs à la pêche sont assez inconnues, les travaux anthropologiques peuvent nous inspirer. Le fonctionnement réel des communautés demeure lui aussi obscur pour les périodes contemporaines surtout parce que la notion de « communauté » n'est pas d'un usage courant chez les historiens français². Les communautés maritimes, en quartiers à la ville ou au village, à fortes minorités de marins, à la campagne, alimentent les équipages de toutes les pêches, grandes et petites. Le sentiment d'appartenance à ces collectivités à forte identité culturelle transcende la division entre rural et urbain. Certaines communautés rurales établissent même complètement leurs armements dans le grand port voisin dont ils revitalisent l'activité halieutique (par exemple Le Portel ou Étapes à Boulogne-sur-Mer). Aliette Geistdoerfer rappelle que le maintien d'une culture très orale, de formes simples de crédit et de la faible accumulation de capitaux s'oppose après 1880 à la constitution d'un capitalisme halieutique lié aux navires à moteur, puis à la surgélation et aux méthodes modernes de vente. De même, le recours dans les saurisséries ou conserveries à une main-d'œuvre bon marché, féminine et maintenue dans l'oralité, commence à inspirer les historiens, comme il préoccupe sociologues et anthropologues.

Il est compréhensible que nombre de travaux scientifiques – en particulier de littérature grise – se limitent aux rivages proches de l'Université de production, mais ce n'est pas inévitable. Le marché européen ou international du produit considéré, l'existence des débouchés et consommations lointaines ou coloniales sont des sujets familiers aux spécialistes de l'industrie alimentaire qui doivent se concrétiser également dans nos travaux. Le caractère international de l'exploitation de proximité est plus ou moins accentué suivant les mers considérées et la « grande histoire de la grande pêche » (Thierry Sauzeau) s'achève à la fois sur les bancs de Terre-Neuve et dans les eaux islandaises et groenlandaises à l'orée du xx^e siècle, tandis que d'autres horizons naissent sur les côtes d'Afrique de l'Ouest. L'investissement des chercheurs dans la connaissance historique de la surpêche (France Normand et René Taudal Poulsen) n'est pas le fruit du hasard mais celui de la valorisation des travaux historiques qui permettent d'expliquer le présent et de justifier telle ou telle politique économique.

2 Signalons une étude très réussie dans le domaine breton par un historien britannique, David M. Hopkin, « Storytelling and Networking in a Breton Fishing Village, 1879-1882 », *International Journal of Maritime History*, vol XVII, n° 2, déc. 2005, p. 113-139.

Le bilan dressé par les rapporteurs et les perspectives à court terme (constitution d'un groupe francophone au sein de la NAFHA, publication de travaux nouveaux comme ceux de Gilbert Buti ou Dominique Confolens, projet de base de données pour les descriptions des pêches nationales et européennes) permettent de conclure que l'histoire de l'exploitation des ressources de la mer et de l'estran apparaissent comme un des points forts du Groupement français d'histoire maritime. L'une des conditions de ce succès réside dans la prise de conscience que le morcellement universitaire est le fruit des caractéristiques des grandes régions littorales – Nord, Normandie, Grand-Ouest atlantique et Méditerranée – tournées chacune vers des milieux marins et océaniques très divers. Les chercheurs doivent s'efforcer de dépasser les clivages régionaux pour comprendre l'ensemble de l'histoire du milieu, de l'environnement et des sociétés maritimes.

LA MER ET LA GUERRE À L'ÉPOQUE MODERNE

Sylviane Llinares et Philippe Hroděj

Université de Bretagne-Sud – CERHIO CNRS UMR 6258

La mer et la guerre à l'époque moderne : un océan historiographique ? Si l'on veut bien entendre le sens de cette association comme étant celui de la maîtrise des mers et des rivages, alors le thème est vaste. Il vient d'abord à l'esprit l'édification des marines de guerre, instruments de la puissance des États modernes, les grands conflits et leurs célèbres batailles navales, la militarisation des littoraux, les actes prédateurs, telles la course et la piraterie, l'exploration et la conquête des océans, et bien sûr, toutes les répercussions de la guerre maritime qui affecte à des degrés divers les hommes et l'ensemble de leurs activités. Aussi, parce qu'il n'est pas possible d'inclure toutes les ramifications historiographiques du thème, il faut absolument se reporter aux autres thématiques présentées dans ces actes : celles du commerce, des échanges et des gens de mer. Elles permettront d'apprécier les recherches passées, présentes et futures dans leur articulation avec les contextes de guerre maritime et de mobilisation navale du *xvi^e* au *xviii^e* siècle. Précisons aussi que les auteurs de ces lignes ne souhaitent pas être enfermés dans un genre spécifique. Tout objet de recherche étant une construction intellectuelle, nous préférons souligner les corrélations à établir avec d'autres champs historiques. Le cloisonnement thématique prescrit, certes indispensable pour esquisser le bilan de la recherche en histoire maritime en France, ne rend pas compte de la globalité des problématiques. Les historiens modernistes dans la tradition « braudélienne » de l'observation des espaces maritimes conservent l'objectif de la transversalité et de la pluridisciplinarité sur la question du rapport à la mer en France et ailleurs [269].

En empruntant le langage des marins, notre travail d'évaluation consistait à estimer la bibliographie, débusquer la production grise des universités, chasser l'article dans les revues savantes et locales, jauger les colloques et les

journées de recherche, explorer les programmes des séminaires de recherche qui s'occupent d'histoire maritime. L'exhaustivité doctorale étant toujours un exercice délicat, nous avons pris le parti d'insister sur les thématiques et les cheminements épistémologiques qui éclairent le dynamisme de la recherche française depuis un quart de siècle. Des bilans bibliographiques existent déjà pour une partie du sujet, ils ont été faits pour traiter la question d'histoire moderne des concours du Capes et de l'Agrégation d'histoire en 1997 et 1998 : « Les Européens et les espaces maritimes océaniques au XVIII^e siècle ». Nous souhaitons donner toute leur place aux recherches en cours qui s'inscrivent dans le sillage de celles des aînés et mettre en valeur les contributions nourries de références, de synthèses et de pistes de réflexion présentées par les chercheurs ayant répondu à l'appel du GIS d'histoire maritime¹.

AUTOUR DES MARINES DE GUERRE²

318

Les enjeux historiographiques de leur étude

Le thème de la guerre et de la mer renvoie inévitablement au domaine de l'histoire navale, un genre bien identifié que l'on sépare en France de l'histoire maritime civile alors qu'elles font toutes deux partie de l'histoire maritime considérée de manière globale elle. Une histoire qui était en dehors des institutions universitaires, une histoire militaire peu aimée, voire discréditée par l'histoire bataille, mais qui s'est heureusement transformée par le biais de l'histoire économique et sociale héritée de l'École des Annales.

Nous ne reprendrons pas ce qui a été écrit sur la filiation historiographique de l'histoire de navale française [490]. Les œuvres phares des premières décennies du xx^e siècle de Georges Lacour-Gayet, Charles de La Roncière, et Joannès Tramond sont assez proches de la conception de l'école méthodique [940, 941, 958, 959, 960, 1575]. Qui n'a pas consulté avec attention ces ouvrages ? Autre caractéristique, la rupture des années 1960 avec la disparition des sujets d'histoire de la formation de l'École navale, laissant les questions historiques aux retraités érudits de la Marine, tous de grands passionnés. Si on ne la réduit pas à une histoire des grands hommes et des faits de guerre héroïques, la pratique de l'histoire navale conserve tout son intérêt car la pérennité d'une marine militaire est la conséquence d'une forte volonté politique et de moyens financiers à la hauteur des enjeux. La grande question

1 Martine Acerra, Christophe Cérino, Olivier Corre, Philippe Hrodej, Gérard Le Bouëdec, Sylviane Llinares, David Plouviez, Éric Schnackembourg.

2 Sylviane Llinares.

d'une « marine de guerre pour quoi faire ? » n'est pas seulement celle que pose le chercheur consciencieux de Clio. La remise en cause de l'outil naval est une réalité historique française qui oblige à faire l'expérience de la léthargie, à prouver que l'on est nécessaire, voire indispensable [1190, 1535].

Faut-il rappeler que le « nouveau » maritime des années 1960-1970 a porté toute la période moderne vers l'histoire quantitative et donné les grandes thèses portuaires alimentant la production de la collection prestigieuse « Ports, routes et trafics » SEVPEN [62, 191, 272, 373, 437, 537, 594, 1174, 1184, 1443, 1671]. Les lieux de la recherche ont été déterminants, les séminaires de Michel Mollat, de Jean Boudriot et de Jean Meyer ont permis la symbiose entre le naval et le maritime et le renouvellement de l'histoire navale par l'histoire économique, technique et sociale³. Les colloques reflètent cette orientation historiographique et les programmes constitués autour de thématiques maritimes larges ont permis de réunir les historiens du civil et du militaire [C7 (*Construction*) ; C27 (*Puissance maritime*) ; C43 (*Marines de guerre*), 94 (*Équipages*)]. Dès lors qu'à l'époque moderne en France, les gens de mer sont contrôlés par le système des classes, ces historiens ne peuvent pas s'ignorer. Nos connaissances sur les populations littorales ont d'ailleurs beaucoup progressé depuis 30 ans grâce à la multiplication des travaux universitaires et aux recherches d'Alain Cabantous qui ont été un modèle [343, 344, 349].

L'ampleur des enjeux historiographiques de l'étude des marines de guerre n'est pas contestable car ces enjeux sont humains, sociaux, éducatifs, économiques, financiers, technologiques, industriels, géographiques, stratégiques et enfin militaires puisqu'il s'agit bien de fixer la place d'une marine dans le système de défense d'un pays au service d'une politique aux horizons planétaires. Avoir une marine de guerre, c'est donc construire des navires, aménager des ports, ravitailler des arsenaux, trouver des équipages et les maintenir en bonne santé, former des officiers et des ingénieurs, défendre des littoraux et des colonies, protéger ou agresser le commerce, organiser des campagnes lointaines, financer tout cela et faire la guerre « toujours à crédit » [1190]. Le renouvellement de la recherche s'est fait en partie par l'étude des ports militaires et des arsenaux, les grandes thèses effectuées sous la direction de Jean Meyer dans les années 1980-1990 en témoignent [7, 1008, 1718, 1719, 1720]. Apparaît un thème conducteur et transversal, celui de la préparation de la guerre, que l'on étudie avec la politique de construction navale, d'aménagement maritime et portuaire, le développement industriel

3 Les mélanges témoignent aussi de cette ouverture : [C11 (Jean Meyer), C57 (Michel Mollat)].

régional et national, les contraintes logistiques [1011]. Les hommes ont aussi trouvé leurs chercheurs : les galériens, les gens de mer classés, les déserteurs et les mutins, les officiers, les corsaires [344, 345, 349, 865, 869, 1614, 1649, 1687]. Le genre biographique a été revisité, des synthèses sur l'histoire de la marine française et des dictionnaires ont été publiées [1617]. L'histoire de la médecine et de la pharmacie navale a été faite par des médecins qui étudient la maîtrise technique et scientifique des essentielles questions de survie des équipages [1715, 1716, 1717]⁴. De même, les juristes écrivent l'histoire administrative et judiciaire de la Marine depuis fort longtemps. Il serait d'ailleurs souhaitable de procéder à l'inventaire de tous ces travaux. Des articles et des notices dans les dictionnaires précisent les acquis de la recherche dans les domaines de l'histoire du droit, de la médecine et de pharmacie, mais le cloisonnement disciplinaire ne s'estompe qu'à l'occasion de rares colloques [C27, C58]. Qu'en est-il de l'histoire bataille proprement dite ? Jean Meyer a publié en 1993 une analyse de la victoire de Béziers qui redonnait sa place à la tactique et à la stratégie, en intégrant toutes les données du problème, économiques, techniques, logistiques, politiques, sociales et culturelles [1188].

Il apparaît que le navire et les hommes, autant que l'arsenal, ont été les chevilles ouvrières de la recherche historique en France, et que l'on est parvenu à une meilleure compréhension des enjeux stratégiques, technologiques et humains. Plus que la guerre en elle-même, c'est sa préparation qui a retenu l'attention des chercheurs depuis 25 ans. Il ne saurait être question de n'envisager le sujet que pas un bout, mais bien de prendre en considération tous les aspects et de réfléchir au rôle de tous les acteurs et aux conséquences de l'élaboration des politiques maritimes à l'époque moderne. De ce point de vue, les marines militaires qui produisent avec leurs groupes ou leurs individus une vision de la mer, ont offert et offrent toujours aux historiens une excellente formation aux problématiques maritimes. Enfin, le domaine patrimonial doit être mentionné car il bénéficie pleinement de l'évolution de la recherche historique, le projet de classement de Rochefort par l'UNESCO dans lequel Martine Acerra s'est totalement investie en est le plus bel exemple.

Continuité et nouvelles perspectives de recherche

Pour parvenir à une meilleure compréhension de la guerre maritime et de la montée en puissance des marines militaires, les contributions ont fait apparaître la nécessité d'une approche globale, si possible comparative, en

4 Citons également, à titre d'exemple, les thèses de médecine soutenues à l'université de Nantes sous la direction du doyen Michel Kerneis (1918-1999) sur les chirurgiens.

énonçant avec finesse le protocole relationnel qui autorise la comparaison d'échelles différentes. Différentes pistes s'offrent, mais toutes privilégient la dimension politique, économique, sociale et réintroduisent à sa juste place l'approche quantitative.

Même s'il existe des travaux locaux ou chronologiquement ciblés, une étude d'ensemble sur la politique contractuelle des arsenaux de Colbert à l'Empire serait la bienvenue. Ce type de recherches est difficile, tous ceux qui s'y risquent sont confrontés à la complexité de cette politique, à l'hétérogénéité des statuts, des embauches et des rémunérations de la main d'œuvre. Les sources lacunaires, la lourdeur de la modélisation quantitative et l'aventure de la reconstitution des carrières individuelles sont autant de freins à une meilleure connaissance des ouvriers des arsenaux. Olivier Corre a pu s'emparer des registres matriculaires de Brest permettant de montrer des flux à la semaine près lors la montée en puissance de la guerre d'Amérique [481]. Autre domaine, tout aussi difficile : les équipages dont l'exploitation des rôles pose problème (masse humaine, répartition complexe, source lacunaire etc.). Aucun projet de recherche viable n'a encore abouti, du moins peut-on envisager de développer une base de données des gens de mer embarqués sur les vaisseaux depuis les débuts du système des classes, en précisant que l'étude des rôles d'équipage demande un traitement informatique très lourd [94]. La modélisation spatiale des forces peut aussi servir le renouvellement de la recherche, elle permettrait de mieux cerner les rayons d'action des marines de l'époque moderne. De même, sur les aspects financiers, le crédit de la guerre maritime, devraient être repris dans la mesure où les sources le permettent. La question de la discontinuité chronologique avec les périodes de la Révolution et de l'Empire reste posée, malgré le flot du bicentenaire de 1989, et sachant qu'il n'est jamais très engageant d'aller commémorer Trafalgar⁵. Il faudrait reprendre les recherches sur les arsenaux pendant la période révolutionnaire, étudier les stratégies de protection des circuits d'approvisionnements de la Marine et la défense des littoraux. Observer à partir de 1810 les politiques de rénovation de l'outil naval qui sont en gestation.

Ne fait-on que de l'histoire franco-française ? Des travaux de recherches très pointus ont été faits sur la logistique de la Royal Navy au XVIII^e siècle et plus récemment sur la conception du vaisseau de ligne anglais aux XVI^e et XVII^e siècles [317, 1699]. Éric Schnakenbourg qui a travaillé sur la place du Nord dans la politique étrangère de la France au début du XVIII^e siècle constate que l'évolution des recherches sur les marines de guerre en Suède et

5 Ce que nous avons fait néanmoins lors d'un colloque qui rendait hommage à la construction navale européenne [1703, 1721].

au Danemark reflète les grandes tendances de l'historiographie en général, et de l'histoire militaire en particulier [1701]⁶. Ainsi, les études sur les combats et les enjeux militaires paraissent délaissées alors que sont privilégiées d'une part, les approches politiques, qui voient dans la formation et l'entretien d'une marine de guerre puissante et onéreuse l'une des manifestations, et parfois les limites, du renforcement de l'État ; d'autre part, l'approche culturelle, puisque le développement de la marine de guerre, sur des standards proches de ceux pratiqués ailleurs en Europe occidentale, est le signe de transferts de savoir et de technologie et, au-delà, de l'intégration des royaumes scandinaves dans l'ensemble continental.

Aux confluences de plusieurs thématiques, les réseaux économiques de la marine de guerre française et les marchés publics qui se créent aux XVII^e et XVIII^e siècles ont été présentés par David Plouviez⁷. L'intérêt de Paul Walden Bamford pour les approvisionnements de la marine de guerre française en 1956 a permis ultérieurement des réflexions sur les réseaux économiques et logistiques créés depuis Colbert [80]. L'historien se transporte hors des arsenaux pour comprendre l'élaboration des réseaux d'approvisionnement de la marine de guerre. La définition même de ces réseaux suppose que l'on porte un regard global sur un système économique et social qui n'est ni militaro-centré et ni maritimo-centré. Si les relations contractuelles entre la marine et ses partenaires permettent de dresser une image cohérente des réseaux d'approvisionnement, ceux-ci restent pourtant incomplets si l'on se borne uniquement à cette approche. Car l'étude des réseaux implique aussi une analyse de la gestion humaine des territoires d'approvisionnement et de l'élaboration des normes techniques du matériel naval, deux aspects qui ne sont pas dissociables [482, 1092]. Ce qui signifie que le chercheur doit savoir comment on construit un navire et comment on réussit à armer des escadres. La détermination des groupes sociaux qui sont en partenariat avec la Marine permet aussi dévaluer une politique navale [11, 12, 1700].

6 Voir également Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the Transformation of Europe*, Londres, Routledge, 2000 ; *id.*, « The Swedish Navy and the Baltic, 1500-1809 », dans *In Quest of Trade and Security: The Baltic in Power Politics, 1500-1990*, G. Rystad, K.-R. Böhme et W-M Carlgren (dir.), Lund, Probus, 1994, p. 9-59 ; E. Norberg, *Karlskronavarvets historia*, 2 vol., (Histoire de l'arsenal de Karlskrona) vol. 1: 1680-1866, Karlskrona, 1993. Håkan Jakobsson, « Tekniska influenser och centrala normer i svensk skeppsbyggnation – Lübeck 1664-1667 », *Forum Navale*, n° 55, 1999, p. 26-43. Martin Bellamy, *Christian IV and his Navy. A Political and Administrative History of the Danish Navy 1596-1648*, Leyde, Brill, Academic Publishers, coll. « The Northern World », 2006.

7 David Plouviez, *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat, université de Nantes, à paraître en 2011 aux Indes savantes. Voir également [1702].

Du petit marchand de bois à la maison de commerce internationale, en passant par quelques membres de la noblesse investis dans les forges et les manufactures, les intervenants sont multiples sans qu'aucune pesée globale de ces derniers n'ait été envisagée. Les capacités financières de ces partenaires doivent être évaluées, de même leur insertion dans les circuits d'échange et leur compétence pour assurer la logistique des livraisons aux arsenaux de la Marine. Seul Gérard Le Bouëdec avait effectué ce travail pour la Compagnie des Indes [1007]. La réalité est toujours plus complexe qu'il n'y paraît. Le choix des acteurs économiques par l'État n'est pas toujours possible en raison de la difficulté à contrôler certaines fournitures. L'étude du cadre législatif est aussi très instructive car la France élabore une politique de rédaction des marchés publics, laquelle a pour corolaire toute une série de règlements qui permettent de préempter prioritairement les fournitures nécessaires à la construction navale et à l'armement des flottes.

Les conséquences des guerres maritimes et de la mise en défense des littoraux ont été partiellement traitées. Le poids de la guerre a par exemple été analysé à Belle-Île au XVIII^e siècle où tout l'espace insulaire est militairement colonisé et intégré au domaine royal [411, 413, 417]. Les dommages matériels des conflits, l'adaptation des populations à la présence militaire et au contrôle de l'État royal offrent toujours des pistes de recherche [C58]. Enfin, les questions culturelles ont et devraient encore susciter l'intérêt des chercheurs. La violence a déjà fait l'objet d'un colloque, la culture de la guerre et les formes d'héroïsation sont des thématiques transversales [C28]. Le concept de frontière maritime et les pratiques des populations sont passionnants à analyser, la thèse récente sur la Manche, cet espace franco-anglais dont la maîtrise fut essentielle, l'atteste [1704].

Il faut sans doute aller au-delà du caractère inéluctable de la guerre sur mer et approfondir le concept de paix maritime à l'époque moderne. De nos jours, aux missions traditionnelles de souveraineté dévolues aux marines militaires, s'ajoutent les activités liées à l'action de l'État en mer, la sécurité et la sûreté maritime, et aussi la sauvegarde de l'environnement marin et littoral. L'évaluation des politiques maritime des États à l'époque moderne pourrait être un grand chantier, un carrefour de réflexion interdisciplinaire qui n'isolera aucun champ de recherche. Multiplier les points de vue permettrait sans doute de donner au chapitre de la guerre et de la mer une ouverture à la mesure des espaces que les marines européennes avaient à contrôler, et de leur implication dans l'histoire des colonisations.

La mer et les techniques, une « évidence de l'histoire » ? Indubitablement, puisque la mer impose des contraintes techniques aux hommes, aux navires, aux navigations, aux ports, etc [C57]⁹. Il est rare qu'une étude de nature maritime ne soit pas tôt ou tard confrontée à la technique. En reprenant le constat dressé par Lucien Febvre et Marc Bloch dans un numéro des *Annales* consacré aux techniques paru en 1935, où ils déploraient leur absence et donnaient à lire la petite phrase restée célèbre de l'historien ruraliste qui ne laboure qu'avec des chartes. Il est sans doute plus difficile d'affirmer que les historiens qui naviguent ont oublié le navire et ne le font qu'à travers les connaissances et les congés de ceux-ci¹⁰. Le territoire de l'histoire des techniques est vaste et ouvert, il oblige le plus souvent à la diachronie et n'a pas velléité à rejeter le fait militaire. Une histoire des techniques maritimes favorise les interconnexions des champs de recherches de l'histoire économique, politique, sociale, culturelle, de l'archéologie, de l'ethnologie et de la linguistique. Nous faisons référence ici aux très belles recherches de Christiane Villain-Gandoszi [1640 à 1645]. Une thématique plus large consacrée aux « usages techniques de la mer », pouvait en cela s'inscrire dans les héritages si riches de Fernand Braudel, de Michel Mollat et de Jean Meyer, pour lesquels les techniques unies à la mer ont du sens.

Les techniques, la guerre et la mer

Le « fait maritime » est intrinsèquement lié à la technique et, entre autres facteurs ou domaines, le développement des marines militaires a joué un rôle moteur¹¹. Ainsi la puissance maritime veut associer l'innovation technologique et le progrès des sciences dites exactes aux XVII^e et XVIII^e siècles, ainsi la Marine utilise au sein de ses arsenaux et manufactures l'essentiel, sinon la totalité, des techniques en usages à l'époque moderne. Dès lors les perspectives de recherche sont nombreuses tant par la diversité des procédés techniques mis en œuvre que par la multiplicité des problématiques dans lesquelles elles peuvent se retrouver au-delà du seul domaine maritime : aménagement, ingénierie, rationalisation, innovation, industrialisation, normalisation, énergie,

8 Sylviane Llinares.

9 Article de Paul Adam : [C57], p. 45-50.

10 Seuls deux « numéros spéciaux » ont été consacrés à l'histoire des techniques dans la revue les *Annales* en novembre 1935 (Marc Bloch et Lucien Febvre), on y trouve notamment un article sur le gouvernail par Guilleux de la Roërie [790] ; et en juillet-octobre 1998 (Yves Cohen et Dominique Pestre).

11 Outre ses publications concernant l'histoire de la marine française, voir les articles de Jean Meyer sur le sujet : [C43], p. 123-145 ; [1187], p. 126-142 ; [1191], p. 11-22.

formation professionnelle, etc. Essayons de sérier les domaines qui relient les techniques, la guerre et la mer : les techniques d'aménagement portuaire, les techniques de transport et de transformation des matières premières, les techniques de stockage, de construction, d'armement et d'entretien, les modes de construction et de production, les systèmes techniques (porteurs, d'armes et propulsifs), les savoirs techniques et scientifiques (dont l'hydraulique, la mécanique, la géométrie, l'hydrodynamique), l'iconographie et la littérature technique et scientifique, les acteurs de la techniques (ingénieurs, ouvriers, marins, académies et corps savants), les choix technologiques, les politiques et moyens de recherche innovante, les transferts de technologie, l'espionnage industriel, la formation et l'apprentissage technique, l'alimentation, l'hygiène, la santé, la médecine, la pharmacopée et la chirurgie, les jardins botaniques, les techniques de navigation et les instruments de navigation, la cartographie, l'hydrographie, l'astronomie, etc. L'inventaire est finalement à l'image de celui nécessaire à l'armement d'un vaisseau de guerre du XVIII^e siècle, presque « interminable »¹².

Les recherches en histoire maritime trouvent matière à réflexion et s'enrichissent des problématiques renouvelées de l'histoire des techniques et des sciences. Fernand Braudel disait des techniques qu'elles avaient « toute l'épaisseur de l'humanité ». Pensée comme une histoire totale par l'École des *Annales*, l'histoire des techniques, après la publication des grandes synthèses faites par Bertrand Gille et Maurice Daumas dans les années 1960-70, témoigne depuis une quinzaine d'années d'une belle vitalité [271]. La technique expose à l'échec et reste un acte concret aussi simple ou compliqué soit-il, aussi l'histoire technique des techniques reste une « valeur sûre » du champ de recherche. Cependant, les historiens qui en font leur objet d'étude sont aussi préoccupés par l'idée d'une histoire de ses représentations. D'autant plus que les perceptions de l'activité technique bénéficiant d'une approche pluridisciplinaire (sociologie, ethnologie, philosophie) sont anciennes et que le contexte contemporain aiguillonne vers l'analyse historique des « technophobies » ou des « technomanies ». Le renouvellement a mis en avant l'histoire des usages, la notion essentielle de « progrès effectif », le quotidien ayant sa propre capacité d'innovation, le rôle des décideurs et le jeu des forces sociales. La question de la définition et de la typologie d'un système technique a posé les bases d'une réflexion méthodologique féconde permettant de dépasser la seule étude de la filiation d'un objet technique isolé. L'analyse systémique a connu un fort engouement ces deux dernières décennies, certains historiens y ont vu une méthode efficiente pour la pratique d'une histoire « englobante »

12 Jean Boudriot [240], ainsi que toutes ses contributions à la revue *Neptunia*.

que l'on pouvait appliquer avec raison à l'histoire maritime [1349]. Les historiens des techniques ont proposé une vision interprétative de l'histoire des techniques à partir de deux conceptions de la notion de « système », celle de l'existence « d'une compatibilité dynamique de l'ensemble des techniques mises en œuvre à une époque donnée » et celle empruntant l'idée du réseau appliqué, soit « un phénomène technique autour duquel s'édifie un système avec ses composantes sociales, gestionnaires, organisationnelles, politiques ou esthétiques » [C58]. C'est d'ailleurs en combinant ces deux approches que nous avons mené notre travail sur l'évolution d'un système technique, celui du navire de guerre, et l'étude de la propulsion comme système décliné dans toutes ses composantes avec une évaluation des points critiques [1091]. La revitalisation en cours de l'histoire des sciences est également très stimulante car elle permet de mieux comprendre par l'étude des pratiques scientifiques et des conditions sociales dans lesquelles elles s'effectuent et comment se construisent les faits de sciences. Les historiens des sciences ne privilégient plus l'approche « externaliste » ou « internaliste » mais essaient d'associer les deux démarches.

Au-delà de la guerre, du bilan aux projets

C'est du navire qu'il faut partir pour appréhender les phénomènes techniques. Rappelons l'immense travail de restitution des navires de guerre entrepris par Jean Boudriot, qui a livré une typologie experte et pour ainsi dire accomplie. Celle-ci n'est d'ailleurs pas uniquement consacrée aux bâtiments militaires, comme en témoignent les monographies consacrées au navire marchand, si utile à l'histoire du commerce maritime, au navire négrier, à celui de la Compagnie des Indes ou encore au petit bateau de Lanvéoc [240]. S'y ajoutent des études sur l'artillerie de mer, l'édition ou la réédition de manuscrits et d'ouvrages techniques du XVII^e et XVIII^e siècles, dont la fondamentale *Encyclopédie méthodique marine* de Panckoucke, la vraie somme française de la Marine des Lumières. Nos connaissances ont donc beaucoup progressé dans l'étude de la conception du navire, à travers les lieux et les phases de sa construction, mais l'articulation entre science exacte et construction navale demeure un exercice difficile et peu accessible aux non spécialistes. L'historien des sciences est ici indispensable pour étudier Pierre Bouguer et le calcul du métacentre ou bien l'apport du calcul infinitésimal, intégral et différentiel, ou encore « décoder » la *Scientia Navalis* de Bernoulli et d'Euler. Ce type de recherche nécessite une pluridisciplinarité extrêmement savante qui seule permet une mise en perspective du progrès des connaissances scientifiques et de leur impact technique réel ou supposé. Citons les commémorations des grands hommes

qui apportent leurs contributions à une meilleure connaissance des savants et techniciens : Fleurieu (1992), Borda (1999), Duhamel du Monceau (2000), Bouguer (2001). Il faudrait poursuivre les recherches afin de mieux cerner le (ou les) réseau savant qui imprègne, interfère et influe dans le domaine maritime depuis le XVII^e siècle jusqu'à la période impériale. Cela vaut aussi pour une évaluation objective de l'Académie de Marine, où l'on reste au stade de l'inventaire des publications et dans une forme descriptive de l'activité, des personnes et des productions. La littérature technique maritime, dont on doit regretter quelle n'ait pas encore trouvé une étude d'ensemble pour les XVII^e et XVIII^e siècles, a tout de même suscité l'intérêt des chercheurs qui portent leur attention sur l'identification des pratiques et des savoirs de la construction navale, leurs origines et leur diffusion à l'échelle européenne, les travaux d'Éric Rieth sont ici essentiels [1418, 1420, 1427]. Il convient d'ailleurs de ne pas isoler le domaine scientifique maritime, dont on n'a pas encore d'étude synoptique, et d'insister sur la nécessité d'une contextualité reliant les différentes disciplines scientifiques. L'objectif est de mieux saisir le rôle de la construction navale dans l'histoire de l'application des sciences aux techniques et dans celle de la mathématisation des savoirs au XVIII^e siècle. L'articulation entre les institutions savantes, l'État et la guerre paraît déterminante en France. L'Académie des sciences fait aujourd'hui l'objet d'un réexamen, le regard porté est moins univoque, plus critique, notamment sur son rôle dans la validation théorique et dans les missions d'expertise technique qui lui incombent en France.

Les années 1990 constituent un temps fort avec la publication de grandes thèses où la technique est reine dans l'étude de l'édification des flottes de guerre, de la construction des navires, des arsenaux et des entreprises d'État militaro-industrielles [7, 1008, 1341, 728]¹³. Signalons aussi des colloques, pour les plus récents, ceux de la décennie 1990 : « Les flottes des Compagnies des Indes », « Méditerranée Mer ouverte » qui consacre un chapitre aux « techniques navales », et « Sous la mer, le sixième continent » [318, 806, C53]. La question de l'histoire de la rationalité technique qui lie les processus et les acteurs de la production est une très belle problématique. Quels projets, quels critères, ont été validés ? Qui, de la rationalité du comportement (décideurs, ingénieurs), ou de la rationalité du système dans lequel il s'insère, a pris l'ascendant ? Nous sommes aussi placés au cœur de l'histoire de l'intelligence technique, avec par exemple la figure de l'ingénieur moderne qui exerce ses fonctions dans un lieu inédit [1621]. La normalisation technique

13 Les études sur Guérigny et la métallurgie nivernaise sont publiées dans la revue le *Marteau-pilon*.

est également un enjeu historiographique dépassant le seul domaine naval, tout en donnant une expérience indéniable en raison de l'antériorité de sa conception, de sa recherche et de sa mise en œuvre par la marine de guerre. Enfin, les questionnements qui s'élaborent autour de la création technique et de l'invention trouvent aussi une forte résonance dans les recherches des historiens qui veulent observer la mer comme un espace d'innovation technique. La masse textuelle et iconographique de données qu'il est possible de collecter dans les archives de la Marine offre de multiples renseignements sur la conception technique, sur l'expertise et la mémoire des projets, sur la culture technique maritime à l'époque moderne [1092, 1093, 1095]. Il y a là un monde foisonnant et passionnant qui, de la « curcubite à dessaler l'eau de mer », au ventilateur portable, des tablettes de bouillon aux dragues portuaires, des engins flottants aux rêves de bateau plongeant, ne procède pas exclusivement du fait militaire¹⁴. Dès lors que l'on a évoqué la potentialité des sources d'archives disponibles, il convient d'y ajouter les gisements de modèles techniques provenant des riches collections du Musée national de la Marine, qui devraient faire l'objet d'un travail d'enquête et d'analyse collectif. Cette recherche s'inscrit dans une démarche que les archéologues muséographes connaissent bien et qui consiste à ré-inventorier les objets modélisés de la technique dont on ne soupçonne pas toujours la rareté et surtout l'intérêt technologique.

Ainsi, une histoire des techniques maritimes qui n'est pas restreinte au seul domaine militaire continue de s'écrire. L'expérience maritime acquise à l'époque moderne nourrit un imaginaire technique et donne naissance à des inventions pragmatiques ou utopiques. Se pose alors la question historiographique du rôle de l'espace maritime dans l'expression de la supériorité technique des Européens et dans la vision qu'ils ont développée de la modernité technologique et du progrès des civilisations [1094]¹⁵.

14 Projet MERTEK – Mer, technique et modernité : base de données à construire pour répondre à la problématique plus large d'une culture de l'innovation liée à l'activité maritime (S. Llinares).

15 L'altérité des techniques offre aussi de stimulantes perspectives de recherche, voir les actes du colloque *Techniques et colonies XVI^e-XX^e siècles*, [1094].

Course et piraterie en Europe à l'époque moderne

La recherche ayant trait à la course s'est considérablement enrichie ces dernières années. Aussi, seules les références bibliographiques ou rééditions postérieures à 1980 figurent dans ce texte. Le pilier d'une telle étude demeure la question juridique, qui permet de comprendre le passage d'une piraterie endémique à la fin du Moyen Âge à une course soi-disant réglée, telle qu'elle apparaît à la fin du règne de Louis XIV avec ses quatre dimensions : 1° les armements privés ; 2° les armements mixtes ; 3° les armements en guerre et marchandises (*letters of marque ships*) ; 4° les armements d'État qui œuvrent avec des corsaires, les utilisent ou ont une dimension qui les assimilent à des corsaires, le coup de filet de Lagos d'un Tourville va dans ce sens. Il est encore possible, à la lecture des jugements du conseil des prises, d'ajouter le produit des fortunes de mer. Les amirautés de tous les États, souvent après pillage des populations littorales, captent une partie du commerce ou des corsaires ennemis, les égarés, les échoués, les mal informés et les surpris. La course, considérée par la plupart des gens comme une « vulgate de l'évasion » selon Jean Meyer, doit s'appuyer avant tout sur les textes de lois, ceux des traités, des conventions passés entre les États, des ordonnances ou des actes, bref, pour revenir à l'heureuse formule de Michel Mollat du Jourdin, tout ce qui a contribué « en circonscrivant le permis à délimiter le défendu ». D'anciens travaux font toujours référence, celui d'Auguste Dumas sur le conseil des prises (1905) ou de Hans Wehberg sur le droit de prise jusqu'à plus récemment ceux de Jacques Darsel et la thèse de Christian Schnakenbourg sur les amirautés (1975) ou encore Suzanne Budelot, puis Patrick O'Brian sur la lettre de marque [1268]. Florence Le Guellaff, en travaillant sur la dernière période de la course (1792-1856), a apporté une contribution précieuse au registre du droit de la course [1033].

Cet indispensable cadre autorise un retour à la chronologie. Jean Delumeau, au colloque de San Francisco de 1975 portant sur *La Course et la Piraterie* [C4], « avouait les lacunes et les limites » des recherches et l'impossibilité de donner un tableau général de la course française entre 1689 et la Révolution. Plus de trente ans après, les choses ont évolué. Le fait corsaire s'inscrit sur la longue durée, alors pourquoi 1689 ? Aussi parcellaires soient-elles, les études portant sur le XVI^e et la première moitié du XVII^e siècle montrent une France, essentiellement huguenote, qui ne rechigne pas à utiliser cet outil, pas plus

16 Philippe Hrodej.

que l'Angleterre [25, 1176, 1269]. Mickaël Augeron souligne que la course normande établie à La Rochelle joue le rôle de pompe à finance pour le parti des princes, de quoi expliquer le redressement après Jarnac et Moncontour [54, 55, 56, 1374]. Ainsi, à la suite de la glorieuse époque de Jean Ango et de ses corsaires tels Jean Fleury, Sylvestre Billes, Jean Fain ou Jacques de Saint-Maurice, le phénomène corsaire n'a cessé d'être prépondérant et ce jusqu'à Richelieu qui, en tant que grand maître, voit une grande partie de ses profits tirés de cette activité prédatrice : Roberto Barazzutti l'évalue à plus de 500 000 livres tournois entre 1636 et 1641 (en ajoutant il est vrai le provenu des confiscations au dixième). Les sources sont plus rares, très dispersées, mais il sera nécessaire de poursuivre dans cette direction sous peine de ne laisser l'apanage de la course dans les mers étroites et les littoraux ponantais qu'à la seule Dunkerque espagnole [67, 1522, 1523] ou aux Provinces-Unies naissantes puis rayonnantes [1097, 1387].

330

En revanche, la deuxième guerre de Cent ans est bien mieux étudiée. Trois angles d'attaque peuvent être mis en évidence. Le premier aborde la course depuis ses bases de départ. Comme reconversion en temps de guerre des activités de pêche ou de commerce, elle s'insère dans les études économiques locales. Les deux grands chantiers restent Saint-Malo et Dunkerque. Pour la Bretagne, depuis les travaux d'Anne Morel, de Jeanine Le May et d'Alain Martin-Deidier, André Lespagnol a intégré la course aux autres composantes économiques de la cité corsaire dans sa thèse sans pour autant la réduire [1073]. D'autres points de la côte ont retenu l'attention, le plus souvent comme lieu d'écoulement des prises : c'est le cas de Morlaix et du Léon en général [549, 845]. Yves Nerzic traite, dans sa riche et récente thèse, de l'armement mixte qui laissera une place de choix à l'arsenal de Brest, Olivier Corre devrait prochainement publier ses recherches concernant la course à Morlaix durant la guerre d'Indépendance américaine. Après Henri Malo, John Selwyn Bromley [300, 305], Roland Baetens [66] et Patrick Villiers [1651] ont travaillé sur Dunkerque à quoi il faut ajouter les travaux sur Ostende [1109, 1294]. Mais La Rochelle [53], Bordeaux [157, 395], Bayonne et le Pays basque [541, 968, 992] ne sont pas en reste.

Une autre démarche permet de s'attacher aux grandes figures de la course française. Le bref inventaire qui suit montre que le sujet est loin d'être épuisé. Le règne louis-quatorzien reste préféré avec des mémoires réédités [618, 636, 698] et des biographies [638, 869, 892, 1452, 1612, 1616, 1652] dont certaines étendent le champ des investigations à l'environnement socio-économique [301, 860]. Il faudrait sans doute comptabiliser ceux qui n'ont été corsaires que durant une partie de leur vie ou à l'occasion, le *Tourville* de

Daniel Dessert entre dans ce cadre. Le recours au mode biographique est bien moins usité par la suite, à part Surcouf et Ambroise Louis Garneray, seuls François Thurot, Charles Cornic et Jean-Baptiste Bonvoisin font parler d'eux [70, 215, 1080, 1084, 1283].

À la fois plus restreinte (un corsaire, Cassard est une exception, traverse plusieurs conflits) et plus large parce qu'il s'agit d'histoire sérielle, la couverture des guerres à travers le prisme de la course donne lieu à des études très intéressantes. Encore une fois les guerres louis-quatorziennes sont à l'honneur qu'elles soient intégrées au Grand siècle [82, 83, 302, 1279, 1525] ou traitées à part comme celle de la Ligue d'Augsbourg [702, 703, 1193]. La guerre de Succession d'Espagne est de loin le conflit qui devrait susciter le plus d'intérêt. À cause de l'alliance franco-espagnole qui entraîne une redistribution des cartes, les Français disposent de nouvelles bases comme Cadix, Malaga, Carthagène ou Alicante, mais les alliés anglo-hollandais s'appuient sur Lisbonne puis sur Barcelone, Port Mahon et Naples. Il y a donc un redéploiement des bases offrant de nouvelles possibilités, la course provençale qui prend de l'ampleur au rythme de l'extension de la maîtrise de la mer Intérieure par les Britanniques est un exemple marquant (deux de mes articles vont paraître prochainement sur cette spécificité). Le bouleversement est essentiellement colonial. L'Empire espagnol d'Amérique semble ouvert aux appétits français, avec la bénédiction de Jérôme de Pontchartrain, secrétaire d'État de la marine : c'est dire si course, piraterie et interlope s'imbriquent étroitement. Par ailleurs, la longue trêve d'un demi-siècle s'achève entre les Provinces-Unies et l'Espagne de quoi faire de cette entreprise l'âge d'or de la course zélandaise de Flessingue ou de Middelbourg [1620]. Il n'empêche, il s'agit aussi de l'âge d'or de la course française, Saint-Malo mais surtout Dunkerque. Parallèlement, hors la petite course de prises et reprises perpétrée par les Anglo-normands, la *Navy* paraît avoir définitivement pris le pas sur les armements corsaires particuliers : la course en Méditerranée est l'œuvre de bâtiments marchands porteurs d'une commission en guerre et en marchandises [1192]. Désormais, la sécurisation des routes maritimes, les missions de convoiements, le transport de troupes et le contrôle de points d'appui sont prioritaires. À se demander si la faible activité d'une course marginalisée ne sera pas un élément d'explication dans le développement de la piraterie après Utrecht. La guerre de Succession d'Autriche [1406], puis la guerre d'Indépendance américaine [1685] et la tourmente révolutionnaire [165, 514, 624, 785] donnent lieu à quelques études séparées mais de façon générale, c'est l'ensemble de la période qui est étudiée [513, 673, 949, 1519, 1520, 1648, 1654].

Franchir le Déroit, c'est varier de registre. Très peu de travaux traitent de la course provençale, du moins dans le cadre d'un alignement avec les ports ponantais. Les historiens maritimes, depuis 1980, se sont avant tout penchés sur la lutte opposant les chrétiens et les musulmans et plus précisément les chevaliers de Malte aux Barbaresques. La thèse d'Anne Brogini sur Malte, frontière de chrétienté 1530-1670 [298] élargit un chemin magistralement balisé par Michel Fontenay [695, 697]. La fin du XVII^e siècle et celui des Lumières montre les « derniers feux du corso maltais » [166, 693, 696, 1609]. Françoise Perennes rappelle à quel point Malte a été une école pour les marins provençaux [1321]. En face, la publication récente de la thèse de Leïla Maziane [1177], montre comment différentes communautés se sont agglomérées pour former la république corsaire de Salé. L'histoire de la course barbaresque est à la hauteur de cette hantise de l'esclavage qui traversait tous les marins de part et d'autre du Rocher de Gibraltar et ce jusqu'à très loin dans le XVIII^e siècle, sans parler de la panique des populations littorales [844, 1149, 1429]. La production est donc importante, qu'il s'agisse de la course des seuls Marocains [1205], de celle de Tripoli de Barbarie [1284, 1285] ou d'Alger [757, 1182]. Ce thème est d'ailleurs beaucoup plus abordé dans son ensemble [125, 486, 823, 963, 1286, 1287, 1342, 1491].

Reste à s'enfoncer en Méditerranée orientale. Des recherches doivent certainement être menées sur les raids des cosaques zaporogues et du Don, sur les déprédations des Uskoks et sur les pirates qui fraient dans les eaux de l'Archipel. La toile de fond reste la Sublime Porte, finalement bien plus agressée qu'agressive [266, 649, 692, 694, 1343, 1362]. Méditerranée, mer ouverte ? La corso-piraterie, bien plus tard que dans les eaux ponantaises, conserve ses allures de croisade. Il faut attendre l'intrusion, d'abord commerciale, puis militaire des Anglo-hollandais pour voir évoluer la donne, de quoi préparer l'infiltration russe de la fin du XVIII^e siècle et la colonisation des rivages africains par différentes puissances européennes.

Le prolongement et l'ancrage américains

Le cadre de la course s'élargit démesurément dès lors que ce type d'agression en même temps que cet outil politique et parfois financier se transporte outre-mer. Il faut aborder séparément le XVI^e siècle et les deux ou trois décennies suivantes. Cette période est celle de la flibuste dite ponantaise, à savoir des armements et désarmements effectués dans des ports d'Europe, qu'ils soient normands, bretons, rochelais ou basques, zélandais ou hollandais, anglais voire biscayens. Une nécessaire transition en l'absence de réelle volonté politique de colonisation de peuplement blanc de la part des Anglais ou des Français.

De quoi passer de havres aléatoires permettant de faire de l'eau, du bois, des vivres ou de se raccommo-der sommairement aux bases avancées d'un dispositif opérationnel solide [13, 310, 315, 1068]. Les *sea dogs* l'emportent encore sur les corso-pirates français, malgré la postériorité de leurs actions [402, 454, 468, 1178, 1461, 1510, 1680]. Cependant, plusieurs études récentes soulignent la force numérique, la fréquence et la vivacité des expéditions normandes ou autres, à l'ombre des projets d'un Gaspard de Coligny voire de la neutralité d'une Catherine de Médicis [762, 1017, 1073, 1241, 1242, 1244]. Dès lors les recherches inhérentes aux mesures adoptées par les autorités espagnoles pour assurer la défense de leurs possessions sont un indispensable complément [857, 1214, 1325]. L'*Anonyme de Carpentras* présenté par Jean-Pierre Moreau montre encore un tel voyage en 1618 [28, 1243], alors que la lutte pour la liberté des mers se fait plus âpre [761]. Assurément, les mots de pillage et de butin continuent de fasciner sur l'ensemble de cette époque [642, 714, 981, 982, 1404]. Par la suite, c'est une flibuste antillaise, fonctionnant en circuit fermé ou presque, qui se met en place. Le début du siècle a été marqué par un ralentissement des armements depuis le Ponant au profit du commerce interlope. Ce négoce dérange tout autant les autorités espagnoles. Des mesures draconiennes sont prises : interdiction de la culture du tabac au Venezuela, dépeuplement des parties nord et ouest de Saint-Domingue (La Yaguana, Puerto Plata, Bayaha ou Montechristi). Grave erreur puisque les troupeaux sauvages se multiplient offrant aux *dégradés* de tout poil une activité nouvelle de masters ou de boucaniers. La pénurie de tabac fait envisager des établissements susceptibles de compenser cette perte et de dépasser les anciens profits. Même chose pour la Tortue où se trouvent des coupeurs de bois, en attendant Campêche.

Saint-Christophe est la mère des Antilles pour les Anglais comme pour les Français. Sur l'acte de constitution de la compagnie fondée par Esnambuc il est précisé (Du Tertre) que les colons « rapporteront ce qu'ils auront pris et recouvert sur les pirates et gens sans aveu, et sur ceux qui empêchent aux marchands français et alliés la navigation du côté du Sud, au-delà du tropique du Cancer et premier méridien des Esoles du côté de l'Ouest ». La course reste donc un objectif officiel. Les Saintes offrent un repaire aux flibustiers à l'écart de la colonie et les armements des *frères de la côte* peuvent dorénavant se constituer depuis cette base où il est loisible de faire bien plus que l'aiguade, le bois ou la carène. Comme par ailleurs Esnambuc revient de France avec l'autorisation de délivrer des commissions, Moreau, rejoignant Gabriel Debien et Pierre Pluchon, situe logiquement 1627 comme point de départ de la flibuste antillaise. Mêmes modestes, des armements sont montés auxquels

se joignent des navires assurant le ravitaillement de la colonie. Les planteurs de tabac embarquent également sur les navires flibustiers entre deux récoltes. Le provenu des prises est écoulé sur place, troqué contre du tabac. Cependant que les armements métropolitains demeurent peu nombreux. Si en 1635, année de la déclaration de guerre et de la colonisation de la Guadeloupe et de la Martinique, on relève 13 armements pour les ports normands et malouin, la moyenne se tient à 9 entre 1636 et 1638 et passe ensuite à moins de 3 pour la période 1639-1652 ; encore la course est-elle un complément à des activités de commerce ou de pêche à la tortue ou au lamantin et les navires excèdent rarement 100 tonneaux. Le cordon ombilical est coupé avec la métropole. L'île de la Tortue se substitue progressivement à Saint-Christophe et aux Saintes. Le mouillage est commode près de la côte nord de la Grande Île qui offre les produits de la chasse et peut servir de refuge. Après l'opération espagnole meurtrière de 1634, les rescapés réoccupent la petite île avec une alternance entre domination française ou anglaise. Une fois consacrée la naissance à peu près officielle de la flibuste antillaise, il convient de préciser que le chemin pris par les Hollandais et les Anglais est sensiblement différent. Pour les premiers, la flibuste antillaise s'inscrit de façon non négligeable dans le sillage de la WIC [647, 878, 879, 1104, 1517]. Pour les seconds, il est impossible de taire l'impact qu'a pu avoir la piraterie des années 1604-1620 qui rebondit en Irlande. De Mamora à Terre-Neuve en passant par Livourne ou Salé, ces écumeurs des mers laissent des traces durables aux Antilles [26, 581, 929].

Un problème se pose alors, redoutable : déshabiller les frères de la côte du mythe qui voile toute tentative de recherche à caractère socio-économique sérieuse. Certes d'aucuns revendiquent l'image plutôt que la réalité [734, 888, 889, 890, 891, 893, 1030, 1090, 1559]. La représentation sociétale est un autre biais [304, 841, 1151, 1175, 1358, 1490]. L'exercice ne prête pas à mal. Sauf qu'il semble que la nature de la légende soit à trouver dans les écrits d'origine. Les récits sont souvent tronqués [366, 652, 1240, 1653], les sources missionnaires elles-mêmes parfois un brin enthousiastes, les passionnés ont vite fait de déborder d'un cadre trompeur parce qu'envoûtant [1403, 1442, 1559, 1599]. À partir de là, des travaux s'attachent aux destins virevoltants de chefs flibustiers ou à des opérations corsaires réalisées en Amérique par le biais d'armements mixtes [84, 85, 328, 365, 442, 722, 861, 866, 889, 908, 1018, 1402, 1433]. Aussi utiles soient-ils la pénurie est évidente et il y a encore matière à employer. Le genre de la biographie coloniale mériterait une réhabilitation et une extension. Dans un contexte plus général, les zones de pillages permettent d'obtenir une cartographie relativement complète quand bien même l'existence des colons sur la longue durée est parfaitement

occultée. Les Anglo-Saxons traitent trop souvent les frères de la côte puis les forbans séparément [472, 643, 919, 1126, 1150, 1498], les Espagnols font de même non pas comme vecteur offensif mais comme menace ou contre-menace [43, 398, 1102, 1497, 1562]. La chose est compréhensible, dès lors qu'il s'agit des marges, telle la mer du Sud ou l'océan Indien car, dans cette situation, les flibustiers n'ont plus de quoi assurer leurs arrières et ne bénéficient d'aucun soutien [267, 732]. C'est justement de ce manque de recul, d'une histoire par à-coups dont souffrent de telles études. La flibuste n'est qu'une composante de la vie coloniale, primordiale à certaines périodes, mais intégrée à un système d'emblée plus complexe. Il est indispensable de se reposer sur des sources élargies, particulièrement sur la correspondance. Deux axes se détachent alors.

1° L'étude des bases flibustières qu'il est possible d'étendre à l'ensemble d'un bassin de peuplement [362, 367, 756, 864, 867, 870]. La Tortue a surtout suscité l'intérêt de quoi constituer une véritable chronologie de cet établissement pionnier et multipolaire, avant que la Partie française de Saint-Domingue ne fasse l'objet d'un champ plus étendu, centré il est vrai sur le Petit-Goave et l'Île-à-Vache [363, 364, 368, 766, 932, 1318]. Côté britannique et néerlandais, de solides ouvrages font également référence, qui englobent la flibuste dans une étude plus générale, en s'attardant sur la Providence, le Port Royal et les Bahamas.

2° L'étude de la réaction, de l'adaptation des populations et gouvernements placés sous une menace constante doit être conduite simultanément, sachant que les historiens espagnols ont beaucoup contribué à développer ce thème, qu'ils apportent une pondération essentielle à ce que peuvent écrire des historiens traditionnellement placés de l'autre côté. Sachant également que les colons espagnols ne sauraient être les seules victimes propitiatoires dans cette affaire, ils ont su échafauder une contre-course qui fait se déplacer la notion de terreur et de tuerie à l'ensemble de monde colonial.

Reste à établir une chronologie qui fasse l'unanimité. Faire naître la flibuste à la fin des années 1620 est un fait tangible. Il s'agit d'une course particulière, avec des traditions héritées des *Vitalienbrüder* des XIII^e et XIV^e siècles, des corsaires français les premiers à hanter les Nouvelles Indes dès le début du XVI^e siècle, des *sea dogs* sans oublier la piraterie anglo-hollandaise au début du siècle suivant (mise à la masse du butin, chartes-parties, élection du capitaine etc.). Mais l'enracinement antillais (l'acclimatation, la connaissance des lieux) ainsi que le recrutement tout à la fois pluriel (boucaniers, dégradés, petits blancs planteurs de pétun ou coupeurs de bois, engagés, esclaves et mulâtres) et lié à toutes les autres activités coloniales, marginalisent les frères

de la côte qui finissent par former une société originale, amphibie et pseudo indépendante [645, 748, 868, 1405, 1456, 1650, 1669, 1681]. En effet, la flibuste ne ressemble qu'accessoirement à ce que décrit Exquemelin. Un flibustier reste à terre une partie de l'année, qu'y fait-il ? Il se livre au commerce interlope lorsqu'il en a l'occasion ou qu'il reçoit des ordres dans ce sens. Il rejoint, de gré ou de force, une autorité mandatée par la métropole que ce soit pour des opérations en rase campagne ou pour une jonction avec une escadre royale (Estrées, Du Casse, Élisagaray, Pointis, Iberville, Cassard). Il subit de plein fouet la conjoncture. En temps de guerre son action est progressivement contrôlée, non pas que l'autorité suffise à la domestiquer. L'endettement, les capitaux fournis par les grands coloniaux expédiés sur zone à l'époque de Louis XIV ont un impact autrement plus efficace : depuis Ogeron jusqu'à et surtout Du Casse pour Saint-Domingue, Blénac pour la Martinique, à quoi s'ajoutent localement les officiers du Roi [316, 361, 859, 862, 863, 1265]. La flibuste, pour renouveler son personnel fréquemment, n'en a pas moins une mémoire. Les périodes d'indépendance s'achèvent toujours, après quelques heures de gloire, par un délitement tragique. Cela s'est remarqué dans les années 1680 tant dans les mers du Sud que dans celles du Nord où la réaction espagnole sait se montrer à la hauteur dans la protection et dans l'attaque. Pis que la fin de la guerre, c'est le changement d'ennemi héréditaire qui est signe de reconversions ardues et souvent impossibles. Les Anglais en font l'expérience les premiers, après quelques tentatives dans les années 1660, cette politique qui a pour objectif de favoriser le commerce espagnol s'impose dans les années 1680, c'est-à-dire au moment où commence la seconde guerre de Cent ans. Les actions désespérées de ceux qui sont brutalement considérés comme des parias annonce un amenuisement de la flibuste. D'ailleurs la *Navy* en a-t-elle encore besoin ? Seignelay, pour promouvoir le commerce direct des Malouins obéit aux mêmes règles sous les gouvernements de Pouancey et de Tarin de Cussy. C'est le degré de richesse ou plus exactement de misère de Saint-Domingue qui oblige Versailles à plus de circonspection. La flibuste française perdue dans une forme domestiquée parce que l'Espagne reste en guerre jusqu'en 1697 et que depuis longtemps l'Angleterre, opulente, est devenue un objet de convoitise. Malgré la disparition d'une partie des frères de la Côte dans la forbanterie au moment de Ryswick, une sédentarisation momentanée au moins des cadres ainsi qu'une reconversion des activités offrent à la flibuste française un répit au moins jusqu'à Utrecht. La grande période de piraterie des années 1720 qui s'ensuit n'a pas que des assises antillaises et elle est liée à d'autres problèmes [707, 708, 935, 1434, 1512, 1671]. La guerre d'Indépendance américaine et ses prolongements durant la

Révolution et l'Empire ainsi que la guerre contre l'Angleterre de 1812, voire les conflits liés à l'indépendance de l'Amérique latine, offrent une dernière fois la possibilité de renouer avec le phénomène corsaire [282, 515, 720, 837, 1004, 1120, 1320, 1334, 1335, 1441, 1576]. Mais c'est la dernière page du livre. La course intègre une vision tactique globalisante, jouant le rôle des hussards et autres cheveu-légers : agressifs mais point déterminants.

La liste des publications ne saurait être exhaustive. Ana Sánchez Fernandez a dirigé en 2002 le colloque *El Mediterraneo, un mar de piratas y corsarios*. Un autre colloque s'est tenu à Toulon sous la direction de Gilbert Buti en 2007 : *Course, corsaires et forbans en Méditerranée xive-xxi^e siècles*. La plupart des rendez-vous maritimes laissent une place non négligeable au fait corsaire, IMEHA à Greenwich en juin 2008 l'a encore montré. Pirates, forbans, écumeurs des mers, corsaires, flibustiers, frères de la côte, tous apparaissent au détour d'un paragraphe, que le sujet soit social, économique ou politique. Comment imaginer que les vice-amiraux dans les comtés anglais, que les lieutenants généraux des amirautés françaises, que les gouverneurs et les intendants des colonies ne tirent profit d'une situation toujours ambiguë parce que toujours en partie dissimulée, et que dire d'Élisabeth I^{re}, de Seignelay et de bien d'autres. Aujourd'hui encore, les pirates indonésiens ou somaliens et plus récemment les milices du Nigéria défraient la chronique, mais qui parle en connaissance de cause du financement des opérations ? Le sujet se révèle impossible à maîtriser, à circonscrire. Peut-être faudrait-il ici approfondir, là investiguer.

1° Des thèses aux Pays-Bas commencent à fournir des renseignements sur la nature des prises (origine, chargement, conditions de saisie). L'historiographie française se contente de bilans chiffrés, de pourcentages ou d'évaluations sans jamais donner le détail des navires capturés. Ce sont des exemples qu'il faut regrouper pour aboutir à une certaine consistance. Encore doit-on changer de vision : la prise est autrement plus importante que le preneur [299, 1531]. D'une part, les informations recueillies sont souvent plus complètes que celles obtenues lors d'une traversée sans histoire. Une prise fait jouer les assurances, elle nourrit les plaintes portées auprès des amirautés, elle suscite la réaction des autorités, des marchands voire provoque des faillites. Elle génère un profit plus facile à apprécier que la vente d'une cargaison en temps normal, des otages circulent etc. Le problème à surmonter pour le chercheur, par essence jaloux de ses sources, est de communiquer ses données. Un noble projet serait d'en arriver à constituer des fichiers nationaux accessibles à tous et d'attendre la même chose de nos collègues européens. Il est possible que, sur une

initiative néerlandaise, celle-ci voit le jour bientôt. L'histoire de la guerre sur mer en serait changée, celle du commerce maritime et colonial aussi. Mickaël Fawer, dans le cadre d'un master à Lorient, mène une telle démarche en reprenant systématiquement les informations fournies par les registres G5 du conseil des prises (Archives nationales). Le centre d'intérêt réside moins dans l'identification des corsaires, leur port d'attache, ou la nature du financement de l'armement, que dans la prise elle-même, les conditions de sa capture, les coordonnées géographiques, la route suivie et la cargaison.

338

2° L'étude humaine, sociale est encore à creuser. L'histoire de la course et de la piraterie a besoin de nouvelles biographies, quitte à s'éloigner des incontournables monuments. Et même ceux-là méritent un toilettage pour ne pas parler de ravalement, je m'en suis aperçu avec Cassard, comme Alain Roman avec Surcouf. Au-delà des chefs, des armateurs ou des autorités locales sur lesquels le travail ne manque pas, les équipages, leur recrutement, leur provenance, leur condition de vie, leur devenir restent en souffrance, parfois enfouis dans des mémoires de maîtrise. L'inventaire des rôles d'équipage et l'élargissement au tissu social environnant est une piste à suivre depuis les travaux de Bromley [303] et plus récemment de Stephen Snelders sur les chirurgiens embarqués [1511]. Le rapport à la violence une autre comme l'a montré le colloque *La Violence et la Mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècles)* [C28], ou le rapport à la religion [1076].

3° Si personne n'a cherché à récupérer la course pour l'inclure dans des thématiques clairement identifiées, hors celle consacrée à la marine de guerre ou la marine du Roi, il y a une raison. Certes, cette marine, à l'époque moderne, reçoit des missions très diverses (certaines frégates ont bien pratiqué la traite négrière non pas prêtées ou vendues à des compagnies mais bien pour le profit direct du Roi et de l'État). La cohabitation, le partage des tâches entre vaisseaux de guerre et armements particuliers trouvent leurs fondements dans les pratiques dunkerquoises à l'époque espagnole, du moins cette complicité montre-t-elle alors son efficacité. Déjà les navires, privés ou d'État, changent-ils de mains au gré des besoins. Mais le rapport entre la course et ses dérives pirates et l'État a un impact politique qui dépasse parfois la seule rentabilité, il n'est besoin de revenir sur le poids exercé dans le cours des négociations par la prise de Carthagène (1697), par celle de Rio de Janeiro (1711), voire par les risques encourus à la nouvelle de la prise et du pillage de Montserrat (1712). Encore faudrait-il mesurer combien les actes de piraterie ont été des prétextes idéaux pour enclencher des conflits. Plus qu'avec une escadre royale, c'est tout le personnel diplomatique des consuls et de leurs adjoints qui est

concerné par la course, il n'est qu'à voir la correspondance de la série B7 des AN. Là encore, beaucoup reste à accomplir.

4° Ce quatrième point intéresse les prolongements américains. À partir de ce qui a déjà été couvert qui tend à montrer le niveau de déprédation, la dynamique guerrière mis en œuvre par la flibuste, une question se pose. Dans quelle mesure le prisme adopté reflète l'exacte situation. La flibuste ne peut être abordée individuellement. Elle est une composante parmi d'autres et s'intègre dans le monde de la plantation, du commerce, de la traite négrière, du mouvement outre-mer des escadres royales, des politiques décidées à Madrid, Amsterdam, Londres ou Versailles. Masse mouvante, fluctuante, elle est alimentée par la misère. Misère dont profitent les « matelots » restés à terre. Le financement de la course antillaise est à définir. La flibuste comme exploitation de la mer est encore une piste à suivre. L'opération a-t-elle été rentable et les réponses ramèneront assurément à celles apportées pour la course en général. Sauf que l'armateur métropolitain, les réseaux sur lesquels il s'appuie à Dunkerque, Saint-Malo ou ailleurs ont été étudiés même si des pans entiers d'archives restent à visiter. Rien de tel pour la flibuste côté français. Apparemment, le lobby planteur n'a jamais perçu de quoi croître et prospérer par ce biais. Quand on sait que ce lobby (le mot n'est-il pas trop fort) a pour socle des officiers du Roi, des officiers des milices et des membres des conseils souverains, dont nombre sont d'anciens flibustiers ! Pour des milliers de vagabonds des mers qui ont péri sans laisser de trace, l'expédition de Carthagène en 1697 rapporte la bagatelle de 500 000 livres tournois à Jean Du Casse [865]. Il n'est pas le seul. Alors quid du profit et de la répartition de celui-ci ? Tous les trésors n'ont pas été enterrés. La prospérité coloniale, à l'heure de ses balbutiements, a su utiliser cette manne qu'il faudra tenter de mesurer.

L'ÉCRITURE DE L'HISTOIRE NAVALE FRANÇAISE À L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE : UN MODÈLE NATIONAL ?

Jean de Préneuf et Martin Motte
(Service historique de la Défense)
(Paris-Sorbonne – Saint-Cyr Coëtquidan)

On entend ici exposer comment les historiens français du xx^e siècle ont traité la marine de guerre française de l'ère contemporaine – c'est-à-dire depuis la vapeur. L'enquête révèle un modèle français fondé sur un rapport à la mer spécifique, celui d'une nation à la fois continentale et maritime, et sur la domination de l'État *via* le Service historique de la Marine (SHM). On verra que les guerres mondiales ont laissé une profonde empreinte : la marque durable de la Seconde a paru justifier une étude spécifique, confiée à Jean-Baptiste Bruneau. On proposera enfin un bilan actualisant ceux d'Hervé Coutau-Bégarie et d'Olivier Pétré-Grenouilleau [490, 1349] et indiquant les axes à creuser.

Quiconque mène une enquête historiographique doit faire preuve d'esprit critique, mais court le risque de s'ériger en censeur de travaux sans lesquels les siens n'auraient pas vu le jour. Nous espérons avoir évité cette ingratitude. Nous savons bien, d'ailleurs, que nous n'avons pu repérer les présumés inconscients de nos devanciers qu'à partir d'autres présumés qui feront sourire nos successeurs...

LA MISE EN PLACE D'UN MODÈLE OU LE RÔLE STRUCTURANT DU SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE (1919-1945)

Aux origines de l'histoire navale contemporaine

La fin du xix^e siècle et le début du xx^e voient une floraison d'ouvrages sur la politique navale dus à des ministres de la marine ou à des officiers.

L'essor colonial en est la cause principale, mais il suscite les critiques des « continentalistes », d'où un débat historique sur la vocation maritime ou terrienne de la France [788, 1535].

Un autre débat oppose les marins : l'école matérielle, ou Jeune École, soutient que les armes nouvelles – la torpille surtout – déclassent les leçons de l'histoire [404]. Le courant opposé s'affirme après 1890 pour triompher vers 1905 [1252] : il s'appuie sur les écrits de l'Américain Mahan, lui-même tributaire d'auteurs français [986]. Pour Mahan, les armes nouvelles affectent les tactiques, mais non les principes de la stratégie, dont l'histoire révèle la pérennité [1110]. La méthode historique est d'ailleurs en vigueur à l'École de guerre terrestre créée en 1876, qui influence l'École Supérieure de Marine créée en 1898 [1230].

Enfin, le régime d'assemblée favorise un débat où le passé est mobilisé [644] pour justifier telle ou telle option stratégique. Mais, de ce fait, des secteurs comme l'histoire du personnel et de sa formation sont occultés, à de rares exceptions près [504, 1313].

342

Un livre fondateur : le manuel de Tramond et Reussner

La première grande synthèse du xx^e siècle semble être les *Éléments d'histoire maritime et coloniale contemporaine (1815-1914)*, publiés en 1924 par Joannès Tramond et André Reussner [1409], suite du *Manuel d'histoire maritime de la France* publié en 1916 par le même Tramond, normalien, enseignant à Navale [1575]. Bien que le *Manuel* ne traite que de la marine à voile, ses postulats sont les mêmes que ceux des *Éléments*. Marqué par le mahanisme, le darwinisme social et l'impérialisme, Tramond entend montrer l'influence décisive de la mer sur la destinée des peuples. À ses yeux, l'histoire maritime est d'abord une histoire militaire. Mais elle est aussi une histoire politique, car les choix des gouvernants priment sur tout déterminisme naturel. Sur ce point, Tramond se démarque de Mahan en relativisant l'idée que la géographie de la France desservirait ses ambitions maritimes. Il entend convaincre l'opinion et les politiques de l'importance de la mer et diffuser le concept mahanien de maîtrise du large. Il insiste notamment sur la stabilité gouvernementale comme condition première d'une politique navale ambitieuse et suivie : le propos instruit en creux le procès de la III^e République, thématique promise à un bel avenir.

Lorsque paraissent les *Éléments*, Tramond est chef de la Section historique du SHM et professeur à l'École de guerre navale (ÉGN), héritière de l'École supérieure de Marine ; Reussner l'a remplacé à Navale. Comme le précédent,

l'ouvrage est un manuel destiné aux candidats à l'ÉGN, suit un plan chronologique, et ne dit rien de ses sources ; dans les chapitres rédigés par Reussner, toutefois, il est fait mention de nouveaux documents, sans doute les archives réunies par le SHM.

Le titre de ce second ouvrage indique une perspective plus globale que celle du premier : le cas français est traité dans une perspective comparatiste intégrant les interactions entre les différentes grandes marines et accordant une plus grande place au fait colonial. Les auteurs revendiquent un postulat positiviste : ils entendent se borner à l'exposé impersonnel des faits, ce que contredit en partie leur volonté de donner un sens au développement de la puissance navale mais aussi le ton général de l'ouvrage. En ce lendemain de Grande Guerre, en effet, le propos est chauvin et germanophobe. Liant marine et colonisation, l'ouvrage fait de cette dernière un service rendu aux colonisés. Il vante la clairvoyance des marins, présentés comme unanimement colonialistes : rien n'est dit des réticences de certains d'entre eux envers une expansion qu'ils jugeaient hors de proportion avec les moyens réels du pays.

L'interprétation de la politique navale menée depuis le Second Empire est assez équilibrée, mais plus les auteurs traitent de périodes récentes, moins ils se montrent critiques : ainsi, ils glissent avec pudeur sur les errements de l'administration Pelletan. On les sent bridés par leur appartenance professionnelle et leur motivation patriotique. Autre antienne promise à un bel avenir : l'idée que les Français manquent du feu sacré navaliste. Cette assertion renvoie au présupposé d'une nation obstinément continentale et à la dénonciation d'un « tempérament français » ayant besoin d'être régénéré.

Cet important ouvrage pose quelques-uns des traits qui ont caractérisé l'histoire navale française jusque vers 1990. À l'actif, il adopte une perspective globale incluant la marine marchande, le commerce extérieur et les flottes étrangères. Au passif, sa volonté d'objectivité contraste souvent avec le tour officiel et orienté du propos.

Une méthode et un dispositif institutionnel centrés autour du Service historique de la Marine

L'histoire de la première guerre mondiale est d'abord l'œuvre du SHM et de ses épigones [1379]. Durant l'entre-deux-guerres, les productions de cette matrice sont déclinées en publications visant tous les publics.

En 1919, Georges Leygues réunit en une structure unique le Service des archives de la marine, qui remonte à Colbert, et la Section historique de la

1^{re} section de l'état-major général de la Marine, créée en 1910. Jusqu'en 1921, le SHM est commandé par le capitaine de frégate Castex, étoile montante du mahanisme français avant 1914. Mais le contexte de l'immédiat après-guerre est moins favorable à l'école historique : faute d'avoir anticipé les succès des *U-Boote*, elle est attaquée par les héritiers de la Jeune École. Aussi Castex définit-il en 1920 une synthèse : la méthode historique ne doit plus être considérée comme source unique d'inspiration stratégique, mais il lui appartient de corriger les emballements de la méthode matérielle pour édifier une doctrine cohérente [1251].

344

C'est dans cet esprit que va travailler le SHM, dont la tâche est triple : recueillir les archives de la Marine, tirer les enseignements de son action, et la faire connaître. Cette mission incombe à la Section historique, commandée par le capitaine de frégate Laurens de 1919 à 1934 puis par le capitaine de frégate Barbier. En son sein, la Section des travaux historiques est plus précisément chargée de mener les études. Elle est dirigée par Tramond, auquel succède Reussner de 1935 jusqu'à sa retraite en 1958, et travaille au profit direct de l'état-major général de la Marine. On reste donc dans le cadre d'une vision utilitariste de l'histoire. Toutefois, l'activité du SHM ne se limite pas à l'histoire-bataille mais sait replacer le fait naval dans son contexte politique, économique et diplomatique.

Le SHM doit aussi concourir à la formation des élites de la Marine, en lien avec l'ÉGN. Cette dernière, d'ailleurs commandée par Castex de 1926 à 1928, fait une place centrale à l'histoire : chaque stagiaire réalise deux travaux de recherche durant son année à l'ÉGN, à partir des ressources documentaires du SHM et avec le soutien de son personnel. Le SHM dispense une douzaine de conférences par an aux stagiaires, la plupart assurées par Tramond puis par Reussner [1230]. Travaux et conférences sont aujourd'hui conservés au Service historique de la défense, département Marine (SHD-M) : malgré leur valeur inégale, ces pièces sont de première importance pour l'histoire navale contemporaine en même temps qu'elles témoignent du regard porté par leurs auteurs sur leur institution. Encore faut-il les aborder avec la distance nécessaire ; on y reviendra.

L'étude de la Grande Guerre est prioritaire. Avec le concours d'un archiviste-paléographe qui deviendra directeur des Archives de France, Charles Braibant [268], la Section historique classe près de 6 000 cartons d'archives afin de rassembler les matériaux nécessaires à la rédaction d'une histoire navale du conflit. Les travaux entrepris à partir de ces sources esquissent une histoire opérationnelle qui accorde toute leur place aux aspects organisationnels, économiques mais aussi diplomatiques. D'inspiration positiviste, elle se flatte

d'être impartiale. Elle souligne la liaison intime des marines et des armées tout au long du conflit : les rivalités qui les avaient opposées avant 1914 cèdent la place au concept intégrateur de Défense nationale. En revanche, la place accordée aux débats parlementaires est assez limitée et le personnel suscite peu d'intérêt. On retrouve la première configuration de l'historiographie de la Grande Guerre définie par Antoine Prost et Jay Winter [1384].

Ces études servent ensuite de base pour des articles paraissant dans la *Revue maritime*, rattachée au SHM en 1919, et pour des synthèses publiées chez des éditeurs privés à l'intention d'un public averti. La plus emblématique est le *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918* du capitaine de frégate Laurens (1929) [995], qui sera utilisé par tous les historiens ultérieurs. Laurens a également écrit plusieurs monographies sur la guerre sous-marine, le blocus et le commandement naval [993, 994, 996, 997]. Citons aussi celles du capitaine de vaisseau honoraire Thomazi, chef d'état-major du vice-amiral Ronarc'h pendant la guerre, puis détaché quelques mois au SHM dans l'équipe de Laurens. Dans la même collection que ce dernier, il publie *La Marine française dans la Grande Guerre (1914-1918)*, série de quatre monographies sur les principaux théâtres maritimes : Nord, Adriatique, Dardanelles, Méditerranée [1554, 1553, 1555, 1556]. Chacune est préfacée par l'un des anciens commandants du théâtre, ce qui n'est pas une garantie d'impartialité : par exemple, la préface de Guépratte est un modèle d'autojustification. La somme de Thomazi constitue néanmoins une excellente histoire opérationnelle à la façon positiviste. Elle cite de nombreux documents officiels et ses annexes en font un outil de travail commode.

Ces travaux de tour scientifique constituent le matériau dans lequel puisent des ouvrages plus ou moins romancés, notamment ceux de Guichard [768, 769] et surtout du capitaine de frégate Paul Chack, chef du SHM de 1924 à 1934 après avoir servi à la Section historique [419]. Leur littérature exalte la contribution de la flotte à la victoire, point méconnu du grand public tant celui-ci a été impressionné par les énormes pertes de l'Armée de terre. Guichard et Chack s'inscrivent de plain-pied dans la politique de rayonnement de Georges Leygues, qui vise à recruter du personnel et à obtenir des crédits [471].

La production historique émanant de la nébuleuse SHM reste donc une arme de légitimation d'une politique navale ambitieuse. Elle traduit une grande continuité avec les thèses navalistes de l'avant-1914, les auteurs étant souvent les mêmes et progressant selon un *cursus* qui mène des bancs de Navale aux éditeurs privés, *via* l'ÉGN et le SHM.

Dans la seconde moitié des années 1930, le SHM pâtit de la priorité accordée aux forces vu la reprise de la course aux armements navals. Le personnel et l'argent manquent pour publier les monographies réalisées dans les années 1920. L'essentiel de la Grande Guerre a été traité, ce qui réduit le champ d'études de la Section historique. De ce fait, l'intérêt de l'ÉGN pour l'histoire décroît : elle n'exige plus de ses stagiaires qu'une synthèse d'ouvrages ou de travaux préexistants [1230].

Toutefois, ces ouvrages et travaux émanent de la nébuleuse SHM et pérennisent ses présupposés. Ici s'enracine la tendance de l'historiographie navale française à se référer aux acquis « irréfutables » de cette nébuleuse plutôt que de retourner aux sources primaires. Il s'agit d'abord d'une pratique interne à la Marine, qui ne tient pas seulement à l'impératif de commodité (des hommes d'action ne peuvent éternellement débattre du passé) mais s'explique aussi par un ressort profond de la culture militaire : dans un milieu peu enclin au relativisme, ni la critique des sources ni celle des conditions de la production historique n'ont droit de cité. Dès lors, une confusion s'installe entre le discours et la réalité. En creux se dessine la conviction que la qualité d'officier ou d'historien officiel de la Marine vaut brevet de scientificité. Par la suite, cette pratique s'est largement diffusée dans le monde universitaire.

346

Une histoire de la Marine à l'unisson chez les autres auteurs

L'influence du SHM imprègne aussi des ouvrages dont les auteurs n'ont pas nécessairement accès aux archives. En 1932, le capitaine de vaisseau de réserve Jouan, traducteur d'ouvrages navals anglo-saxons, publie une *Histoire de la marine française* qui sera rééditée en 1950 [909]. Ce livre reconnaît sa dette envers les mémoires de l'ÉGN. Comme souvent dans les ouvrages de vulgarisation, la place de l'après-1870 est limitée. L'approche privilégie le rôle des grands hommes : sont ainsi évoquées la Marine de Colbert, celle des Pontchartrain, celle de Louis XV, celle de Louis XVI. Cette personnalisation s'achève avec l'Ancien Régime : ni Napoléon III, ni Georges Leygues ne sont crédités d'avoir développé « leur » Marine. Comme chez Tramond et Reussner, l'idée sous-jacente reste que les Français ne sont pas dignes de leurs marins.

Ce manque de distance se retrouve dans les albums de prestige qui forment le dernier étage de la production dérivée des études du SHM. La référence est ici l'*Histoire de la marine française illustrée* publiée en 1934 sous la direction de Charles de La Roncière et rééditée cinq ans plus tard [941]. Les XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles sont traités par Clerc-Rampal, un architecte naval venu à l'histoire *via* le musée de la Marine, nationaliste et colonialiste. Sur fond

de rivalités franco-britanniques renaissantes, il exalte la politique du Second Empire, dans laquelle la France était l'alliée de l'Angleterre sans être sa vassale. Il se montre sensible au thème de l'Union Latine, alors populaire auprès d'une large partie des élites françaises séduites par le fascisme. Une attention inhabituelle à l'époque, bien sûr liée à la formation de l'auteur, est accordée à l'évolution technique. Mais faute d'une véritable formation historique, Clerc-Rampal ne l'inscrit pas dans son contexte général. Pour ce dernier, il en est réduit à citer massivement Tramond, Reussner et Laurens. L'étude de la période 1898-1914 est très rapide et ignore la crise de Fachoda. En revanche, la marine marchande est à l'honneur.

On peut également citer l'*Histoire de la marine française* de Claude Farrère (1934), dont l'optique est la même que celle de Jouan [656]. La conclusion est d'un navalisme outrancier : seuls ceux qui comprennent la mer sont dignes de commander aux autres hommes ! Elle illustre un discours en vogue dans la Marine des années 1930, celui de la supériorité morale du « Grand corps », ferment d'une possible régénération nationale. Ce discours s'épanouira sous Vichy, et il n'est pas neutre que plusieurs officiers du SHD s'en soient fait les hérauts.

Deux exceptions à la charnière de l'histoire et du plaidoyer pro domo

Chef du cabinet militaire du ministre de la Marine en 1913-1915, directeur général de la guerre sous-marine en 1917, chef de l'état-major général de la Marine en 1920-1921, puis en 1924-1928, le vice-amiral Salaün publie son *Histoire de la marine* de la III^e République en 1934 [1457]. La politique navale de la France fait alors débat dans un contexte marqué par l'incertitude budgétaire, les velléités d'interarmisation et de création d'une armée de l'Air indépendante, ainsi que les conventions de limitation des armements navals. Salaün entend éclairer le présent à la lumière du passé. Il privilégie la politique navale du temps de paix, l'étude des budgets et celle des programmes. Le propos est très solide, plus documenté que chez Tramond et Reussner.

Le livre tranche par son originalité : il s'agit moins d'un manuel que d'un essai. La première partie évoque les lacunes de la politique navale française de 1870 à 1905. L'approche évite l'antiparlementarisme si répandu à l'époque : l'auteur avait d'ailleurs la réputation d'être un « républicain ». S'il insiste sur l'instabilité ministérielle et les erreurs des politiques, il ne cache pas celles des marins, notamment de la Jeune École. La deuxième partie (presque la moitié) est consacrée à la Grande Guerre. Les passages les plus originaux portent sur le fonctionnement de l'état-major général de la Marine et la conduite des opérations contre les sous-marins. Ils sont aux confins de l'étude historique

et du témoignage. La troisième partie couvre la période 1918-1932. Salaün reproche au gouvernement d'avoir manqué de fermeté lors de la conférence de Washington, procédé à des restrictions budgétaires en 1928, détaché l'aéronautique navale de l'état-major général de la Marine, créé un ministère de la Défense nationale en 1932, etc. À l'inverse, il loue le réalisme et la cohérence de la rue Royale. On bascule ici dans le plaidoyer *pro domo*.

Au total, Salaün propose une vraie réflexion et s'attache à des domaines peu étudiés ailleurs. Sa connaissance intime du sujet lui permet une grande indépendance par rapport à la nébuleuse SHM, mais il est en cela l'exception qui confirme la règle.

348

Tel n'est pas le cas de l'ouvrage de commande publié en mai 1942 par « Espagnac du Ravay », pseudonyme du commissaire général de la Marine Louis de La Monneraye, membre du cabinet de Darlan, qui en signe la préface : il s'agit d'une défense et illustration quasi-officielle de sa politique, influencée en outre par l'idéologie de Vichy [650]. La Monneraye minore l'action des prédécesseurs de Darlan, Salaün et surtout Durand-Viel. L'ouvrage garde pourtant un certain intérêt en ce qu'il présente de nombreux documents et aborde des thèmes peu traités ailleurs : personnel, bases, pétrole, etc. Surtout, il occupe une place singulière par son étonnante postérité : pendant un demi-siècle, il a été utilisé par les historiens français sans que soient toujours critiquées ses hypothèses et conclusions, la tâche n'ayant été menée à bien qu'en 1989, par Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan [488]. À ce titre, La Monneraye a atteint son but : asseoir durablement le mythe de « la Marine de Darlan ».

Conclusion sur la période 1914-1945

L'histoire navale de cette époque est d'abord l'apanage des marins. Elle se tourne prioritairement vers la Grande Guerre et porte l'empreinte du SHM : de là son tour opérationnel, élitiste, patriotique et colonialiste, mais aussi son optique globale. De là aussi l'habitude qui est prise de se passer des archives. Seuls les auteurs extérieurs à l'institution s'intéressent aux techniques et dans une moindre mesure aux personnels, mais ils restent des exceptions.

La galaxie SHM : une réplique sous influence du premier après-guerre

Après 1945, le SHM doit élaborer une histoire navale de la seconde guerre mondiale tout en en gérant au mieux les enjeux mémoriels et identitaires, au cœur de ce qu'Henri Rouso a appelé le « syndrome de Vichy ». Dans ces conditions, aux yeux de l'institution, l'histoire ne doit pas diviser mais rassembler en légitimant la conduite du plus grand nombre. Pour s'acquitter de sa mission, le SHM reproduit l'organisation et les méthodes des lendemains de la Grande Guerre. L'entreprise débouche sur des travaux de nature opérationnelle [375, 376, 377, 378, 379, 380, 496, 497, 498, 499]. Les faits sont présentés avec un minimum de commentaires afin d'éviter les questions politiques sensibles, encore que celles-ci soient parfois perceptibles. Plusieurs des responsables du SHM ont en effet eu des liens étroits avec Vichy et leur production tend à légitimer leur conduite, comme le montre ici même l'étude de J.-B. Bruneau.

Ce travail achevé, les années 1960 voient un renouvellement des thèmes abordés. Une plus grande attention est portée aux Forces navales françaises libres, en lien avec les débuts de la République gaullienne [112, 500, 934, 1069, 1254]. On rédige ensuite, sous forme d'études classifiées, l'histoire opérationnelle de la guerre d'Indochine [1202], puis, en 1966, celle de la crise de Suez, due à Philippe Masson, jeune agrégé recruté en 1965 [1161]. Elle marque une première évolution par son approche globalisante. Ces monographies sont publiées par le SHM au fur et à mesure que la loi sur les archives et les moyens financiers le permettent.

Dans un autre registre, les trois tomes de *La Puissance navale dans l'histoire* actualisent les manuels de 1916 et 1924. La continuité est assurée par Reussner qui cosigne le tome II avec Louis Nicolas, professeur à Navale, et le tome III avec le contre-amiral de Belot [1410, 1411, 1412]. Ces ouvrages offrent une synthèse intégrant les études réalisées par le SHM depuis 1945, avec les mêmes mérites et les mêmes faiblesses que ceux dont ils prennent le relais. Jusqu'à la parution de la synthèse de Philippe Masson en 1983, ils constitueront la référence obligée de la plupart des candidats à Navale et à l'ÉGN.

L'historiographie hors des instances officielles dans les années 1945-1970

Les monographies du SHM continuent à servir de base de données pour la plupart de ceux qui travaillent sur l'histoire de la Marine nationale depuis 1939 : ils tendent à les utiliser sans interroger les conditions de leur élaboration et leurs conclusions. La production pour le grand public est dominée par des livres sur la guerre de 1939-1945. Beaucoup sont rédigés par des amiraux liés à Vichy. À titre d'exemple, *La Marine française* du vice-amiral Joubert (1946) est de tonalité contre-révolutionnaire [910]. L'auteur met en avant la continuité de l'action de la Marine malgré les aléas du destin national, minore les divisions politiques qu'elle a connues et ne réserve qu'une page aux Forces navales françaises libres. La Marine est et restera à ses yeux un exemple d'harmonie sociale. Dans l'avant-propos qui suit la préface de l'amiral Lacaze (aux accents colonialistes), on trouve sans surprise mention des ouvrages de La Roncière, Tramond et Reussner, avec un remerciement appuyé à ce dernier.

350

Du côté des albums, on note d'abord la refonte du livre de La Roncière sous la direction de Georges Toudouze [614]. Le chapitre consacré au xx^e siècle est de Pierre Dubard, journaliste spécialisé dans les affaires maritimes. Centré sur les techniques, l'ouvrage est écrit dans un esprit positiviste. L'attention portée aux personnels tranche cependant avec la majeure partie de l'historiographie antérieure.

Plus de vingt ans après paraissent les trois tomes de *La Royale*, de Jean Randier, officier de la marine marchande [1395, 1397]. S'il reconnaît sa dette envers Tramond et Reussner, son approche est différente : il accorde une place centrale au matériel et au personnel. En revanche, il n'étudie pas les ports, les arsenaux et leur personnel. Les questions politiques ne sont évoquées qu'à la marge, mais le traitement de la seconde guerre mondiale est original : tout en critiquant Vichy et en saluant les Forces navales françaises libres, l'auteur rappelle que la confusion de la période exige des jugements nuancés. On a donc affaire à une historiographie de réconciliation nationale. La préface de l'amiral de Joybert, chef d'état-major de la Marine, loue d'ailleurs le souci de continuité attesté par le titre de l'ouvrage et le qualifie d'« *album de famille* ».

Quant au prolifique Henri Le Masson (1900-1977), il doit être classé à part en raison de son parcours atypique. Candidat malheureux à Navale, il a été publicitaire puis engagé volontaire en 1914-1918 avant d'entamer une carrière de journaliste et d'écrivain naval en marge des circuits officiels ou universitaires. De 1940 à sa mort, il collabore régulièrement à *Flottes de combat* ; correspondant de l'Académie de Marine en 1946, il en devient membre en 1949 puis président en 1968. Un temps conférencier à l'ÉGN,

cet autodidacte passionné de technique se spécialise dans l'étude des plateformes et dans celle des opérations, en remplaçant les unes et les autres dans leur contexte général [1034].

L'Université : une histoire navale confidentielle jusqu'à la fin des années 1970

Les recherches universitaires sur la marine militaire contemporaine restent rarissimes avant 1980. Trois d'entre elles se détachent par leur qualité et leur exploitation croisée des archives du SHM, du Ministère des Affaires étrangères et de la Justice militaire : dans les années 1950, Renée Masson étudie le rôle de la Marine durant la crise de Fachoda [1164] et P. Masson le passage de Delcassé au Ministère de la Marine [1157]. L'une et l'autre ont pour directeur Pierre Renouvin.

Plus tardive, la thèse de P. Masson sur les mutineries de la mer Noire est le pendant de celle de G. Pedroncini sur les mutineries de l'armée de Terre en 1917 [1159]. Elle s'inscrit dans une nouvelle phase de l'historiographie de la première guerre mondiale, davantage tournée vers les hommes du rang et les sous-officiers, et témoigne du renouveau de l'histoire sociale et politique [1384]. Toutefois, elle constitue aussi une étude opérationnelle.

Le frémissement de l'histoire navale dans les années 1980

Ayant établi des liens personnels avec l'université Paris-Sorbonne et l'Institut catholique de Paris, où il est un temps chargé de cours, Masson développe les relations entre le monde universitaire, les sociétés savantes et le SHM, dont il dirige la Section des travaux historiques. Cette orientation est liée à la nouvelle loi sur les archives, à la massification de l'enseignement supérieur et à la volonté de l'état-major d'utiliser l'intérêt grandissant des Français pour leur histoire comme vecteur de rayonnement.

L'ouverture à l'université se traduit d'abord par la co-direction de travaux. Du début des années 1980 jusqu'à sa retraite en 1993, c'est le plus souvent Masson qui en propose le sujet et en assure le suivi effectif avec l'aval du directeur officiel (généralement F. Caron et J. Ganiage, parfois J.-M. Mayeur). Ces travaux comblent des lacunes en utilisant des archives inexploitées ou délaissées : citons la maîtrise de C. de La Follie de Joux sur l'École Navale au XIX^e siècle, ou celle de J.-P. Redon sur l'organisation centrale du Ministère de la Marine de 1814 à 1902. Combinées aux études des appelés historiens ou officiers-mariniers du SHM, tel le travail d'E. Vibart sur les officiers de la III^e République [1632], ces recherches contribuent à préparer la synthèse de Masson.

Dans un second temps, bénéficiant du dynamisme de Michèle Battesti arrivée aux côtés de Masson, le SHM promeut une approche comparatiste. En 1986, il lance les Journées franco-britanniques d'histoire maritime, désormais bisannuelles. En 1987, il organise le colloque international *Marines et techniques au XIX^e siècle* [107], suivi en 1988 par *Les Marines de guerre, du Dreadnought au nucléaire* [106]. Enfin, il mène une politique d'édition ambitieuse : monographies [421, 423, 1454, 1468], actes des colloques, aide à l'édition des travaux du Comité de documentation historique de la Marine, animé principalement par des officiers de Marine en retraite.

La grande synthèse illustrée de Masson (1983) est la manifestation la plus spectaculaire de ce réveil historiographique [1158, 1160]. Les travaux ultérieurs en ont certes révisé certaines conclusions ou complété certains aspects, mais elle reste, vingt-cinq ans après sa parution, le manuel de référence en langue française.

352

La période contemporaine occupe le second tome. Liant marines de guerre et de commerce, il s'ouvre sur le constat d'un déclin pas seulement lié aux défaites de 1793-1815 et au blocus britannique, mais aussi aux partis-pris ruralistes de la Révolution et de l'Empire. Masson fait sa place au climat culturel, par exemple lorsqu'il étudie le scientisme de la Jeune École. Il consacre de nombreux passages aux ports et arsenaux ainsi qu'au personnel militaire et civil. Sans surprise, s'inscrivant dans la continuité des auteurs liés au SHM, il évoque à peine et de façon consensuelle l'action politique des marins en 1939-1945 : il privilégie les opérations et la dimension stratégique. L'un des apports majeurs de l'ouvrage concerne l'après-1945, pour autant que le permette une recherche alors embryonnaire.

La conclusion souligne l'ambiguïté des rapports entre la France et la mer. Le thème mahanien d'un pays détourné du large par sa richesse agricole n'est pour Masson qu'un mythe, car cette richesse est à relativiser, la France ayant longtemps souffert de disettes récurrentes. Il est tout aussi réducteur, selon lui, d'évoquer une psychologie nationale portée à la thalassophobie. Plus déterminantes sont les contraintes stratégiques : la lutte contre les Habsbourg, les guerres de 1792-1815 et la séquence 1870-1945 ont donné la primauté aux considérations continentales. L'histoire, avec sa part de contingence, a donc plus pesé que les constantes géographiques.

À beaucoup d'égards cependant, cette somme pérennise le modèle inauguré par Tramond et Reussner, puis poursuivi par Reussner et Belot, jusque dans la méthode adoptée. L'approche de Masson est de type universitaire sans satisfaire à toutes les exigences du genre : on n'y trouve pas de notes

permettant d'identifier précisément les documents cités ; sauf exception, Masson ne recourt pas aux sources primaires, mais réinterprète les travaux du SHM, de l'ÉGN et d'historiens anglo-saxons à la lumière de sa réflexion personnelle. Tout se passe à nouveau comme si l'appartenance de l'auteur au SHM garantissait à elle seule la scientificité du propos.

À la fin des années 1980, l'essor est indéniable mais ne doit pas être surestimé : il n'implique qu'une minorité d'universitaires, le reste étant constitué d'officiers de Marine ou de proches de l'institution, le plus souvent membres du Comité de documentation historique de la Marine. Aucune chaire d'histoire maritime contemporaine n'est créée et Masson est le seul spécialiste reconnu au-delà du cercle étroit des navalistes.

Un modèle en partie renouvelé à partir des années 1990

Dans les années 1990 interviennent des changements majeurs. Il y a d'abord un tournant méthodologique inauguré par la biographie de Darlan qu'Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan publient en 1989 [488]. Pour la première fois depuis les années 1960, une recherche d'ampleur s'appuie sur un dépouillement exemplaire d'archives publiques et privées, souvent inédites. Autre originalité, l'ouvrage associe un universitaire lié à l'enseignement militaire supérieur et un officier en retraite devenu un des meilleurs connaisseurs des archives navales contemporaines, membre de l'Académie de Marine et d'autres sociétés savantes.

Le paysage associatif se recompose autour de la Société française d'histoire maritime et se diversifie : en témoigne l'Association pour la recherche et le développement de l'histoire de l'aéronautique navale, créée en 1991. Ces sociétés contribuent au renouvellement historiographique [1246, 1613] et jettent un pont entre universitaires et non-universitaires, même si ceux-ci – à commencer par les officiers de Marine en retraite – sont largement majoritaires.

La massification du supérieur et la multiplication de facultés provinciales entraînent l'explosion des recherches. Sous l'impulsion de M.-T. Cloître et d'Y. Tranvouez, l'université de Bretagne occidentale creuse la voie ouverte par Y. Le Gallo en étudiant la place de la Marine dans la vie brestoise [452]. Les universités d'Aix-en-Provence, avec J.-M. Guillon, M. Agulhon et ses successeurs, en font autant pour Toulon. Les conditions de vie et les attitudes politiques des ouvriers d'arsenaux sont privilégiées, contrairement à celles des ingénieurs et plus généralement de l'encadrement. Plusieurs officiers de

Marine trouvent certes leur biographe en tant que notabilités locales, mais la dimension navale n'est pas l'axe principal.

Enfin, sous l'influence d'H. Coutau-Bégarie, les recherches sur la stratégie navale connaissent un développement sans précédent, illustré par les huit volumes de *L'Évolution de la pensée navale* (1991-2007).

Cet essor trouve à la fois un appui et un complément dans l'évolution du SHM, devenu en 2005 le SHD-Marine. Professionnalisée et rétractée sur Toulon et Brest depuis le milieu des années 1990, la Marine ressent le besoin de donner une nouvelle impulsion au SHM dans le cadre de sa stratégie de rayonnement. Cela passe par le recrutement de professeurs détachés du secondaire en remplacement des appelés qui secondaient Masson, à qui succède Philippe Vial en 1997. Les liens avec les universités sont renforcés, *via* en particulier des conventions avec Paris I et Paris IV. Une douzaine d'étudiants sont accompagnés chaque année et le SHM relance l'édition de thèses.

354

Le projet de recherche est redéfini pour tenir compte des besoins de la Marine, renouvelés par la fin de la Guerre froide. L'histoire opérationnelle perd sa centralité au profit d'une approche globale des rapports politico-militaires. Les demandes spécifiques de l'état-major de la Marine favorisent en outre des études sur le fait nucléaire (P. Boureille), le renseignement naval (A. Sheldon-Duplaix), ou les opérations extérieures, thématiques délaissées par l'Université.

La nouvelle orientation vise aussi à répondre aux besoins de l'enseignement militaire supérieur, avec lequel les liens se renforcent. Ils prennent d'abord la forme de conférences et d'exercices thématiques directement inspirés par des recherches récentes. Ensuite, deux à quatre officiers-stagiaires du Collège interarmées de Défense se lancent chaque année dans une recherche universitaire en histoire navale, le plus souvent sous la direction d'H. Coutau-Bégarie, enseignant et directeur de recherche au Collège interarmées de défense et à l'École pratique des hautes études, avec le soutien du SHD-Marine. L'enseignement de l'histoire dans les écoles de formation des officiers de Marine est relancé. Ces recherches redonnent toute sa place à la dimension politique afin de mieux cerner la place de la Marine dans la France républicaine.

Un renouvellement inachevé du côté des synthèses

L'Histoire ignorée de la marine française d'Étienne Taillemite n'est pas à proprement parler un manuel, puisque la première guerre mondiale, par

exemple, n'y est pas traitée, mais plutôt un éclairage sur certains épisodes insuffisamment évoqués. Animateur inlassable et incontournable de la recherche extra-universitaire, notamment au sein du Comité de documentation historique de la Marine, l'auteur consacre des pages importantes au XIX^e siècle, en particulier à la Jeune École et à ses origines [1535].

La dernière grande synthèse est *L'Histoire de la marine française* de Jean Meyer et Martine Acerra (1994) [11]. L'ère contemporaine en occupe un peu plus de la moitié et est due à J. Meyer. L'auteur souligne à la fois les carences de la discipline et son début de renouvellement, dont lui-même est un bon exemple. En dépit de sa grande qualité, l'ouvrage présente des lacunes : l'après-1945 est expédié dans la conclusion, il n'y a pas de notes et l'ensemble doit beaucoup à Masson, car J. Meyer, historien maritime réputé, n'est pas contemporainiste. En matière de synthèse, les habitudes de travail héritées de l'entre-deux guerres se sont donc conservées jusqu'à la fin du XX^e siècle.

Point de situation en 2007 : une mutation inachevée

Le renouvellement des problématiques n'a pas également bénéficié à toutes les périodes. Si le Second Empire commence à être bien balayé [103, 104, 292, 293, 1127, 1682], on ne relève qu'une thèse récente et exclusivement opérationnelle sur la guerre de 1870 [914]. La période 1870-1914 a été peu explorée ces dernières années [90, 1252, 1380]. L'historiographie de la première guerre mondiale semble figée : en témoignent les notices de Masson dans *l'Encyclopédie de la Grande Guerre* parue en 2004, pourtant censée refléter une recherche complètement renouvelée. L'entre-deux guerres n'est guère mieux loti, mais la seconde guerre mondiale connaît un frémissement qui se porte vers l'histoire politique [739, 1388] et l'histoire des bases [483, 826, 1400]. La guerre d'Indochine fait l'objet de quelques travaux [619]. Le contraste est grand avec la guerre d'Algérie qui présente des difficultés particulières, les archives de Vincennes ayant été expurgées, semble-t-il, et celles de Toulon n'étant pas inventoriées [651]. À cet épisode près, la IV^e République est la période dont la connaissance a le plus progressé [871, 1390, 1524]. Les recherches sur la V^e sont encore peu développées [78, 833], beaucoup d'archives n'étant pas encore inventoriées. Il est d'ailleurs à craindre que la loi sur les archives adoptée en 2008 ne restreigne les possibilités de travail sur cette période.

Contrairement à l'histoire de l'Armée, celle de la Marine contemporaine n'a donc pas achevé sa transition de l'histoire militaire traditionnelle aux études de Défense [1139]. Elle reste un parent pauvre auquel la somme dirigée par

A. Cabantous, A. Lespagnol et F. Péron ne consacrent que 20 pages sur 900 ! Le développement stimulant de Gérard Le Bouëdec ne couvre d'ailleurs que la période 1815-1940 [356]. Pareille carence montre l'ampleur du chemin qui reste à parcourir.

Parmi les chantiers à ouvrir ou à creuser, on mentionnera d'abord l'histoire politique de la Marine. L'histoire des personnels est restée trop cantonnée aux extrêmes, élites et ouvriers. L'histoire culturelle de la Marine est largement en friche, comme l'histoire des doctrines au-delà de la seconde guerre mondiale. Enfin, au-delà d'une approche politique, l'histoire navale des deux guerres mondiales est à reprendre en retournant aux sources car la « nouvelle histoire-bataille » s'y est peu intéressée et tout un pan des archives du SHD-Marine commence à peine d'être exploitable.

356

L'histoire de la Marine militaire française contemporaine donne encore une impression de marqueterie. Cela s'explique d'abord par la prégnance du modèle mis en place autour du SHM dès le premier xx^e siècle. Ce modèle très français a éclaté depuis la fin des années 1980 pour ouvrir la voie à une normalisation-alignement progressive du champ contemporain sur le reste de la discipline. Le mouvement est certes inachevé, mais on ne peut plus écrire comme par le passé que l'histoire navale contemporaine est une histoire-bataille officielle faite par des officiers et pour des officiers ! Elle constitue en définitive un champ d'études pionnier dans la mesure où le retour à des archives longtemps délaissées est encore récent et parcellaire.

« *GLORIA VICTIS* ».
L'ÉCRITURE DE L'HISTOIRE NAVALE
DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

*Jean-Baptiste Bruneau*¹

L'histoire de la Marine de la seconde guerre mondiale a trouvé depuis 1945 dans ses historiens des défenseurs, aussi constants qu'habiles, de son action. À la description de son efficacité pendant la « drôle de guerre » [1311]², au cours de laquelle la marine a assuré la protection des lignes maritimes avec l'Empire ainsi que le blocus de l'Allemagne et permis, avec l'aide des Britanniques, la destruction du *Graf von Spee* en rade de Montevideo, répondent son rôle dans la protection de la souveraineté française hors de la métropole (via les flottes d'Indochine et des Antilles), et l'enjeu capital qu'elle a constitué dans les négociations d'armistice avec le vainqueur, le tout en sauvegardant, temporairement, ses intérêts matériels en France occupée.

Mais, paradoxalement, alors que la marine « invaincue » joue un rôle sans équivalent dans son histoire sur le plan politique, dont témoignent la place prise par la figure emblématique de l'amiral Darlan, un temps promu « dauphin » du Maréchal Pétain, mais aussi l'adhésion d'un grand nombre de ses membres au régime de la Révolution Nationale, l'engagement des marins est très largement sous-estimé, quand il n'est pas purement et simplement

- 1 Maître de conférences à l'université de Bretagne-Sud, chercheur associé au Département Marine du Service historique de la Défense.
- 2 Efficacité dont Robert Paxton note toutefois que le jugement d'engagement énergique de la marine française au cours de la « drôle de guerre » mérite d'être nuancé. Il affirme en effet que « si l'on envisage l'ensemble de la campagne navale française de 1939-1940, l'adjectif prudent s'impose plus volontiers pour décrire la façon dont Darlan a utilisé la flotte » [1311] p. 4-5.

passé sous silence [1160]³. De cette fameuse « marée bleue » raillée par les journalistes de Londres, de cette France « Société Protectrice des Amiraux »⁴, l'histoire de la marine semble avoir peu retenu.

Il est vrai que, selon un processus désormais bien établi [1384], l'histoire du conflit a d'abord été préemptée : la parole des témoins prestigieux a permis de développer une version des faits qui, parce qu'elle recoupaît en partie les aspirations de la masse des officiers de marine autant que celle du commandement de l'après-guerre (constat qui n'est d'ailleurs nullement spécifique à la marine⁵), s'est imposée dans les esprits [58]⁶. Parce qu'elle s'inscrit parfaitement dans une tradition historiographique avalisée par l'institution qui privilégie l'histoire opérationnelle pour laisser dans l'ombre les problématiques politiques sous-jacentes⁷, l'historiographie de la seconde guerre mondiale laisse prospérer une grille de lecture « aronienne »⁸ qui s'impose au cours des décennies 1970-1980 sans que les avancées de l'historiographie ne viennent ensuite la remettre en cause, la marine restant pour le moment à l'écart des relectures dont l'armée de l'air a, notamment, été l'objet⁹.

- 3 Dans son *Histoire de la Marine*, Philippe Masson ne fait qu'évoquer la « marée bleue » en rappelant, sans plus de précisions, qu'elle « s'intègre dans le système de la Révolution nationale où elle prend des allures de modèle, ne serait-ce qu'en vertu de ses qualités de cohésion, de discipline, d'abnégation et d'efficacité », tout en ayant pris le soin de préciser que les officiers de marine « continuent, malgré tout, à souhaiter la victoire de l'Angleterre » [1160], p. 434.
- 4 À la date du 20 mai 1941, Jean Galtier-Boissière raille « la France : *La Société protectrice des Amiraux*. On en a mis partout : à la présidence du Conseil, dans les ministères et même à la police ». – Voir Jean Galtier-Boissière, *Mon journal pendant l'Occupation*, Garas, La Jeune Parque, 1944, p. 44.
- 5 On consultera dans cette logique les pages d'Henry Rousso sur l'exorcisme gaullien. Voir Henry Rousso, *Le Syndrome de Vichy. De 1944 à nos jours*, Paris, Le Seuil, coll. « Points/Histoire », 2^e édition, 1990, p. 83-92.
- 6 À l'instar de ce que l'amiral Auphan remarquait à propos des mémoires de Winston Churchill, les mémoires, « sont plus que des souvenirs personnels et tendent à fixer l'Histoire » [58], p. 47.
- 7 On renverra à la synthèse réalisée par Martin Motte et Jean de Préneuf.
- 8 Cette grille de lecture est axée sur la thèse du « double jeu » du régime du maréchal Pétain, lequel aurait été avant tout soucieux de protéger et de conserver ce qui pouvait l'être face aux exigences allemandes : voir Robert Aron, *Histoire de Vichy*, Paris, Fayard, 1954. Ses conclusions ont été très largement remises en cause par l'ouvrage pionnier de Robert O. Paxton sur la France de Vichy dans les années 1970 et par les historiens français de la seconde guerre mondiale depuis les années 1980.
- 9 Voir Claude d'Abzac Epezy, *L'Armée de l'air de Vichy 1940-1944*, Vincennes, SHAA, 1997, 723 p. On doit toutefois signaler les thèses en cours de Thomas Vaisset sur l'amiral Thierry d'Argenlieu (Paris X-Nanterre), d'Odile Girardin-Thiébaud sur les amiraux en politique sous Vichy (Bordeaux III) et celle, publiée, de Lars Hellwinkel sur la base navale de Brest sous l'Occupation (UBO/Kiel). Cf. Lars Hellwinkel, *Der deutsche Kriegsmarinestützpunkt Brest*, Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte, 2009.

L'histoire de la marine française au cours du second conflit mondial est l'histoire d'un combat contre une supposée histoire officielle qui aurait accablé la marine lui prêtant faussement les plus noirs desseins et les plus sombres réalisations au cours des années de guerre. Les « mémorialistes-historiens » que sont les amiraux Auphan [59], Decoux [561], Robert [1435] et Godfroy [743] se retrouvent dans la même dénonciation de cette histoire officielle dont ils peinent, cependant, à trouver des exemples. Si l'on excepte Albert Kammerer [912]¹⁰, dont les ouvrages permettent à ses détracteurs de ressasser l'antienne de la calomnie, aucune voix discordante ne vient porter la contradiction à ce chœur d'amiraux. Cette lacune permet d'intégrer l'action de la marine dans une perspective beaucoup plus vaste, celle de la réhabilitation de l'entreprise de Révolution Nationale et de la dénonciation de la guerre civile qui trame l'histoire du pays depuis la révolution française, dans la plus pure tradition contre-révolutionnaire [60, 1380]¹¹.

Si la volonté de présenter sous un jour favorable l'action qu'ils ont menée, en métropole ou dans l'Empire, joue un rôle important dans la publication de ces ouvrages qui sont tout à la fois les productions de marins, de mémorialistes et d'historiens, elle ne saurait tout expliquer. En effet, ces amiraux-historiens

- 10 L'ambassadeur Albert Kammerer est l'auteur de la première synthèse sur l'histoire de la marine française de juillet 1940 à novembre 1942, synthèse dans laquelle, tout en reconnaissant la carence du « commandement suprême », il se refuse à réclamer des poursuites judiciaires, préférant les placer devant le jugement de l'Histoire [912], p. 14-16. Il est aussi l'auteur de deux ouvrages sur Mer el-Kébir et sur le débarquement d'Afrique du Nord, ce dernier suscitant une réponse cinglante de l'amiral Auphan qui affirme péremptoire que « le livre de M. Kammerer n'est pas un livre d'histoire : ce n'est qu'un pamphlet » avant de conclure qu'il ne s'agit pas seulement d'une « histoire, arrangée à sa manière, des événements de novembre 1942. S'il n'avait été que cela, il ne mériterait pas une attention particulière. Le livre de M. Kammerer est un livre à thèse et ses thèses sont, ni plus ni moins, celles des communistes ». – Voir Amiral Paul Auphan, « Un témoin à la barre de l'Histoire », *Écrits de Paris*, n° 54, avril 1949, p. 62-70. L'attaque des anciens témoins est d'autant plus violente que les ouvrages d'Albert Kammerer ont connu une diffusion considérable dont témoignent les chiffres rapportés par leur auteur ; il affirme ainsi que son ouvrage sur Mers el-Kébir a été tiré à 120 000 exemplaires, tandis que celui sur le débarquement de novembre 1942 a atteint les 220 000 exemplaires. – Voir [912], p. 516.
- 11 Comme le rappelle l'amiral Auphan, évoquant les heurts entre FNFL et marins fidèles au maréchal, « il faut se reporter en arrière, suivre toutes les cassures politiques subies par la France depuis la révolution de 1789 pour comprendre ces crises de conscience », [60], p. 333. On retrouve cette tradition contre-révolutionnaire dans ses ouvrages et ses articles (dans les *Écrits de Paris*) caractéristiques du néo-vichysme des années d'après-guerre ; on notera notamment : Amiral Paul Auphan, *Mensonges et Vérités. Essai sur la France*, Paris, Éditions Self, coll. « Les îles d'Or », 1949, 191 p. Concernant l'importance de cette culture contre-révolutionnaire au sein de la marine de l'entre-deux guerres, on consultera avec profit la thèse de Jean de Préneuf sur les officiers de marine de la III^e République [1380], p. 71-178 et p. 251-259.

sont aussi des hommes accusés, de manière formelle pour les amiraux Robert, Auphan et Decoux qui doivent rendre des comptes devant la Haute-Cour, ou plus discrètement pour l'amiral Godfroy, jamais rappelé de sa deuxième section. La possibilité qui leur est offerte de donner leur interprétation des faits et de faire mentir leurs accusateurs tout en se positionnant comme des victimes, positionnement dans lequel ils intègrent opportunément l'institution injustement calomniée, est donc immédiatement saisie par ces amiraux-historiens.

Mais si cette version des faits a été entérinée sans discussion, c'est aussi parce qu'elle s'est bien gardée de se pencher sur les questions politiques au profit des aspects tactiques, matériels et géostratégiques. Un des exemples les plus remarquables est sans nul doute celui de l'amiral Robert qui présente sa politique aux Antilles comme un succès ayant permis le maintien de la souveraineté française sous la menace anglo-saxonne et la protection des bâtiments ; sur la réalité du pouvoir exercé par les marins dans ce qui constitue, ici sans doute plus que nulle part ailleurs, une « marée bleue », il reste évasif. La force de cette historiographie réside donc en grande partie dans le primat d'une histoire-bataille, dont Jacques Mordal (alias Hervé Cras¹²) se fait le spécialiste et le vulgarisateur talentueux dans les années 1950-1960 [1235 à 1239] ouvrant la voix aux ouvrages d'Edmond Delage [574], Albert Vulliez [1660, 1661, 1662], Pierre Varillon [1606, 1607, 424]¹³, Henri Noguères [1267] et, plus récemment, Jean-Jacques Antier [36 à 40]¹⁴. Grâce à la sous-évaluation de la composante politique de l'action de la marine pendant la

12 Le médecin de marine Hervé Cras joue évidemment un rôle central dans le dispositif historiographique de la marine de la seconde guerre mondiale ; outre son œuvre considérable sous le pseudonyme de Jacques Mordal, il occupe la fonction clé d'officier-archiviste puis chef de la Section des études historiques au Service historique de la Marine entre 1953 et 1965 tout en poursuivant ses activités journalistiques dans des journaux marqués à l'extrême-droite de l'échiquier politique, tels *Aspects de la France*, *Rivarol* et les *Écrits de Paris*, sous le pseudonyme de Jacques Mardyck. Cousin de l'amiral Auphan, le médecin de marine Cras fait partie du cabinet de celui-ci lorsque ce dernier prend la tête du secrétariat d'État à la Marine du 18 avril au 18 novembre 1942. Voir capitaine de vaisseau Édouard Archambeaud, *D'un siècle à l'autre*, texte dactylographié. SHD/Marine. LG257 (2), p. 405.

13 [1606, 1607]. – Après avoir connu le succès avec Henri Rambaud au début des années 1920 pour leur enquête sur les maîtres de la jeune littérature, Pierre Varillon devient à partir de 1934 un des quatre chroniqueurs maritimes de l'Action Française de l'entre-deux guerres (avec Jacques Bainville, l'amiral Schwerer et « John Frog », pseudonyme du journaliste Jean Gautreau). Son œuvre, tout entière tournée dans le sens d'une glorification inconditionnelle de la geste maritime, lui permet de développer très rapidement des amitiés au sein de l'institution maritime ; il est notamment proche du futur amiral Auphan et de du futur secrétaire général du maréchal Pétain, l'amiral Fernet [424], p. 149.

14 [36, 37, 38, 39]. La totalité de ces ouvrages a été reprise dans le premier volume des grandes batailles navales de la seconde guerre mondiale [40].

guerre, cette histoire est très vite acceptée en raison de son aspect consensuel laissant peu de place à la polémique [1246]¹⁵.

Cette option d'une histoire opérationnelle est donc naturellement partagée par le Service historique de la Marine qui, dans la logique de l'histoire officielle alors traditionnellement effectuée par les services historiques d'armée, privilégie cette « histoire-bataille », qu'elle veut dépassionnée et apolitique, dans les travaux qu'il réalise sur les différents théâtres d'opération. La collection d'ouvrages dirigée par le capitaine de vaisseau Caroff témoigne ainsi de cette volonté de présenter une version définitive de l'action de la marine au cours du second conflit mondial [375 à 380, 496, 497, 498]¹⁶. Même si ces ouvrages restent aujourd'hui encore irremplaçables, en raison de la somme considérable d'informations qu'ils ont permis de rassembler, leur approche purement opérationnelle a considérablement vieilli sur la forme¹⁷ et certains éléments d'analyse apparaissent singulièrement datés voire contestables sur le fond [377]¹⁸.

Il est vrai que le Service historique de la Marine entretient durablement des relations privilégiées et ambiguës avec les grands noms de la marine de Vichy auprès desquels ses historiens viennent chercher des informations voire des imprimaturs. C'est ainsi qu'Hervé Cras envoie au vice-amiral Le Luc en 1957 une demande de correction de son travail concernant des faits se déroulant

- 15 Le choix de privilégier les aspects opérationnels de la seconde guerre mondiale est certes un choix de militaires professionnels, pour lesquels il y a des enseignements opérationnels à tirer, mais la rigueur avec laquelle il est appliqué, de manière exclusive, montre qu'il est aussi une manière d'éviter certaines interrogations. On retrouve cette même démarche dans la préface du président de l'ARDHAN (Association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'aéronautique navale) l'amiral Doniol qui, préfaçant les mémoires du capitaine de vaisseau Robert Morin, pionnier de l'aéronavale, justifie les coupures qui ont été effectuées. Il précise qu'il « a paru nécessaire d'atténuer, voire parfois de gommer totalement, certains jugements corrosifs de l'auteur sur un bon nombre d'officiers de Marine de tous grades qu'il a rencontrés au cours de sa carrière [...]. Le temps a fait son œuvre et il a semblé convenable de renoncer à évoquer des polémiques à propos d'événements vieux de plus d'un demi-siècle et dont les acteurs ont pour la plupart, sinon tous, disparu » [1246], p. 7.
- 16 Cette très importante collection éditée par le Service historique de la Marine au cours des années 1950-1960, présente, par théâtres d'opération, l'organisation et l'activité de la marine entre 1940 et novembre 1942.
- 17 Au-delà d'une présentation des pièces d'archives souvent lacunaire ou imprécise, l'illusion d'une histoire opérationnelle vierge de tout l'arrière-plan politique qui trame aussi le conflit laisse aujourd'hui sceptique.
- 18 Si l'on prend l'exemple du volume portant sur les événements survenus sur le théâtre atlantique après le 25 juin 1940, on observe que certains développements relèvent purement et simplement de la paraphrase, quand ce n'est pas la copie intégrale, de rapports reçus par la commission d'enquête sur les événements survenus aux Antilles depuis novembre 1942. Voir « L'évolution de la situation aux Antilles d'avril à juillet 1943 » [377], p. 297.

avant l'action britannique du 3 juillet pour son ouvrage sur la crise franco-britannique [499], demande qui est évidemment acceptée et suivie d'une note de vingt-quatre pages dans laquelle l'ancien directeur de cabinet de l'amiral Darlan corrige et annote le manuscrit¹⁹. Et le processus fonctionne aussi dans l'autre sens comme le montre l'envoi d'un chapitre du manuscrit d'*Adieu marine* par l'amiral Decoux au professeur Reussner²⁰ en lui demandant de lui dire « en toute liberté » ce qu'il en pense²¹.

Si la présentation du rôle de la marine dans le second conflit mondial rencontre une quasi-unanimité, c'est bien parce qu'elle est énoncée par les anciens responsables de cette marine et avalisée par les historiens de la Marine nationale de l'après-guerre, soucieux, à l'image de leur hiérarchie, de rétablir une unité dont la reconstitution a été si difficile²². La mémoire douloureuse, et très largement instrumentalisée par les grands témoins, des lendemains de la Libération joue ici un rôle clé pour comprendre la radicalisation du discours de ces marins qui, faut-il le rappeler, restèrent, dans leur grande majorité, fidèles au régime du maréchal Pétain. La représentation catastrophée de l'épuration, dont les conséquences furent pourtant limitées sur le strict plan comptable, permet d'en discréditer les responsables et, dans le même mouvement, de réhabiliter les soi-disant persécutés [610, 60]²³. Les amiraux-historiens, tout

19 Dossier « Correspondance échangée avec le Service historique de la Marine », 3 BB8 CE11.

20 André Reussner est le prédécesseur d'Hervé Cras au Service historique de la Marine où il occupe la fonction de chef du service des travaux historiques. Il dirige une histoire de la puissance navale dans l'histoire et signe avec l'ancien préfet des Pyrénées-Orientales de septembre 1940 à octobre 1942, le contre-amiral Raymond de Belot, le troisième volume couvrant la période 1914-1959 [557]. Professeur d'histoire maritime à l'École navale de 1920 à 1935, il est ensuite détaché au service historique de la Marine et s'occupe des sections « Marine marchande » puis « Études générales » à l'Amirauté au cours de la guerre. Élu à l'Académie de marine en 1937, il en assure la vice-présidence en 1955.

21 Lettre de l'amiral Jean Decoux à André Reussner du 20 octobre 1955. 1 BB2 195. S'il s'agit souvent de marques de simple courtoisie dont les conséquences sont minimes, les acteurs de l'histoire dictent parfois aux historiens du Service historique leur version des faits comme en témoigne la « note sur les télégrammes personnels adressés à l'amiral Darlan en novembre 1942 » rédigée par l'amiral Auphan en octobre 1950. SHD/M ; 2 DOC 133.

22 La reconstruction de la marine s'est naturellement faite autour du plus grand nombre, c'est-à-dire sur les officiers restés fidèles, au moins jusqu'en novembre 1942, au régime du maréchal Pétain. Dans cette logique, il a semblé naturel de fondre les trajectoires individuelles dans une communauté de destin afin de reconstruire l'unité du corps.

23 Il est impossible de citer ici toutes les critiques que l'épuration a suscitées au sein de la marine et la mythologie qu'elle a engendrée. On retiendra particulièrement les pages du vice-amiral Docteur qui reflètent jusqu'à la caricature le sentiment commun : « Tous les marins que Londres et Alger n'avaient point distingués furent donc déferés devant un Comité dit d'Épuration dont les membres n'avaient eu, sur les navires que de bien médiocres états de service. Dans ces conditions, de nombreux jeunes amiraux et commandants, ayant une valeur éprouvée et des titres de guerre homologués, furent licenciés ou mis

en feignant d'oublier que les condamnations pénales furent l'exception et que les sanctions administratives lourdes (exclusion de la marine avec ou sans solde) furent elles aussi peu nombreuses, n'atteignant que les officiers aux plus hauts postes de responsabilités ou politiquement très compromis, font de cet exercice rhétorique jusqu'à la fin des années 1970 un leitmotiv qui permet d'affirmer, au mépris du bon sens, que les marins n'ayant pas rejoint Londres en 1940 ont été écartés de la marine après 1945²⁴.

Malgré les excès, voire les mensonges, qu'ils soient directs ou par omission, des grands témoins, la version d'une marine unifiée luttant, au-delà de ses choix politiques, dans le sens de la grandeur de la France, convient à ceux qui forment le gros de la marine de l'après-guerre au sein de laquelle les anciens des Forces Navales françaises Libres (FNFL) forment une minorité incapable de faire entendre une version différente [112, 934, 1069, 1254, 153, 1162]²⁵. Et il faut attendre l'ouvrage du vice-amiral d'escadre Chaline et du capitaine de vaisseau Santarelli pour que réapparaissent les actions des FNFL dans l'historiographie [421]²⁶, voix dissonante et parfois militante qui explique la valse hésitation du Service historique de la Marine à publier un texte qui bouscule les codes établis depuis l'après-guerre [422, 423, 1468, 236]²⁷. Pour la majorité, il reste préférable d'admettre dans une optique

en congé d'armistice, pour être finalement liquidés sans même la pension à laquelle ils avaient droit, la retenue ayant été faite sur leur solde pendant toute leur carrière », [610], p. 255. Il s'agit certes d'un texte qui tient plus du pamphlet que de l'ouvrage historique, mais le développement que l'amiral Auphan et Jacques Mordal consacrent à cet épisode dans la réédition augmentée de leur histoire de la marine française dans la seconde guerre mondiale montre, sur un ton, il est vrai, plus serein, que le fond du propos reste le même [60], p. 594-600.

- 24 Voir Jean-Baptiste Bruneau, « L'assainissement du grand corps. Les ambiguïtés de l'épuration des officiers de marine au lendemain de la seconde guerre mondiale », *Chronique d'Histoire maritime*, n°61, décembre 2006, p. 123-139.
- 25 On notera cependant l'arrivée, concomitante à celle de la V^e République, des études réalisées par le Service historique de la Marine dans les années 1960 [112, 934, 1069, 1254] ainsi que de l'ouvrage de Michel Bertrand qui constitue une première synthèse de l'histoire des FNFL laquelle s'appuie à la fois sur les récits des anciens marins de la France Libre ainsi que des synthèses opérationnelles réalisées par le Service historique de la Marine dans les années 1960. Voir [153]. Mais ces mentions restent bien marginales et la faible place que leur accorde Philippe Masson dans son ouvrage sur la marine française en 1939-1945 témoigne de son manque d'intérêt pour ces épisodes [1162].
- 26 Dans leur avant-propos, les auteurs rappellent que cet « historique est celui des oubliés » et même si cet oubli est confronté aux exploits de leurs camarades des autres armées (terre et air), nul doute que les responsables de cet oubli doivent être recherchés aussi dans la place qui leur est accordée dans les histoires de la marine.
- 27 Le chef du Service historique de la Marine refuse ainsi de publier le deuxième tome de *l'Histoire des FNFL* au motif que leurs auteurs ont adopté « un point de vue trop unilatéral et trop passionné pour qu'il puisse s'inscrire dans le cadre des publications du Service historique, qui recherchent, par vocation, la stricte neutralité ». Voir la lettre du contre-

aronienne que « pendant que la grande masse des marins, fidèle au maréchal Pétain, s'employait à faire vivre leurs compatriotes malheureux et servait ainsi de bouclier à la France, certains autres, qui n'étaient pas dans la métropole au moment de l'armistice ou qui avaient pu la quitter pour continuer à se battre, lui servaient d'épée » [60]²⁸ : la marine n'a donc fait que son devoir au cours de la seconde guerre mondiale, ce qui lui a permis de maintenir « un pavillon sans tâche » [1664]²⁹.

Si les aspects opérationnels ont été très largement étudiés, les aspects sociologiques, l'histoire politico-idéologique et celle des représentations sont en revanche des terrains presque vierges. À l'exception des quelques travaux universitaires encore inédits qui traitent, le plus souvent, les questions politico-idéologiques à la marge, on doit se contenter de propos aussi péremptoirs qu'hasardeux car s'appuyant sur quelques témoignages de « grands anciens » plus que sur la réalité des sources [1160]³⁰. La question du conditionnement idéologique dans les années d'entre-deux guerres, celle de la place occupée par l'idéologie d'Action française méritait sans doute une réponse plus sérieuse que les formules rapides de Philippe Masson [1160]³¹. Ce dernier, chef de la

364

amiral Kessler au vice-amiral d'escadre Chaline du 23 juin 1992 dans [422]. Finalement les trois volumes suivants de l'historique des FNFL sont publiés par le Service historique de la marine puis par le Service historique de la Défense.

28 [60], p. 243.

29 L'expression a donné son titre à l'ouvrage du contre-amiral Alex Wassilieff qui clôt son propos en rappelant qu'en définitive, « et sans jamais s'être concertés, les marins restés fidèles au Maréchal et les volontaires de la France libre n'ont cessé, dans le fond de travailler pour la même fin. Comment aurait-il pu en être autrement puisque les uns et les autres étaient animés par un égal amour pour la France ? » [1664], p. 325. La volonté d'unir dans un même but ceux qui se retrouvèrent tout de même des deux côtés opposés de la barricade si elle permet de recomposer, un peu artificiellement, une même communauté spirituelle, évacue tout de même la question, essentielle, du choix, la question des fins dernières recouvrant ainsi toutes les interrogations sur les moyens.

30 Citer, pour évoquer la question de la fusion de la Marine d'Afrique du Nord et des FNFL, le seul témoignage du commandant Ballande laisse un peu dubitatif au regard de la personnalité et de l'itinéraire du commandant Ballande [1160], p. 486-187.

31 Affirmer comme il le fait que l'idéologie d'Action Française « se limite à une frange étroite » et qu'il est « bon de rappeler que l'Action française était distribué gratuitement dans les carrés et que son intérêt résidait essentiellement dans la qualité de ses chroniques littéraires ou artistiques » laisse un peu dubitatif [1160], p. 355. Outre le fait que l'argument esthétique de l'Action française initié par Marcel Proust a été un peu trop utilisé pour apparaître autrement que comme une caution, on ne voit pas en quoi il dispense de s'interroger sérieusement sur l'intérêt que ses lecteurs pouvaient avoir sur le reste du journal. On ne peut pas plus acquiescer à l'affirmation d'Hervé Coutau-Bégarie dans son compte rendu de l'ouvrage de R. Chalmers Hood III quand il affirme que « As to the rejection of the Republic and of democracy, which Hood considers to be self-evident, one must still establish its extent. Darlan above all was allied to the radical party, and the monarchist officers were in a minority ». Voir Hervé Coutau-Bégarie, compte-rendu de l'ouvrage de Ronald Chalmers Hood III, *Royal Republicans. The French Naval Dynasties between the*

section Études historiques du Service historique de la Marine de 1966 à 1996, s'inscrit dans cette lignée mémorielle et institutionnelle, en développant sa propre vision géostratégique. Utilisant les travaux de ces devanciers au Service historique de la Marine, il apporte ainsi une première synthèse [1160]³² que ses travaux ultérieurs [1162]³³ développent dans la lignée des ouvrages précédents sans toutefois reprendre le travail sur les sources lequel aurait permis, à tout le moins, de nuancer les perspectives de ses prédécesseurs. S'il y a ainsi plusieurs moments de l'historiographie de la seconde guerre mondiale, incarnés dans des historiens talentueux comme André Reussner, l'amiral Auphan, Hervé Cras ou Philippe Masson, la perspective reste la même, laissant donc dans l'ombre l'essentiel des questions qui restent aujourd'hui à traiter. De ce fait, les aspects politiques, culturels, sociologiques demeurent des terrains peu défrichés tout comme les travaux sur les effectifs, sur la gestion des personnels, sur la vie à bord des unités qui restent lacunaires³⁴.

Aujourd'hui, où en sommes-nous ? On peut largement avaliser la formule d'Étienne Schlumberger qui rappelle, avec sa fougue de polémiste, que les deux grandes sommes sur l'histoire de la marine pendant la seconde guerre mondiale, celles du duo Auphan/Mordal et de Philippe Masson, « s'adressent pour une bonne part aux nostalgiques de l'ancienne marine » [1484]³⁵ ; cela étant, il semble qu'aujourd'hui, avec l'effacement des derniers acteurs de la seconde guerre mondiale, l'écriture d'une histoire moins passionnée est devenue possible même si certaines blessures restent encore vives [490]³⁶. Il est probable qu'elles le resteront, peut-être même longtemps, tant cette

World Wars, The Mariners Mirror, vol. 73, février 1987, p. 111. Si les affirmations de Ronald Chalmers Hood III mériteraient d'être étayées de manière plus précise, elles ont le mérite toutefois de proposer une analyse plus précise que les affirmations de principe des témoins et des historiens qui les ont répétées. Nombreux sont par ailleurs les récits qui témoignent d'un état d'esprit sensiblement différent comme le montrent entre autres les souvenirs de Georges Debat, Guy Raïssac ou Jules Moch. Voir Georges Debat, *Marine oblige*, Paris, Flammarion, 1974 ; Guy Raïssac, *De la Marine à la Justice. Un magistrat témoigne*, Paris, Albin Michel, 1972 ; Jules Moch, *Rencontres avec... Darlan, Eisenhower*, Paris, Plon, 1968.

32 [1160], p. 367-492.

33 On notera aussi sa contribution à l'histoire militaire de la France qui reprend les développements de son *Histoire de la Marine* du début des années 1980. – Voir Guy Pedroncini (dir.), *Histoire militaire de la France*. t. 3 ; *de 1871 à 1940*, Paris, PUF, 1992, et André Martel (dir.), *Histoire militaire de la France*. t. 4 ; *de 1940 à nos jours*, Paris, PUF, 1994.

34 On citera toutefois le travail de maîtrise d'Anne Wey sur l'avis *La Grandière* [1666].

35 [1484], p. 13.

36 Hervé Coutau-Bégarie rappelait, il y a déjà plus de dix ans, que des travaux biographiques sur les grandes figures maritimes de la seconde guerre mondiale restaient délicats à mener en raison de leur aspect « extrêmement sensible » [490], p. 128.

histoire participe, encore aujourd'hui, d'une identité navale au long cours sans que pour autant, sous l'effet du renouvellement des générations, elles puissent désormais orienter les lectures.

Le constat auquel aboutissait Hervé Coutau-Bégarie en 1995 semble donc aujourd'hui encore d'actualité : les principaux acteurs de la marine de Vichy (les amiraux de Laborde, Abrial, Auphan, pour ne citer qu'eux) cherchent toujours leurs biographes. Pour le moment, seule la biographie qu'il a réalisée avec le capitaine de vaisseau Huan se détache avec un travail sur les sources aujourd'hui sans égal [488, 489, 491]³⁷. Au-delà des réserves faites quant au fond du propos [1311]³⁸, elle s'inscrit à son tour dans une tradition aronienne revendiquée, avalisée en son temps par les historiens de la marine des décennies précédentes [488]³⁹. Ce retour aux archives s'observe aussi au sein du monde académique avec le développement de travaux universitaires qui ont permis la relecture d'un certain nombre d'itinéraires [1388, 261, 739]⁴⁰. Depuis une dizaine d'années, ce même travail est en cours au sein du Service historique de la Défense/Marine dont les études encore parcellaires devraient permettre de poser les bases d'une nouvelle synthèse.

366

37 Cette biographie ouvre la voie à une relecture, par ces mêmes auteurs, à partir d'un nouveau dépouillement des archives, de la bataille de Dakar et de la canonnade de Mers el-Kébir.

38 Outre Michel Wieviorka qui dénonce la « réhabilitation du premier Vichy pour laquelle les vieilles lunes de l'argumentation aronienne sont reprises », c'est Robert Paxton, directement visé dans la bibliographie, qui répond en rappelant notamment l'absence de développement conséquent sur les prises de positions de l'amiral Darlan dans la politique intérieure, notamment vis-à-vis de la Révolution nationale. Voir Olivier Wieviorka, compte-rendu de l'ouvrage d'Hervé Coutau-Bégarie et de Claude Huan, *Vingtième Siècle*, 1990, vol. 26, n°1, p. 150 et [1311], p. 6-7.

39 Ce choix historiographique est ainsi clairement assumé dans la bibliographie où les auteurs affirment la supériorité de l'ouvrage de Robert Aron, qui « reste un grand livre d'histoire qui ne mérite pas les critiques sévères et parfois diffamatoires qui ont été lancées contre lui par des historiens qui ne le valent pas toujours », sur celui de Paxton, « qui expose avec talent une thèse systématique qui a connu une étonnante fortune, mais qui n'est guère défendable » [488], p. 845.

40 On citera notamment les biographies des amiraux Amman, Barjot, Platon [1388, 261, 739].

LA GUERRE NAVALE EN CASTILLE AU BAS MOYEN ÂGE : BILAN ET PERSPECTIVES DE RECHERCHE

Eduardo Aznar Vallejo

Professeur d'histoire médiévale, université de la Laguna (Ténériffe) –
Centre d'études médiévales et de la Renaissance

Bien que le royaume de Castille ait possédé de nombreuses côtes et constitué une puissance importante sur l'échiquier européen de l'époque, l'activité de sa flotte de guerre n'est guère connue. La raison principale de ce paradoxe est le manque de documents dans les archives de la Couronne. Il est vrai qu'il existe des données isolées aux Archives générales de Simancas, mais celles-ci ne peuvent pallier l'absence de comptes d'arsenaux, de frais des flottes, et de perception des *quintos reales* (impôts royaux). Les documents produits par l'Amirauté font également défaut, même si nous connaissons les nominations et privilèges de leurs titulaires. Tout cela explique la nécessité d'exploiter au maximum d'autres sources, tout spécialement les chroniques et la législation.

En conséquence, la bibliographie est dominée par des ouvrages descriptifs du XIX^e siècle et de la première moitié du XX^e siècle [1998, 2034, 1984]. Ceux-ci répondent aux collections érudites qui, sous l'intitulé de *marina*, recueillent des informations diverses sur la navigation, le commerce naval, la pêche, et d'autres sujets¹. La guerre navale est un de ces sujets, même si elle est traitée d'ordinaire d'un point de vue politique (batailles, capitaines, origines des marins...). Beaucoup de ces livres sont rédigés dans une perspective nationaliste, où le peu d'informations sur la Castille médiévale est compensé par la riche documentation de la couronne d'Aragon. Cela s'explique par la considération selon laquelle les deux marines sont à l'origine d'une nouvelle époque de gloire, instaurée par les Rois Catholiques. Il existe également des informations sur le sujet dans des études générales, dans lesquelles l'analyse

1 Collections formées à partir du XVIII^e siècle, grâce à des copies réalisées dans diverses archives. Il faut distinguer celles de M. Fernández de Navarrete, J. Bautista Muñoz, et J. Sanz de Barutell [1997].

de certains royaumes et institutions sert à montrer l'importance de la guerre navale dans la politique nationale et internationale du Royaume [par exemple, 2035, 2022]. De telles œuvres présentent une plus grande rigueur scientifique, bien qu'elles n'abordent que rarement les conditions internes du processus de guerre. Il reste finalement les études intégralement consacrées aux batailles navales, encore insuffisantes, bien que d'un bon niveau technique².

Après cette vue d'ensemble, nous essaierons de diviser l'évolution de la marine de guerre castillane en périodes, en les reliant à la situation générale du royaume. Ensuite, nous présenterons les aspects connus de chaque période, en les réinterprétant si besoin est, et nous approfondirons autant que nécessaire tous ces points. Les périodes considérées sont : le milieu du XIII^e siècle, l'époque de l'essor de la flotte castillane et, finalement, 1504, l'année de la mort d'Isabelle la Catholique.

368

La flotte castillane naît au XIII^e siècle, en liens étroits avec la reconquête des régions méridionales, et avec l'aval du pouvoir royal. Ses premières opérations d'envergure correspondent aux occupations de Carthagène (1245) et de Séville (1248), réalisées par des navires et des marins provenant de la côte Cantabrique³.

L'efficacité de cette arme a poussé le roi Alphonse X à se doter de ressources propres de façon permanente. Les moyens pour y parvenir furent la construction d'arsenaux [2037, 2003 et 1993 ; de nouvelles données dans 1982] et la création d'un corps d'officier, les *cómitres* [voir 1987] (gardes-chiourmes), pour les diriger. Le premier établissement fut celui de Séville, construit sur le terrain occupé par les arsenaux almohades. Il disposait pour son fonctionnement d'une réserve de matières premières, spécialement le bois de certaines forêts, et d'une équipe de travailleurs attirés par les bénéfices fiscaux (exemption)⁴.

Une année après la construction des arsenaux sévillans, le roi octroya un premier privilège aux *cómitres*, à savoir des terres, de l'argent pour pouvoir les exploiter, et des maisons à Séville [2006]. En contrepartie, les officiers et leurs successeurs s'engageaient à assurer la réparation et l'approvisionnement des galères, qu'ils devaient refaire tous les sept ans. De plus, chaque garde-chiourme était obligé d'embarquer cinq hommes et certaines armes. Le butin était réparti entre le roi et les équipages. En 1254, l'Amiral apparaît : il est

2 Par exemple, guerre maritime, course et piraterie.

3 Pour les points principaux de cette section, voir [2023].

4 Cette disposition apparaît dans le *repartimiento* (le système de répartition des terres de la ville, en fonction de la catégorie sociale et militaire) de la ville : voir [2006]. Pour connaître l'évolution postérieure de ces installations, voir [1982].

chargé de la guerre navale, tâche qu'il mène de front avec l'exercice de la juridiction maritime et le contrôle du commerce maritime [2022, 1989, 1979].

La création de ces ressources ne signifia pas la renonciation à d'autres contributions. Tout d'abord, celles qui provenaient des villes maritimes. Le *Fuero* de Séville mit en place un *barrio de la mar* (quartier de la mer), avec des juges et une fiscalité propres, en échange d'un service militaire spécifique [2020]. Les privilèges octroyés par Alphonse X à Medina Sidonia affranchirent ses habitants de l'obligation de *hueste* (gîte) « *fuera ende desde el río de Guadalquivir fasta la mar* » [2011] (en dehors de la ville depuis le fleuve Guadalquivir jusqu'à la mer). Dans le privilège accordé à Alicante en 1258, Alphonse X cite les services qu'il espère recevoir de ce port : « *señaladamente en fecho de allent mar contra la gente pagana* »⁵ (principalement dans des conflits de l'autre rive de la Méditerranée contre les païens). De plus, le monarque encourage les actions de course de ses sujets, en les exonérant ou en réduisant le *quinto* sur les prises, comme le signalent le *Fuero* de Carthagène et la *Carta Puebla* de Santa María [1983, 2007]. Et il n'hésite pas à engager des navires étrangers, en particulier génois⁶. Ne s'arrêtant pas là, le roi crée l'ordre de *Santa María de España* « para fecho del mar » [2038] (pour les actions militaires en mer). Même si cet ordre ne réussit pas à se consolider, c'est un bon exemple de cette préoccupation pour la guerre navale, spécialement celle qui l'oppose aux Musulmans. Contre ces derniers, le roi projette la *cruzada de África* (croisade d'Afrique), pour laquelle il sollicite de l'aide auprès des monarques aragonais et anglais [1998, 1983, p. 99]. Cette entreprise n'obtient pas plus de résultats, exception faite de l'éphémère occupation de Salé (1262)⁷. La somme de ces initiatives a représenté une puissance guerrière considérable, comme en témoigne la campagne contre Algésiras de 1278-1279, durant laquelle la flotte castillane était composée de 80 galères et 24 navires, sans compter les *galeotas* (galiotes), les *leños* (navires à voiles et à rames) et d'autres embarcations plus petites [2028, p. 53].

Les successeurs de Ferdinand III et d'Alphonse X continuèrent les efforts de la guerre navale avec les mêmes caractéristiques : engager des galères méditerranéennes [2031, p. 86] ; associer à la flotte royale des embarcations

5 *Memorial Histórico Español*, I, p. 135 (10-IV-1258).

6 Raimundo Dauzia di Ventimiglia s'engage auprès de Hugo Vento « *admirato regis Castellae* » à coopérer « in armamentum » du Roi. Voir [2023, p. 175].

7 Note n° 6.

envoyées par les villes de la côte Cantabrique⁸ ; octroyer des privilèges aux officiers attachés à la maintenance de la flotte royale⁹ ; exonérer les corsaires¹⁰. Mais l'affrontement avec les Musulmans ne fut plus exclusif et s'élargit à d'autres ennemis, comme les Portugais et les Aragonais. Contre les premiers, la guerre avait commencé depuis la fin du XIII^e siècle, et contre les seconds depuis le milieu du siècle suivant, après une longue collaboration dans le détroit de Gibraltar. Il faut chercher la raison de ce changement dans la lutte de ces royaumes pour l'hégémonie péninsulaire.

La fin de cette première étape correspond à la *Batalla del Estrecho* (Bataille du Déroit), qui cherche à assurer la connexion entre la Méditerranée et l'Atlantique pour les flottes commerciales chrétiennes et à empêcher le débarquement de renforts musulmans pour le royaume de Grenade. Pour atteindre ces objectifs, Alphonse XI ordonne la construction de nouveaux navires et utilise la marine dans la conquête des places fortes qui contrôlent le Déroit¹¹. Pour ce dessein, il bénéficie de l'aide des galères aragonaises, présentes depuis le siège d'Algésiras¹². Cette aide s'accroît après la défaite castillane face à l'escadre des *Benimerines* (Mérinides), en incluant les Portugais et les Génois [2029, p. 308-309]. Ces collaborations répondent aussi bien à la nécessité de ces puissances d'ouvrir une voie commerciale qu'au fait que ce service est rémunéré. La composition de la flotte reste mixte : des galères, principalement méridionales et royales, et des navires, habituellement nordiques, fournis par les villes de la côte Cantabrique.

Le résultat final de cette politique maritime et du pouvoir grandissant de la Castille fut la création d'une importante flotte, qui, à la fin de cette première étape, s'avéra capable d'affronter la jadis toute puissante escadre aragonaise sur ses propres côtes. La nouveauté de cette situation se trouve résumée dans cette phrase de Zurita : « *en los tiempos pasados nunca los reyes de Castilla fueron tan señores por la mar que por si emprendiesen de hacer guerra sino a los moros, y esto con la ayuda de los reyes de Aragón y de genoveses* » [2041, p. 374] (« jamais dans les époques passées les rois de Castille n'ont été autant maîtres

8 Par exemple, [1998], Annexe (année 1285 : privilèges de Sanche IV à Castro de Urdiales « *señaladamente por el muy gran servicio que hicieron agora a nos con una nave e una galera* » (principalement en remerciement du grand service à Nous rendu avec un navire et une galère).

9 Par exemple, Fernando IV confirme les privilèges des *cómitres* ; [1998], Annexe (année 1288).

10 C'est le cas de la *carta puebla* de Gibraltar (1310), qui régule les prises et signale la présence de *almogávares* (almogavres) ; [2011], Annexe n° 14.

11 « Ordenanzas reales de Castilla », Titre XII, loi V (1386), *Los Códigos españoles : concordados y anotados* ; [2029], p. 252.

12 Cf. notes 39 à 51.

de la mer dans le but d'entreprendre eux-mêmes une guerre contre les Maures et cela avec l'aide des rois d'Aragon et des Génois »).

L'information sur les aspects techniques de cette période se concentre sur ces deux points : l'époque de fondation et la bataille du détroit de Gibraltar. La source primordiale pour l'étude du premier point est le code des *Partidas*, qui offre un large panorama sur les conditions de la guerre navale, auquel on n'a pas accordé l'attention qu'il mérite¹³. Il établit, en premier lieu, la différence entre la *flota*, un ensemble de galères et de navires au service du roi avec beaucoup de gens, et l'*armada*, un nombre réduit d'embarcations apprêtées pour l'occasion. Il présente ensuite les hommes nécessaires pour le combat. On a sous les ordres de l'amiral et des *cómitres*, déjà cités, les membres de l'équipage, parmi lesquels on peut distinguer les *naochoeros* ou pilotes, et les *sobresalientes*, ou hommes d'armes. Sous ces derniers se trouvent les *galeotes* (galériens), les rameurs et parfois des soldats. Viennent ensuite les types d'embarcations, ordonnés en deux groupes : les voiliers spécifiques de l'Atlantique et les embarcations mixtes de tradition méditerranéenne. Il consacre également une large section aux armes. Dans certains cas, il s'agit de projectiles, manuels et mécaniques. Dans d'autre cas, ce sont des armes blanches. Les moyens les plus singuliers ne manquent pas dans la liste : de la chaux, pour aveugler les ennemis ; du savon, pour les faire tomber ; des feux grégeois avec du goudron, pour brûler les navires ; et des barres avec des chaînes, pour les attacher. Il faut ajouter à toutes ces armes les éléments de protection.

L'ouvrage n'omet pas de citer les aliments embarqués. Ce sont des biscuits (*bizcocho*), de la viande salée, des légumes secs et du fromage, auxquels on ajoute de l'ail pour éviter leur dégradation. Les boissons mentionnées sont l'eau, le cidre et le vin, même si ces derniers sont déconseillés parce qu'ils pourraient affecter la lucidité du combattant. Le vinaigre était employé pour assaisonner les aliments, et pour améliorer l'eau en cas de besoin. Dans un autre titre, les *Partidas* traitent de la répartition des bénéfices de la guerre, en tenant compte de l'apport de quatre éléments : navires, soldes, armement et aliments. Si le Roi les fournit complètement, il reçoit tous les bénéfices. Dans le cas contraire, il répartit les dividendes avec ceux qui ont contribué à l'approvisionnement. Quant aux bénéfices des particuliers, le roi en perçoit la cinquième partie (*quinto*), comme avec les butins ou les biens sans maître, et l'amiral la septième partie.

13 *Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio*, Titre IX, loi XXIV ; Titre XXIV, lois I à IX ; Titre XXVI, lois XXIX et XXX.

D'autres sources de l'époque complètent ou nuancent l'information présentée dans les *Partidas*. Les contrats souscrits par les gardes-chiourmes nous informent sur leur contribution dans chaque galère : 100 hommes munis d'une armure, 4 arbalètes *de estribera* (à étrier) et 2 arbalètes *de dos pies* (à deux pieds), 1 000 *cuadrillos* (flèches en bois brûlé), 50 lances, 10 *guardabrazos* (protège-bras), 10 boucliers et 10 *capillos de hierro* (coiffes de maille). En contrepartie, les bénéfices obtenus en mer sont répartis à moitié avec le roi [2020].

Dans l'accord entre le roi et le *maestre* (maître) de l'ordre de Saint-Jacques pour armer une galère les conditions sont différentes. L'ordre militaire s'engage à servir trois mois par an, en fournissant 200 hommes. Parmi eux, 30 seront en armure, 10 des arbalétriers, armés de *hojas* de hierro* (pointes d'acier), et munis de 20 arbalètes ; le reste des hommes seront équipés de boucliers et coiffes de maille « *como es costumbre de los galeotes* » [2020], comme il est d'usage parmi les galériens.

372

Il est difficile d'expliquer cette grande différence d'effectifs. La solution la plus aisée est de supposer que, dans le premier cas, on ne compte que les militaires et que, dans le second, on additionne ces derniers et les marins, mais cette interprétation va à l'encontre des 160 galériens supposés de l'embarcation armée par les *Santiaguistas* (chevaliers de l'ordre de Saint-Jacques). Cette donnée crée, en outre, un autre doute, car le nombre de rameurs de la galère de Benedetto Zaccaria, considéré à l'époque comme extraordinaire, était de 140¹⁴. La réponse à cette nouvelle question ne tient pas plus la route par manque de données comparatives. À ce sujet, nous savons seulement que, dans une galère construite pour le compte de Sanche IV, on a réalisé une dépense de 130 rames¹⁵, même si cela ne signifie pas un nombre identique de rameurs, puisque la proportion habituelle était de deux, voire de trois hommes par rame [2018, p. 51].

La *Crónica General* apporte quelques informations sur les combats de la flotte installée sur le fleuve Guadalquivir durant le siège de Séville¹⁶. Le combat le plus connu, et qui eut le plus de répercussions, fut celui que menèrent deux navires nordiques, convenablement renforcés, contre le pont de barques qui unissait Séville et Triana, et dont le succès permit de terminer le siège de la ville. De nombreux autres combats eurent pour objectif de défendre les embarcations situées au milieu du fleuve, aussi bien contre les projectiles lancés depuis la terre que contre la proximité d'embarcations légères

14 *Anales Januenses* (M. G. H. *Scriptores*, XVIII), p. 312. Voir [2002], II, p. 121.

15 [2002], I, p. XXIV. Cf. Guerrero Lovillo José, *Las Cantigas. Estudio arqueológico de sus miniaturas*, Madrid, C.S.I.C., 1949.

16 *Primera crónica general de España*, 748 sq. Commentaires dans [2017 et 2004].

(*zambras*) et de radeaux armés de *fuego griego* (feu grégeois). La défense fut menée parfois de manière statique, en installant de grands madriers sur le lit du fleuve, et parfois de façon active, par l'utilisation de batelets cachés sur la rive, qui pesaient sur l'arrière-garde des navires menant l'attaque.

L'iconographie contenue dans les *Cantigas de Santa María* nous aide à imaginer certaines caractéristiques de ces embarcations¹⁷. À travers elle, nous pouvons analyser le nombre de mâts, l'utilisation de gouvernails d'étambot et de l'*espadilla* (godille), l'apparition de tours sur les navires, la silhouette différente des galères et des navires, etc.

La période de la bataille du détroit de Gibraltar jouit d'une information technique considérable, bien que d'origines diverses. En l'occurrence, les documents d'archives d'origine aragonaise s'ajoutent à la traditionnelle source des chroniques castillanes. Les chroniques ne sont pas très prolixes, même si elles permettent d'extraire certaines données, comme celles de la chronique d'Alphonse XI [2029, p. 252, 290, 374 et 377] relatives à l'échouage de vieux bateaux à l'entrée d'un port pour barrer le passage aux galères musulmanes. On trouve encore, dans la même chronique, des informations concernant le fonctionnement de la garde du Déroit, dans laquelle les galères de surveillance émettaient des signaux de fumée aux sentinelles côtières, ainsi que sur l'*estacada* (palissade) placée par les Maures dans le port de Gibraltar pour protéger leurs galères ou l'utilisation de ce type de navires comme ponts durant la campagne de l'Algarve. Les sources aragonaises sont plus nombreuses et plus riches, ce qui nous permet de connaître l'apport de la Couronne d'Aragon à la défense de la zone géographique citée, et de compenser les déficiences des chroniques sur les embarcations, les équipages, les vivres, ainsi que sur d'autres points¹⁸. Les archives de la Couronne d'Aragon nous informent, tout d'abord, sur les détails de l'accord entre les deux royaumes pour faire la guerre aux rois du Maroc et de Grenade¹⁹. Le pacte établit que la Castille fournira 20 galères durant la période de plus grande activité guerrière (mai/septembre) et 8 pendant le reste de l'année, tandis que l'Aragon apportera respectivement 10 et 4 galères. S'ils devaient décider d'augmenter ces effectifs, ils le feraient dans la même proportion. Cet accord n'empêcha pas l'Aragon d'envoyer plus de galères vers ses côtes²⁰.

17 Une approche de la question dans le chapitre « Arquitectura naval » de Guerrero Lovillo José, *loc. cit.*

18 La documentation se trouve dans le Museo Naval de Madrid, Collection Sanz de Barutell (Corona de Aragón) ; une petite partie en fut éditée par Borafull et Mascaró.

19 Museo Naval, Collection Sanz de Barutell (Corona de Aragón), art. 13, n° 68 (2-V-1339).

20 *Ibid.*, art. 7, n° 93 : 20 galères catalanes dans le Déroit, 10 à la solde de la Castille et 10 à la solde l'Aragon (1-IX-1340).

L'aspect le plus remarquable de cet accord est probablement son coût. L'addition que dut régler le monarque castillan se divise en deux portions : de juin 1339 à mai 1342 ; et de juin 1342 au 23 avril 1344²¹. Durant la première, il finança dix galères pendant 14 mois et quatre pendant 21 mois. Durant la seconde, il pourvut dix galères pendant 9 mois et quatre pendant 13 mois et 23 jours, à raison, dans chaque cas, de 9 000 *morabetinos* (c'est l'une des appellations du dinar almoravide, qui est une pièce d'or) par mois pour chaque galère. En outre, il dut payer huit galères, quatre nouvelles et quatre anciennes, au prix de 4 000 livres de Barcelone par unité, et plus de mille quintaux de biscuit, à un prix moyen proche d'une livre le quintal. Les données de ces archives nous informent également sur d'autres points, en commençant par l'inventaire des galères et autres embarcations²².

374

Le dernier témoignage qu'il nous faut signaler, est celui de la course castillane et de son éventuelle répercussion sur le commerce catalan avec le Maghreb. Son origine se trouve dans la lettre du consul de cette nation à Séville, dans laquelle il informe Pierre IV que le roi de Castille a donné l'autorisation à douze patrons de s'armer contre les Maures et contre ceux qui vont vers ces territoires et en reviennent²³. Le document ajoute que le monarque castillan aide les armateurs avec du pain et des armes, en échange d'un quart des prises, et que chaque navire doit embarquer 80 combattants.

La puissance de la flotte castillane s'est consolidée durant la Guerre de Cent ans, période durant laquelle elle a servi de rempart du royaume de France contre les Anglais²⁴. Le point de départ était défavorable aux Castillans, qui devaient faire face aux puissantes escadres portugaise et anglaise. Malgré cela, ils surent vaincre les Portugais à Sanlúcar (1370) [2030, II, p. 6] et les Anglais à La Rochelle (1372). Ces deux victoires ont permis à la Castille de devenir la maîtresse de l'Atlantique, ce qui se traduisit quelques années plus tard par le début des attaques franco-castillanes contre les côtes insulaires. Durant la décennie suivante, les entreprises maritimes de la Castille se dirigèrent à

21 *Ibid.*, art. 7, n° 106 (22-IV-1336).

22 *Ibid.*, art. 3, n° 130 à 148 (16-IV-1354). L'information peut être complétée par la documentation contemporaine publiée par Salas II, annexe n° VI, et celle, légèrement postérieure, conservée dans le Museo Naval, Collection Vargas Ponce, t. IX, n° 1 : « relación de las tripulaciones de las galeras santa Clara y santa Eulalia, que iban a ser enviadas al rey de Castilla (1366) ». Ces deux galères possédaient un *cómitre*, un *sota-cómitre*, deux *consejeros a popa*, huit *naochoeros*, huit *proeles* (hommes de proue), seize *curelleres*, 27 arbalétriers, 122 rameurs, 18 *espalderes*, 6 *alieres*. Ces derniers totalisaient 146 *bogadores* (rameurs), qui, à raison de trois hommes par rame, représentaient 24 bancs de chaque côté.

23 *Ibid.*, art. 19, n° 53 (12-XII-1340).

24 Pour les événements de cette période voir [2035].

nouveau contre le Portugal, qui s'inclina à Saltes (1381). Cette victoire permit à ses galères et *naos* (nefs) d'entreprendre le siège de Lisbonne. Face à la bonne marche des opérations, les Castillans envoyèrent des troupes pour contribuer à dominer la révolte des Flandres, mais la situation se retourna contre eux. La rupture occasionnelle du siège de la capitale portugaise et, surtout, la décisive défaite terrestre d'Aljubarrota (1385) empêchèrent l'annexion du territoire portugais au royaume de Castille, et ouvrirent la voie à de nouvelles confrontations navales, où la course prit une place prépondérante.

La réponse à cette nouvelle situation fut l'organisation de convois et la recherche d'accords politiques. Ceux-ci débouchèrent sur les trêves de Leulinghan (1389), qui ont entraîné, grâce à des prolongations successives, une longue période de paix en Manche. L'arrêt officiel des hostilités n'a pas signifié, cependant, la disparition de la violence, car des épisodes de piraterie continuèrent à se produire ici et là.

La paix sur la route de la Manche ramena la tension dans les relations entre la Castille et le Portugal, avec des affrontements entre les deux escadres. À la fin du *xiv*^e siècle, on signa plusieurs fois la paix, mais l'hostilité resta latente, et constitua le prélude de l'affrontement entre les deux puissances pendant le *xv*^e siècle.

Dans la mer du Nord, la guerre navale réapparut au *xv*^e siècle. Même si les Castillans continuèrent à soutenir la France, leur objectif fondamental était d'obtenir la faillite de la Hanse Teutonique, alliée des Anglais. Une fois cet objectif atteint, les relations franco-castillanes se refroidirent.

Outre les sources bien connues des chroniques, on doit ajouter pour cette période la biographie d'un marin, don Pero Niño, qui apporte des informations intéressantes sur des aspects techniques et humains de la guerre maritime²⁵. Le premier point décrit dans le texte est celui des zones d'action et de leurs particularités. Les actions de Pero Niño commencèrent en Méditerranée, où il fut envoyé avec deux galères et une nef d'appui pour combattre des corsaires castillans, qui attaquaient aussi bien des marins étrangers que des natifs du Royaume. Cette mission s'explique par les intérêts mercantiles et politiques de la monarchie castillane dans la région. Dans le premier cas, il faut tenir compte du rôle croissant des transporteurs et des marchands castillans sur cette mer. C'est ainsi que l'atteste, entre autres, la création des consulats [1999]. Sur le deuxième front, nous ne pouvons omettre les projets d'Henri III d'établir des relations avec les pouvoirs orientaux, comme le démontre

25 La vie de don Pero est racontée dans la chronique de Gutierre Díez de Games dont il existe plusieurs éditions ; les plus importantes sont : *El Victorial. Crónica de don Pero Niño*, Madrid, Espasa-Calpe, 1940 ; *El Victorial. Crónica de don Pero Niño*, Madrid, J. Sanz, 1989.

l'ambassade auprès de Tamerlan, et son désir de maintenir les équilibres politiques qui assuraient les échanges marchands en Méditerranée²⁶.

La mission était difficile à remplir à cause de la non définition des actions à réprimer. Officiellement, la guerre de course exigeait une autorisation royale et était dirigée contre les pays d'infidèles, avec lesquels il existait une situation de guerre permanente, et contre ceux avec lesquels il existait des affrontements à cause de conflits ou de réclamations financières. Cependant, l'application de ces préceptes s'avérait, difficile. La situation des infidèles pouvait changer grâce à l'existence de paix, propres à la Castille ou à l'Aragon ou à des pays tiers, et il s'avérait difficile de séparer la nationalité du navire d'origine des marchands, tout comme de faire respecter les limites chronologiques, géographiques et de quantité exprimées dans les licences royales. La piraterie naissait du non respect de ces limites, ou de simples coups de force, et elle s'exerçait aussi bien contre des étrangers que contre des natifs.

376

Les campagnes de Pero Niño mettent en évidence cette situation complexe. Celles qu'il réalisa en Méditerranée étaient dirigées contre des corsaires chrétiens et des embarcations musulmanes. La chronique situe Nicolas Jiménez de Cádiz dans le premier groupe, ainsi qu'un groupe de Castellans et d'Aragonais au service de l'antipape Benoît XIII ; de même qu'elle affirme que d'autres Chrétiens « *que no les hacían mal ninguno* » (« qui ne leur faisaient aucun mal ») étaient respectés. Étaient exclus de cette grâce ceux qui s'étaient emparés de biens appartenant à des Castellans, voire même à des Musulmans, ce qui conférait un large pouvoir d'intervention²⁷. Face à aux Sarrasins, il n'existait aucune sorte de restriction. C'est pourquoi les opérations décrites couvrent un large éventail : combat et poursuite de galères, interception de navires mineurs, et débarquement contre des campements nomades (*douars*).

Comme nous l'avons dit, l'organisation de cette campagne était à la charge du monarque, qui fournissait les embarcations, une partie des armes et les salaires des marins et des militaires²⁸. Il faut ajouter à cette contribution le produit du butin, qui était réparti entre le roi et les participants dans une proportion non stipulée. Sa grande valeur explique l'intérêt des autres navires pour s'associer à l'entreprise, y compris une galère venue de la couronne d'Aragon.

Les opérations de Pero Niño dans l'Atlantique font partie de l'aide apportée à la monarchie française. La mission confiée à ses trois galères, armées à Santander, était clairement offensive. Ceci la distinguait de la mission des 40

26 Pour une synthèse de la politique d'Henri III sur ce point voir [2012], p. 24-27.

27 Pour une application pratique de ces limites, dans cette campagne et dans d'autres, voir [2000].

28 L'armement fait l'objet d'une étude de Riquer [2027].

nefs de Martín Ruiz de Avendaño, qui était de protéger le trafic maritime. Comme il s'agissait en l'occurrence d'un service à un pays étranger, les autorités de ce dernier furent chargées de payer les frais.

Les attaques contre les Anglais se déroulaient en mer et, surtout, à terre, avec une virulence égale ou supérieure à celle qui était employée contre les Musulmans. La raison de cette véhémence est à trouver dans la généralisation de la technique de la terre brûlée pendant la Guerre de Cent Ans. Même si, d'après le biographe du capitaine castillan, cette stratégie était exclue de la juste guerre entre Chrétiens, la chronique la relève à différentes occasions. Elle a été employée dans les attaques contre Bordeaux, Saint Ives, et particulièrement contre Poole, possession de Harry Paye. Dans ce cas, elle était justifiée par le fait que le corsaire anglais avait brûlé Gijon et Finistère. Elle n'a pas été utilisée, en revanche, contre Portland et les îles du Canal, car il s'agissait de gens pauvres.

Dans les combats terrestres de ces lieux, la tactique employée était sensiblement la même. Elle consistait à séparer les combattants en deux corps. Sur le devant de l'attaque se trouvaient les galériens, les arbalétriers et d'autres gens armés de façon légère, qui effectuaient les premières attaques par surprise ou au moyen de *pavesadas* (protection à l'aide de grands boucliers ovales, les pavois). À l'arrière-garde se trouvaient les gens d'armes, équipés plus lourdement. Leur mission était d'empêcher l'arrivée de renforts ennemis et d'appuyer les premières lignes en cas de besoin. Dans les attaques contre l'Afrique du Nord, on avait coutume de faire appel à des *adalides* (guides), dont la connaissance du terrain servait à préparer les assauts.

Les batailles navales proprement dites s'effectuaient d'ordinaire près de la côte, ce qui entraînait un échange de projectiles avec les troupes terrestres. Leur objectif fondamental était d'*aferrar* (éperonner) les navires ennemis pour permettre l'abordage. Pour arriver à cette fin, outre l'utilisation des manœuvres de navigation, on avait coutume d'employer les mêmes projectiles que ceux que l'on lançait depuis la terre ferme, dans le but de rompre ou de brûler les voiles, les mâts ou d'autres éléments du navire.

Nous n'avons trouvé une authentique bataille navale qu'à une seule occasion. Il s'agit de l'affrontement entre une escadre anglaise et les galères franco-castillanes. L'information est particulièrement intéressante, car il s'agit d'un affrontement entre des voiliers et des navires mixtes. Au début du combat, l'absence de vent donna un avantage aux galères, ce qui poussa les Anglais à adopter une attitude défensive, en formant un demi-cercle avec les *balleneres* (bateau de guerre en forme de baleine) les plus grands, ayant à l'intérieur des *balleneres* de plus petite taille, et en renforçant l'arrière-garde avec deux

grandes nefes et une *coca* (cogue). Cette disposition a pu être obtenue grâce à l'utilisation de *bateles* (couralins*), qui plaçaient les navires en position, bien que certains des *balleneres* n'en aient pas eu besoin car ils disposaient de leurs propres rames. Durant cette première phase, don Pero Niño tenta, en vain, de brûler les vaisseaux ennemis à l'aide d'un *cópano* (petit bateau) chargé de goudron. Lorsque le vent commença à souffler, l'avantage passa du côté des Anglais qui mirent très vite en fuite le capitaine castillan.

378

Les fonds des Archives de la Couronne d'Aragon nous fournissent des détails sur les campagnes de leur roi²⁹. Si ces épisodes sont bien connus, ce n'est pas le cas de leurs aspects militaires. Les plus intéressants, sans nul doute, sont ceux qui se réfèrent à l'attaque contre Barcelone. L'infériorité numérique des Aragonais les obligea à rester sur la défensive à l'intérieur des *tascas* (bancs de sable qui empêchaient d'approcher la terre si ce n'est en empruntant certains canaux). Dans la partie extérieure de cette formation se trouvait la grosse nef, tandis que les galères étaient disposées en oblique par rapport à la terre et au plus proche d'elle, pour pouvoir être défendues depuis la côte. La sécurité de la flotte était renforcée par 4 *ingenios* (engins) destinés à bâtir des murailles, des arbalétriers disposés dans des navires auxiliaires, et par des ancres placées dans les canaux d'entrée.

Même si les Castellans parvinrent à pénétrer par deux fois dans les bancs de sable, ils ne réussirent pas à dominer leurs opposants. La situation privilégiée de ces derniers jouait en leur faveur, tout comme la force de leur artillerie. Face aux *trabuços* (catapultes) des *naos gruesas* castillanes qui lançaient des pierres avec une faible précision, se trouvait la *bombarda* (bombarde) de la grande nef du roi d'Aragon plus puissante et plus précise³⁰.

Les attaques militaires suivantes offrent moins d'informations techniques, même si certaines peuvent être relevées. C'est le cas, par exemple, de la description de la grande galère, ou *uxer*³¹, utilisée par Pierre 1^{er} lorsqu'il fut acculé par l'escadre aragonaise réorganisée. Il s'agissait d'une embarcation

29 Au chapitre des sources, il faut mentionner à nouveau l'Aragon. Plus que la *Crónica de Pedro I*, ce sont les fonds des Archives de la Couronne d'Aragon et les *Anales de Zurita* qui nous fournissent des détails sur les campagnes du roi aragonais dans la « guerra de los dos Pedros ». Les chapitres de la *Crónica de Pedro I* sont les chapitres VII et XX qui présentent une courte narration des faits : [2032]. La collection Sanz de Barutell présente, dans plusieurs numéros de l'article 2 et dans certains de l'article 7, des aspects relatifs à la mobilisation, [2041], p. 292 sq., offre l'analyse détaillée des événements, qui servent de base à notre analyse.

30 Il s'agit de la première information sur l'artillerie navale, voir [2040].

31 Ce terme est étonnant pour une source castillane. Nous considérons la définition suivante comme correcte : « *medio de transporte de tropas et caballos, con castillos defensivos* » (moyen de transport de troupes et de chevaux avec des châteaux défensifs) (Eberen). Cela explique que ses dimensions avaient tendance à être importantes, mais pas forcément

musulmane, capturée à l'époque d'Alphonse XI, dont les grandes dimensions permettaient d'embarquer 40 chevaux. Étant devenue le refuge du roi castillan, on y embarqua 160 hommes d'armes et 120 arbalétriers, et on y arma trois châteaux avec leurs respectifs *alcaldes* (gouverneurs). Le document revêt une double importance. Tout d'abord, il nous informe sur les caractéristiques de l'embarcation et ses possibilités d'adaptation. Ensuite, il nous montre le rôle des activités de guerre dans l'échange technique entre des domaines politiques et culturels différents. La fuite des galères aragonaises par le fleuve de Denia, en découvrant les nefes castillanes postées à Calpe, constitue un autre exemple significatif, issu ici de la chronique castillane. Celle-ci met l'accent sur la fonction défensive des eaux peu profondes pour les galères. Durant le même épisode, un aspect caractéristique de l'imaginaire collectif est relevé : le roi castillan refuse de combattre contre une escadre où ne se trouve pas le monarque aragonais, car une éventuelle victoire n'aurait pas servi à accroître son *honor*. Cette situation contraste avec celle de Barcelone, où Pierre I^{er} espérait voir sa réputation grandir après avoir vaincu la flotte envoyée par son royal ennemi.

Après la guerre que nous venons d'analyser, le rétablissement des relations entre les deux royaumes offrit une conclusion digne d'intérêt. À ce moment-là, la Castille demanda à l'Aragon d'envoyer des gens plutôt que des galères « *ya que los moros no tenían armada que fuese superior a la del rey de Castilla* »³² (« car les Maures n'avaient pas d'*armada* qui fût supérieure à celle du roi de Castille »).

La participation castillane à la Guerre de Cent Ans ajoute des témoignages d'origine différente. L'exemple le plus clair est celui des chroniques, particulièrement celles de Jean Froissart, bien connues. Cet auteur offre un récit du combat naval de La Rochelle qui, paradoxalement, semble peu vraisemblable³³. Les galères castillanes sont transformées en embarcations de haut bord, qui lancent, depuis le bord, des pierres, des barres de fer et du plomb pour faire couler les embarcations anglaises. Leur nombre passe de 12 galères à 40 grands navires et 13 barques, sans doute à cause de la confusion engendrée par l'*armada* de Ruy Díaz Rojas, également envoyée à La Rochelle, mais qui n'a pas mené de combat naval. Ce fait permet au chroniqueur de

plus grandes que la galère. C'est pour cela qu'il ne faut pas nous étonner de voir que, dans les inventaires de la collection Sanz de Barutell, la galère *Santo Ángel* figure avec 194 rames, alors que l'*uxer San Pedro de Roma* en a seulement 120 (note n° 47).

32 [2041], vol. 4^o, IX, XXXVII, p. 430.

33 Froissart, *Anthologie*, en espagnol, éditée à Madrid, en 1988, par J. E. Ruiz Doménech et V. Cirlot. La défaite anglaise à La Rochelle est décrite aux pages 275 à 282 de cette édition et peut être comparée à celle publiée dans [2030], p. 12.

parler de la supériorité numérique des Castillans. De plus, en transformant leurs navires en voiliers, ceux-ci peuvent *barloventar* (cintrer au vent), et naviguer vent en poupe pour contourner les vaisseaux anglais.

Le dernier grand moment de la guerre navale castillane au Moyen Âge correspond au règne des Rois Catholiques. Au cours de celui-ci, la flotte servit à consolider les intérêts du Royaume dans les territoires d'outre-mer et dans le détroit de Gibraltar, ainsi qu'à faciliter l'implantation de nouvelles alliances politiques dans l'Atlantique nord et dans la Méditerranée.

380 La consolidation de ces intérêts connut des précédents durant les règnes de Jean II (1406-1454)³⁴ et Henri IV (1454-1474) [2009, p. 85 et sq.]. Pendant le premier règne, au moment des campagnes dans le Déroit pour empêcher l'arrivée de l'aide en faveur du royaume de Grenade, on appuya la présence castillane dans les Canaries et sur la côte africaine, et de nouveaux efforts furent consentis pour régler la course et prévenir la piraterie. Le royaume de son successeur connut également quelques interventions dans le Déroit, comme celle qui déboucha sur la prise de Gibraltar, et dans l'océan Atlantique. Mais les problèmes internes du Royaume étouffèrent ces initiatives, en conférant à cette période un sentiment de renonciation que les chroniqueurs partisans des Rois Catholiques se chargèrent de souligner³⁵. De tous ces efforts, ceux qui eurent le plus de répercussions furent déployés dans l'Atlantique sud³⁶. La convoitise des Castillans pour cet espace géographique avait démarré dès la période antérieure et s'était d'abord manifestée dans les collaborations avec des marins méditerranéens. Ces perspectives s'affirmèrent au xv^e siècle, époque où commença la colonisation de la région. Les Castillans prirent l'initiative dans les Canaries, en autorisant en 1402 l'installation des barons français Béthencourt et De La Salle : tandis que les Portugais en firent de même sur le Continent en conquérant Ceuta en 1415.

Ces deux conquêtes provoquèrent des réactions de part et d'autre. Du côté castillan, elle fut moindre, malgré la théorique intrusion lusitanienne

34 Les événements maritimes du royaume dans la *Crónica de Juan II*, année 1^o (1406), chap. XXV et XXVIII ; année 12^o (1418), chap. III ; année 14^o (1420), chap. XXII ; année 23^o (1429), chap. XXXV. La documentation concernant les préparatifs de l'*armada* contre l'Aragon et la Navarre fut publiée par Fernández de Navarrete, [1997], t.I, p. 276-292. La préoccupation pour la course figure dans la disposition des Cortès de Ocaña de 1422, incorporée par la suite aux « Ordenanzas Reales de Castilla », Livre VI, titre VIII, loi I, *Los Códigos españoles...*, VI.

35 Par exemple, [2021], p. 217 : « *la osadía de estos envalentonados marineros /portugueses/ a que dio pábulo la apatía del rey D. Enrique* » (l'audace de ces effrontés marins / portugais/ que l'apathie du roi D. Enrique a encouragée).

36 Voir les détails dans [1978].

dans un territoire qui lui avait été assigné par la convention de Monteagudo (1291), lorsque fut répartie l'Afrique du Nord entre la Castille et la Couronne d'Aragon. Cela s'explique par la priorité placée dans la revendication des Canaries, et par l'effet positif que l'occupation portugaise pouvait avoir sur le royaume de Grenade, dont la conquête lui était réservée.

L'occupation des Canaries provoqua, en revanche, une plus grande réaction de la part des Portugais. Cela s'explique par l'importance de cet archipel dans la navigation portugaise vers l'Afrique, et par les possibilités insulaires plus importantes. Tout cela se traduit par des tentatives d'occupation de certaines îles de l'archipel des Canaries (Gran Canaria, La Gomera). Ces frictions débouchèrent officiellement sur le traité de Medina del Campo-Almeirin (1431). Malgré tout, la lutte politique, s'appuyant sur des relations diplomatiques ou sur des actions militaires, ne s'arrêta pas là.

Les débuts du règne des Rois Catholiques furent marqués par les conséquences de la guerre de succession en Castille, où les combats en mer eurent un rôle prépondérant. La première conséquence en fut l'affrontement avec le Portugal. Les opérations sur les côtes des deux royaumes s'élargirent à la zone de l'Atlantique sud donnant lieu à un authentique conflit « colonial »³⁷ ; ensuite, il fallut repousser les attaques des Français aux frontières, notamment celle de Guipúzcoa ; enfin, il fallut empêcher la conjonction entre les deux flottes, comme dans le cas de l'amiral Coulon³⁸.

Une fois consolidés sur leur trône, Ferdinand et Isabelle continuèrent d'utiliser les ressources navales, aussi bien dans les actions traditionnelles de la Castille que dans d'autres entreprises en rapport avec les intérêts méditerranéens de la couronne d'Aragon. Pour la défense de ces derniers, afin de freiner l'avancée des Turcs, ils mirent en place en 1481 une escadre, dans le but de sauvegarder la Sicile et de récupérer la place forte d'Otrante³⁹. Ces objectifs furent complétés à la fin du siècle avec l'intervention dans le royaume de Naples, au début des guerres d'Italie⁴⁰.

Durant la décennie 1480, les opérations de conquête du royaume de Grenade commencèrent. L'*armada* y fut employée pour maintenir le traditionnel blocus du Détroit, pour le siège des ports et pour le ravitaillement des troupes terrestres⁴¹. La conquête de Grenade, achevée en 1492, la guerre se déplaça en Afrique du Nord, d'abord pour la défense du royaume de Grenade, ensuite

37 *Ibid.*

38 L'épisode de Coulon est recensé dans [2021], p. 307 et *sq.*, et [2039], p. 77-78.

39 Les événements politiques sont présentés dans [2036]. Voir également [2014, 1980].

40 Pour connaître le contexte, voir [2036]. Des aspects novateurs de la guerre dans cette zone sont présentés dans [2010, 2013].

41 Voir la participation de l'*armada* dans [2033, 2013].

comme un objectif en soi⁴². Dans ce dernier cas, les résultats pratiques se diluèrent dans le temps et se limitèrent à l'occupation de quelques places fortes.

382

Cette troisième période est celle pour laquelle nous disposons de plus d'informations, étant donnée la conjonction de deux facteurs : l'augmentation générale de la documentation sur l'époque et la croissance de l'administration royale. Il s'agit d'une période de changements importants dans la flotte royale, dont le noyau constitutif ne sont plus les galères, dotées par la monarchie et commandées par les hommes de l'Amiral, mais les voiliers de particuliers, engagés pour l'occasion⁴³. De tels changements ont entraîné un déclin des arsenaux royaux et du rôle des gardes-chiourmes, dont la fonction n'était plus qu'une charge honorifique. Même la figure de l'Amiral se trouva affectée, en devenant le patrimoine de la famille Enríquez. L'autre conséquence de cette politique furent les incitations pour la construction de grands navires, dont les propriétaires se voyaient récompensés par la monarchie⁴⁴. Ce soutien représentait le corollaire des précédents *Actas de Navegación*, qui favorisaient la formation d'une puissante flotte nationale qu'on pouvait utiliser pour la guerre en cas de nécessité.

Le premier aspect de cette amélioration de l'information concerne l'organisation de flottes. Le passage du système de la flotte royale à celui de l'engagement d'embarcations n'a pas entraîné une diminution de la capacité d'action de la monarchie, qui a toujours conservé des moyens d'intervention et de contrôle. Cela n'est pas allé sans résistance, sous le couvert de privilèges locaux ou de l'usure produite par la réitération des requêtes royales. C'est le cas, par exemple, des résistances survenues dans les ports basques face aux sollicitations d'Alonso de Quintanilla pour la formation de la flotte contre les Turcs⁴⁵.

Au plan de l'organisation, les garanties anciennement accordées par l'Amiral à travers le *pleito homenaje* (serment de fidélité) au représentant royal, étaient désormais exigées des capitaines⁴⁶. Il est vrai qu'il manquait

42 Voir l'étude de ces épisodes dans [1980].

43 Voir les détails du processus dans [1982].

44 Real Academia de la Historia, Collection J. Bautista Muñoz, tome LXXV, fol. 144 : « *Real provisión exhortando a fabricar naos de gran porte y ofreciendo acostamiento a los que las hicieran entre 600 et 1.000 toneladas* ». De plus, elles seraient préférées au moment de la charge (20-III-1498). Également dans « *Recopilación de las Leyes del Reino* », loi 7, titre X, livre VII, *Códigos españoles*, VI.

45 Voir le récit dans [2026], p. 435.

46 Le modèle était le *pleito homenaje* fait à Ferrán Sánchez de Tovar par le Comte de Niebla, qui sera répété ensuite par l'amiral don Fadrique. Le rituel tournait autour de l'étendard royal, gardé dans l'église principale et conduit aux galères pour sa remise. Voir [1997], I, annexe I, n° 4, p. 285-286. On maintenait un rituel semblable pour la remise des galères aux

les formalités chevaleresques, symbolisées par la remise de l'étendard royal, et que les représentants du roi ne jouissaient pas de la condition de noble, mais les obligations étaient essentiellement les mêmes. En outre, dans les deux systèmes, le roi nommait les officiers qui garantissaient son service et ses intérêts, et d'abord les armateurs, chargés de l'organisation de la flotte. Il s'agissait de grands personnages de la Cour, qui remplaçaient en quelque sorte la figure de l'Amiral. Ils agissaient sous les ordres de l'autorité compétente, et leur travail était contrôlé par les *Contadores Mayores* (Grands Trésoriers).

Le deuxième aspect de l'amélioration de l'information sur la guerre navale fait référence aux équipages. Sur le plan hiérarchique, la première autorité de l'*armada* était l'Amiral. Pendant la première moitié du xv^e siècle, sa participation personnelle y était habituelle, mais elle disparut complètement par la suite. Dans ces occasions, il recevait communément le titre de capitaine général. En cas d'absence, il se faisait représenter par un lieutenant, normalement un parent, qui recevait le même titre. Les Rois Catholiques ont également nommé des capitaines généraux. Lors de la désignation de Charles de Valera il est indiqué que la charge fut d'abord demandée à l'Amiral, mais, dans les concessions suivantes, cette démarche n'apparaît pas, même si le *Memorial* (mémoire) de Valera va au-delà et propose que le capitaine général choisisse le reste des capitaines, ce qui ne fut jamais fait. À côté de cette charge apparaît celle de *capitán mayor* (capitaine général) des mers. Il s'agit d'un poste multiple, à vie, et à caractère honorifique.

La participation aux activités de la guerre navale, par le biais de l'enrôlement dans la flotte royale ou à travers des actions de course-piraterie, a eu tendance à constituer des groupes humains homogènes⁴⁷. Tout d'abord, parce que, pour beaucoup d'entre eux, il s'agissait d'une occupation habituelle. Ensuite, parce que le système d'engagement de navires contribua à maintenir l'esprit de groupe, à travers la relation hiérarchisée de leurs capitaines avec des parents et des voisins proches. Finalement, parce que les relations avec les zones d'opérations y ont favorisé l'installation et les liens avec certaines communautés locales.

Le paiement des services rendus répondait à trois concepts principaux : l'armement, le fret, et les soldes. L'armement comprenait les aliments, les armes et le matériel. Les aliments pouvaient être fournis en nature ou en espèces. Dans les deux cas, les livraisons répondaient à un calcul sur les

gardes-chiourmes. Dans ce cas-là, outre la remise de l'étendard, on explique que l'Amiral les habillait avec des « *paños bermejos* » (vêtements rouges), couleur qui rappelait le sang et le courage militaire ; *Las Siete Partidas...*, *Seconde partida*, titre XXIV, loi IV.

47 Une analyse de cet aspect, faisant référence aux Basques qui opéraient en Andalousie, est présentée dans [1981].

besoins journaliers ou mensuels. Le *Memorial* de Valera les estime à une livre de biscuit, un *azumbre* (pinte) de vin, et deux tiers de livre de viande ou de poisson par jour, remplaçables par du fromage, des oignons et des légumes secs, alors que dans l'*armada* de Biscaye on les évaluait à un ducat mensuel. Les armes fournies étaient très variables. Dans la flotte de Íñigo de Artieta, elles étaient abondantes, alors qu'elles étaient plus discrètes dans celle de Charles de Valera, et inexistantes dans les galères destinées à la guerre contre le Portugal. Quoi qu'il en soit, la dotation en armes n'a jamais été complète, car les embarcations et leurs équipages devaient s'en procurer une partie. Dans le matériel fourni, nous trouvons également de grandes fluctuations, exception faite du suif, qui figure dans l'immense majorité des accords. Le fret des embarcations était fonction du tonnage qui leur avait été assigné. Ce dernier pouvait être différent de son *aforamiento* (jauge) habituel, en raison des caractéristiques de l'expédition, ou bien à la suite d'un accord entre les parties. On avait coutume de lui assigner une quantité mensuelle.

Les soldes payées favorisaient les marins vis-à-vis des gens d'armes. Dans l'*armada* de Biscaye le rapport entre eux était de 6 000 maravédís pour 5 000, et dans le *Memorial* de Valera les soldats ne percevaient que les deux tiers de la solde des marins. Cette dernière constituait la base de calcul du paiement des différentes catégories professionnelles. Dans la flotte de Charles de Valera, le maître recevait quatre soldes, le pilote et le contremaître trois, le charpentier, le calfat et le *condestable* (sergent) deux. Le *Memorial* de Valera affirme que l'on avait coutume de donner aux marins deux *doblas* (« doubla ») par mois ; aux maîtres et aux pilotes autant qu'à deux marins ; aux contremaîtres autant qu'à un marin et demi ; aux hommes d'armes et aux mousses un tiers de moins qu'aux marins. Le cas de la flottille de Arriarán-Lazcano était complètement atypique, en établissant un paiement unique de 900 maravédís par homme et par mois, dont se différençaient seulement les deux capitaines qui recevaient mille maravédís de plus par mois.

Certains membres de l'équipage pouvaient servir sans recevoir de rémunération, soit parce que c'étaient des forçats soit parce qu'ils étaient des *ventureros* (aventuriers). Les forçats servaient dans les galères, et ils ont laissé peu de traces de leurs actes, ce qui ne veut pas dire que tous les galériens avaient la condition de forçats ni que ceux-ci étaient les seuls membres de l'équipage des galères. Les *ventuneros*, quant à eux, servaient en échange d'une partie du butin. Même si les seules informations que nous ayons les concernant proviennent de l'*armada* de Charles de Valera, il est probable qu'ils participèrent à d'autres expéditions, en particulier vers le Détroit et

dans la « Méditerranée Atlantique », où le butin constituait la principale motivation pour les actions de course et *cabalgadas* (razzias).

Le butin était précisément le principal argument de la Couronne lorsqu'elle armait ses flottes de guerre, bien avant la solde. Dans l'*armada* de Biscaye, la distribution de celui-ci était de deux cinquièmes pour les monarques (un cinquième au titre de *quinto real* et un autre au titre d'armateur) et de trois cinquièmes pour les participants qui les répartissaient en fonction de leur catégorie militaire. Ce pourcentage ne figure pas pour les autres flottes, et il est possible qu'il ait été différent, puisque les apports de la monarchie y étaient moindres.

Nous disposons également d'une plus grande quantité d'informations sur les navires utilisés⁴⁸. Cela est particulièrement vrai dans le cas des voiliers, qui imposèrent leur suprématie au détriment des embarcations mixtes. Nous trouvons l'explication de ce processus dans deux documents exceptionnels : le *memorial* de Valera sur la flotte du Détroit, et le mémoire anonyme « *sobre la guerra del moro* » (sur la guerre du Maure).

Le premier propose une escadre formée de deux *carracas* (carraques) de plus de 500 tonneaux et une autre dépassant les 600 tonneaux, deux nefs de 250 tonnes, deux *balleneres* de 70 ou 80 tonnes, six caravelles latines et, pendant l'été, quatre galiotes. Il ajoute que les rois ne doivent pas « *empacharse* » (abuser) de galères : elles sont très coûteuses et peu profitables dans ces eaux-là, car elles ne peuvent servir en hiver lorsque passent les Maures. Il précise encore que le principal objectif de ces derniers est le transport de céréales dans des navires de petite taille, ce qui les pousse à choisir des embarcations vénitienues, génoises, florentines ou portugaises. Contre ces dernières il faut employer les *carracas*, *naos*, et *balleneres*. Par contre, s'ils leur préfèrent des vaisseaux, ils doivent utiliser des caravelles en hiver et des galiotes en été, les seules capables d'arrêter des bateaux aussi petits et légers.

Le *memorial sobre la guerra del moro* fut rédigé vers 1505 et destiné au cardinal Cisneros. Il était tourné vers la préparation d'*armadas* contre la Barbarie et était basé sur l'expérience des razzias contre cette région. Les embarcations proposées sont deux ou trois galères, cinq ou six galiotes, et six caravelles, outre deux ou trois *fustas* (fustes) pour le service de la flotte,

48 Outre les données consignées à la suite, nous disposons de représentations iconographiques plus abondantes et de plus grande précision. Les plus intéressantes sont celles qui correspondent à la prise d'Oran (1509) dans la Chapelle Mozarabe de la Cathédrale de Tolède. Nous pouvons y ajouter les tapisseries de la Collégiale de Pastrana, qui représentent la prise d'Arcila (Assilah) et de Tanger par les Portugais (1471), qui illustrent l'utilisation de moyens militaires après les débarquements, particulièrement de l'artillerie.

et deux ou trois *tafureras* pour le débarquement des cavaliers. On remarque, parmi toutes ces embarcations, la caravelle. Elle se distingue, tout d'abord, par sa capacité motrice, car elle peut armer une plus grande quantité de voiles que les bateaux *sutiles* (légers). Les embarcations mixtes présentaient l'alternative de leurs rames, même si elle était toute relative, puisque le vent était fort durant neuf mois de l'année, et que durant les autres trois mois (juin, juillet, août) il était tout de même présent. En outre, les caravelles disposaient d'un moyen pour neutraliser le défaut de rames, grâce à l'aide des barques. Celles-ci pouvaient embarquer et débarquer des personnes, en plus d'être remorquées par moment de calme. Leur vitesse empêchait la fuite de l'ennemi, ce qui, avec leur armement – 50 ou 60 hommes d'armes, plus l'artillerie –, les rendait invincibles. Les avantages des caravelles sur les embarcations musulmanes n'existaient pas sur les autres types de navires chrétiens. Cela venait de leur plus grand poids, dû au matériel employé (chêne vert, chêne rouvre, chêne-liège, et pin face au *lerce* – cèdre africain). C'est pour cela que le *memorial* propose d'utiliser le modèle immédiatement supérieur à celui des Musulmans : galères contre galiotes, galiotes contre *fustas*..., ou simplement des caravelles.

Tous ces avis soulignent la supériorité en capacité motrice et en maniement des voiliers qui armaient une plus grande quantité de voiles et de types très différents. De plus, ils jouissaient d'un poids à vide inférieur, puisqu'ils embarquaient moins d'hommes et de vivres. Il faut ajouter qu'ils offraient de meilleures conditions pour l'artillerie. De tels avantages, patents dans le détroit de Gibraltar, s'accroissaient dans la navigation sur l'Atlantique. Ce n'est pas pour rien que les galères – dotées de voiles latines – naviguaient près de la côte pour profiter des vents perpendiculaires à la ligne de la plage, mais avec le vent en poupe cela devenait instable, outre que la force de propulsion était moindre.

L'information sur la tactique militaire employée durant cette période ne provient pas de sources directes. C'est pourquoi nous devons nous contenter de données isolées, d'indices contenus dans les *memoriales* déjà cités, ou attendre le deuxième tiers du XVI^e siècle et l'*Espejo de Navegantes*, [1991] rédigé par Alonso de Chaves. Avant cette date, les auteurs de traités se limitaient à reproduire les considérations des *Partidas* ou à copier le traité de Vegocio⁴⁹. L'exception se trouve dans l'ordonnance de l'amiral don Fadrique pour le gouvernement de l'*armada* sous ses ordres en 1430⁵⁰. Bien que la

49 Un exemple de cette influence est fourni par *Doctrinal instrucción del arte de la caballería* de A. de Cartagena, Burgos, 1497, dont il existe une copie manuscrite dans la Collection Sanz Barutell, art. 23, n° 16. Le traité de Vegocio a été traduit en espagnol pour le compte d'Henri IV : voir [1990], II, p. 578, note 44. Une version actuelle dans [1985], p. 227-237.

50 [1997], I, annexe I, n° 4, p. 287-292.

plupart des dispositions y fassent référence à des questions de procédure, on y trouve des dispositions portant sur le combat naval. Y sont donc présentées les actions de surveillance des flottes ennemies, la répartition du butin, la marche à suivre durant les attaques, la discipline à bord, etc.

Pendant cette troisième période, la politique des monarques a continué à associer leurs sujets à l'effort de guerre à travers les actions de course. Pour cela, la Couronne régula ces activités, aussi bien en ce qui concerne l'autorisation obligatoire que la perception du *quinto real*⁵¹.

Dans les conflits entre Chrétiens, le permis pouvait être soumis à la réalisation d'une condition afin de garantir les intérêts royaux. C'était le cas, par exemple, de l'exigence de cautions aux armateurs de Guipúzcoa, pour garantir le respect des alliances accordées par les rois⁵². Lorsqu'il s'agissait d'une guerre déclarée, les licences étaient souvent collectives, voire même générales.

Dans les affrontements avec les Musulmans, l'autorisation était considérée comme tacite, même si nous connaissons certaines licences contre des Maures⁵³. C'est ainsi que les prises sur les Maures provenaient généralement de l'initiative de particuliers. Il s'agissait même d'un style de vie pour certaines populations côtières. À titre d'exemple, citons Cadix, dont les rentes comprennent cette activité en 1485⁵⁴. Entre février et décembre de cette année-là, les Gaditans réalisèrent sept prises, rapportant 200 captifs, quatre embarcations et des marchandises diverses. La taxation de six prises s'éleva à 1 480 454 maravédis et le *quinto* seigneurial pour six prises (qui ne coïncidaient pas avec ces dernières) à 1 54 924 maravédis. Il convient de préciser qu'avant le prélèvement du *quinto*, certaines sommes étaient déduites, sans oublier que les armateurs percevaient un tiers du *quinto*. L'importance de ces chiffres est d'autant plus grande si nous la comparons avec les rentes de la ville durant cette année-là, qui furent de 1 000 475 maravédis, réduits à 914 563 à cause de la peste.

Le prélèvement du cinquième (*quinto*) des butins était une norme qui provenait du droit romain et qui avait été maintenue pendant tout le Moyen Âge, comme nous avons pu le constater. C'est pourquoi, lorsque la monarchie des Rois Catholiques dut lutter contre les usurpations seigneuriales, elle s'appuya sur le texte des *Partidas*⁵⁵. Le *quinto real* servit à rémunérer l'Amiral, qui avait coutume d'en récupérer un tiers pour lui, en tant que vassal et pour

51 Panorama général dans [1987].

52 *Provisión* du 24 juillet 1487 : voir [1998], Annexe (année 1487) et [2005], p. 97.

53 Archivo General de Simancas, *Registro General del Sello*, 28-VII-1481.

54 Les détails dans [2014]. Pour plus d'informations voir [1980], p. 93 sq.

55 « *Ordenanzas Reales de Castilla* », Livre VI, titre VIII, loi II, *Códigos españoles*, VI.

stimuler le contrôle de ces opérations⁵⁶. Il fut aussi utilisé pour encourager certaines entreprises, comme la conquête des Canaries ou la défense du royaume de Grenade, considérées d'intérêt général⁵⁷.

56 Une analyse de cette question dans [1979].

57 *Ibid.*

RAPPORT DE SYNTHÈSE
« LA GUERRE SUR MER »

Olivier Chaline
Université Paris-Sorbonne

Les interventions et les discussions ont permis de dégager plusieurs points avec netteté.

Le mot même de guerre désigne des réalités différentes dans le temps et l'espace qui nous renvoient à des formes d'exercice de la violence très variées. Elles le sont dans le temps, puisque le tiers médian du xvii^e siècle marque un changement important avec la véritable mise en place de marines de guerre d'État dotées de navires spécialisés, appartenant à l'État qui paye aussi officiers et équipages, même si les chantiers de construction peuvent rester pour une part privés, comme en Angleterre. Avant cette période décisive, non seulement le monopole d'État sur la violence de guerre navale est inenvisageable, mais les navires, voire les flottes, sont en location, sans être conçus pour le combat et lui seul. Une telle situation n'est pas nécessairement le signe de l'impuissance maritime de l'État. Elle peut très bien être l'effet du choix délibéré d'une solution moins coûteuse et temporaire, comparable au recours au mercenariat à terre. C'est bien ce que nous ont montré E. Aznar, M. Tranchant et M. Bochaca. Dans l'espace, un même conflit peut juxtaposer des types d'opérations et de violence très différents. Il importe alors de distinguer selon les zones concernées. Ainsi les dernières années de la guerre de la Ligue d'Augsbourg voient-elles la France de Louis XIV mener une guerre d'escadre en Méditerranée, pratiquer la course dans les eaux européennes et utiliser les flibustiers aux Caraïbes. La paix peut aussi revenir dans les eaux européennes, mais ne pas s'étendre aux mers lointaines où les mêmes belligérants continueront de s'affronter : « *no peace beyond this line* ». Enfin, un même conflit peut se traduire par l'affrontement de plusieurs cultures de guerre, ici dans leur dimension navale.

La fréquence et l'ampleur du phénomène guerrier sur mer empêchent de considérer le temps de guerre simplement comme un temps d'anormalité désastreuse. Les remarques de S. Marzagalli à cet égard le montrent bien. Il s'avère impossible de limiter la violence de guerre sur mer aux seuls moments où, juridiquement parlant, règne l'état de guerre, déclaré de manière formelle. Rappelons uniquement qu'en novembre 1755 les hostilités entre la Grande-Bretagne et la France ont été ouvertes par la Navy longtemps avant la déclaration de guerre en bonne et due forme adressée par Louis XV à George II. Alors qu'on aurait tendance à voir dans la guerre une rupture, il faut bien constater la continuité de beaucoup des activités de temps de paix et également prendre acte des reconversions utilisant le même matériel et les mêmes moyens humains, parfois à d'autres fins et dans une autre zone. L'exemple de Saint-Malo sous Louis XIV, étudié par A. Lespagnol, était parfaitement éclairant (*Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, 2^e éd., Rennes, PUR, 1996). Il y a aussi tous les subterfuges destinés à éviter la capture et les pertes, comme les ventes fictives de bâtiments à des neutres et le recours au commerce de ceux-ci. Le temps de guerre est-il nécessairement catastrophique sur mer ? On pourrait le croire à examiner les courbes du trafic de plusieurs des ports de la façade atlantique française au XVIII^e siècle. Mais la guerre est aussi créatrice. Elle a indiscutablement ses bénéficiaires, grands et petits, grâce aux prises, aux salaires accrus, aux carrières accélérées ou tout simplement rendues possibles. Les effets sur les individus, les familles, les places marchandes et les ports de guerre, voire sur l'économie de tout un pays, doivent être pris en compte. N'oublions pas qu'on peut parfois faire très bien ses affaires, même lors d'une guerre perdue.

L'historiographie de la guerre sur mer n'est pas exempte de contraintes qui ont pesé, voire pèsent encore sur elle. On ne peut faire abstraction des enjeux politiques et militaires dans la manière dont nos devanciers ont étudié les guerres navales anciennes ou plus récentes. Que les auteurs soient marins ou universitaires, le choix des sujets, le ton du propos, l'orientation ne sont pas dus au hasard, comme nous l'ont opportunément rappelé J.-B. Bruno, J. Martinant de Préneuf et M. Motte. En France ou en Espagne, l'impact des guerres perdues, des crises, des guerres civiles et des révolutions, avec tous les mythes de la défaite, héroïque ou honteuse, et de la grandeur perdue, ont conduit à l'insistance marquée sur certains épisodes comme à d'assourdissants silences sur divisions et mutineries. Il fallait aussi parfois prouver qu'une marine de guerre était utile, indispensable même. La question pourrait alors se poser en ces termes : dans telle ou telle conjoncture, de quelle histoire une marine de guerre a-t-elle eu besoin ? Pour la Grande-Bretagne si souvent

victorieuse, on peut aisément mesurer le chemin parcouru entre les œuvres de William L. Clowes (*The Royal Navy : A History from the Earliest Times to the Present*, London, Chaham Publishing, 1897-1903, 7 vol.) puis de Julian Corbett (*The Campaign of Trafalgar*, London, Longmans, Green, 1919 pour la 2^e éd.) et la magistrale synthèse universitaire en cours de publication de N.A.M. Rodger (*The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, Harper & Collins, 1997, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Penguin, 2004). Reconnaissons qu'en France nous n'en avons pas l'équivalent. La prise en charge de l'histoire de la guerre sur mer par les universitaires hors des institutions navales officielles demeure très inégale d'un pays à l'autre, la France étant à cet égard mieux lotie que la R.F.A. Dès lors, l'adaptation des sujets d'étude a pu se faire en fonction des grandes tendances historiographiques, selon les modalités propres aux Annales ou ensuite à la « Nouvelle histoire ». L'étude des marins est devenue un des versants de l'histoire sociale, tandis que celle économique incluait l'analyse des routes et des stratégies commerciales. À un moindre degré, les problématiques concernant la défense et les relations internationales pouvaient s'étendre à la marine entendue comme instrument de la diplomatie. En histoire des techniques, on ne peut que constater l'inadéquation entre l'articulation académique des périodes moderne et contemporaine et la rupture que représente, au cours du XIX^e siècle, la substitution toutefois progressive de la vapeur à la voile, du fer au bois. S. Llinas a clairement mis en évidence comment, dans une histoire « moderne » élargie jusqu'à la fin de la voile, trois types d'objets avaient prioritairement retenu l'attention des chercheurs : le navire, les hommes, l'arsenal, tout en étant susceptibles de thèmes transversaux tels que la militarisation des littoraux ou la préparation de la guerre.

Qu'il soit maintenant permis au rapporteur de prendre un peu plus le large et de proposer quelques routes encore peu fréquentées mais pourtant dignes d'intérêt. Ne perdons pas de vue trois exigences.

- L'indispensable curiosité pour les marines et les histoires navales étrangères : anglaise, espagnole, néerlandaise, scandinave ou russe, voire turque, encore peu étudiées. Une dimension comparative est souvent précieuse, comme l'avaient bien montré M. Acerra et A. Zysberg avec un excellent manuel paru lors d'une question de concours mais destiné à une plus longue carrière (*L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997). Voyons aussi qui, des auteurs français, est traduit à l'étranger : essentiellement J. Boudriot, dont le *Vaisseau*

de 74 canons (Grenoble, Ed. des quatre seigneurs, 1973-1977, 4 vol., trad. anglaise, Rotherfield, Sussex, 1986-1988) a suscité l'admiration des Britanniques. N'oublions pas les sources conservées à l'étranger sur les ports, les navires et les marins français. L. Hellwinkel a rappelé dans sa communication l'apport des archives allemandes pour la seconde guerre mondiale.

- S'il a été ici peu question d'archéologie navale, il n'en demeure pas moins que les historiens ont beaucoup appris d'elle aussi bien sur la guerre sur mer que sur les constructions navales, la culture matérielle et la vie à bord. Rappelons seulement l'apport des fouilles de la *Mary Rose*, de la *Maidstone* ou du *Bismarck*. La vogue des reconstructions de navires historiques, l'*Hermione* ou d'autres, n'est pas non plus à négliger.
- Enfin, une plus grande ampleur de vue est à encourager. Les volumes consacrés par N.A.M. Rodger à la *Royal Navy* représentent un tour de force, tant par la période envisagée, du VII^e siècle à nos jours, que par l'effort de synthèse qui, à partir d'une bibliographie océanique, permet de traiter une matière immense en tenant à la fois les navires, les hommes et les opérations.

392

Au-delà de l'étude des gens de mer, des arsenaux, des navires, il reste à envisager la guerre en elle-même, sans s'en tenir à sa préparation ou à ses conséquences.

Un premier thème concerne la navigation, celle, individuelle ou en escadre, des bâtiments de guerre ou de ceux qui sont utilisés à des fins militaires. C'est l'occasion de revenir à la géographie et de consulter les marins. On ne peut se dispenser de réintroduire dans l'histoire de la guerre sur mer les conditions concrètes de la navigation : vents, courants, tempêtes, calmes, moussons, renverses de marées etc. À partir du XVII^e siècle, les journaux de bord nous aident. Dès lors se posent des questions essentielles auxquelles, trop souvent, l'historien n'est pas (bien) préparé : qu'est-ce qui fait qu'on arrive où on veut ou bien que cela s'avère impossible ? Pourquoi certaines navigations sont-elles interminables ou stériles ? Pourquoi peuvent-elles devenir des désastres sanitaires ? Pourquoi certaines manœuvres sont-elles ratées ? Tout cela doit être apprécié en fonction d'un type de bâtiment et d'un mode de propulsion donné ? En général, les Britanniques ont été beaucoup plus attentifs que nous à ces données, sans lesquelles les opérations militaires demeurent incompréhensibles.

Il est ensuite judicieux de s'intéresser à la mise en œuvre d'une force navale, car naviguer ensemble n'a rien d'évident. C'est déjà vrai avec des bâtiments

a priori homogènes, ce l'est plus encore en convoi ou bien s'il faut opérer en flotte combinée avec des bâtiments appartenant à plusieurs marines alliées. Dans ce cas, les problèmes sont aussi d'ordre diplomatique et font apparaître les buts de guerre, parfois divergents, des membres d'une même coalition. Étudier la mise en œuvre d'une force navale implique de tenir compte de plusieurs éléments. L'obéissance est le premier. Longtemps, elle fut une notion intermittente et conditionnelle. Quelle autonomie est reconnue aux différents acteurs ? Détailler les formations oblige à aller au-delà de la théorie, vers les questions concrètes de temps et d'espace pour réaliser une manœuvre, donc aussi vers l'entraînement d'un équipage mais aussi d'une flotte. Il y a aussi les transmissions avec les codes de signaux, les problèmes de visibilité une fois le combat engagé et les communications avec la terre, qui permettent ou non le contrôle par les autorités navales et politiques. Le ravitaillement d'une force à la mer est encore un aspect à considérer : faut-il des relais et des bases, des convois de ravitaillement ? On est alors conduit à envisager les vivres, les munitions, mais aussi à partir des années 1860 le combustible qui accroît la dépendance d'un bâtiment ou d'une escadre envers les ports.

Micro-société flottante comme groupe combattant, l'équipage mérite de plus amples investigations, selon la direction tracée par A. Zysberg (É. Barré et A. Zysberg (dir.), *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, actes du colloque de Tahihou en 1999, Saint-Vaast-La-Hougue, musée maritime de Tahihou, 2001). Qui l'a formé et dans quelles conditions ? Quel type de marins veut-on et qu'obtient-on pour de vrai ? La réponse varie au cours d'un conflit. La cohésion et l'obéissance sont des données essentielles liées aux langues utilisées, à la hiérarchie, aux postes occupés à bord, à la nourriture, aux salaires. Les épreuves affrontées en commun sont un élément essentiel dans l'évolution du moral : est-ce qu'elles soudent l'équipage ? Contribuent-elles, au contraire, à le disloquer ? Quelles sont les réactions face aux risques, à l'inaction, à la défiance envers les supérieurs ?

Le combat est ce que l'on croit connaître, ce sur quoi on répète indéfiniment les mêmes choses ou bien ce qu'on évitera soigneusement d'étudier. La bataille n'est d'ailleurs qu'une des formes prises par la violence de guerre sur mer qui peut aussi prendre la forme du débarquement, du blocus, du racket ou encore du sabotage. L'événement naval a des traits spécifiques bien marqués : il n'y a pas de champ de bataille mais plutôt une zone très vaste, contrairement à ce qui se passe sur terre. On n'est pas maître du terrain. Même si l'un des adversaires se retire, l'autre n'impose pas sa volonté aux flots. Il n'y a pas non plus de stabilité de la zone d'affrontement, car il suffit d'une saute de vent ou de la renverse de la marée pour que tout puisse rapidement changer.

L'équipage doit assurer à la fois la manœuvre et le combat. La distance de combat, si elle est au départ comparable aux données de la guerre terrestre avec une lutte château contre château, s'accroît rapidement à mesure que l'artillerie progresse, jusqu'à des duels d'artillerie entre adversaires qui cessent de se voir et ne s'appréhendent plus que sur des écrans. Impossible de faire l'histoire de la guerre sans celle des armes : l'histoire des techniques est aussi celle des gestes, des savoir-faire et de la discipline. La connaissance du pouvoir vulnérant et destructeur des armes implique celle des projectiles et des poudres. La réalité de la mise en œuvre du feu dans un espace réduit suppose de prendre en compte aussi bien les circulations à bord (on monte des gargousses et on descend des blessés) que la fumée, les manipulations dangereuses, les effets sur l'ennemi. Le contrôle de l'action, une fois celle-ci engagée, est un aspect trop souvent négligé, de même que la capacité à reprendre le combat le lendemain. Peut-on détruire l'adversaire ? Est-ce vraiment le but recherché ? Le mythe mahanien de la grande bataille décisive a durablement empêché de comprendre la manière dont raisonnaient les amiraux des XVII^e et XVIII^e siècles. Une *fleet in being* peut aussi être utile... Tout cela conduit à poser avec clarté cette question essentielle pour l'histoire de la guerre à l'époque moderne : qu'est-ce que, dans les conditions d'un conflit ou d'une époque, un instrument de guerre navale permet réellement de faire ?

Enfin, l'effort de guerre naval d'une puissance est à prendre en compte en tant que tel. Comment peut-elle tenir bon dans la durée ? Pourquoi peut-elle craquer sans bataille perdue ? L'exemple français de la guerre de Sept ans est très intéressant. Tim Le Goff a montré comment les captures et une épidémie dévastatrice ont contribué à fragiliser la flotte de Louis XV bien avant Lagos et les Cardinaux. Dans l'appréciation de l'effort de guerre, les questions financières occupent bien entendu une place majeure, aussi bien par les choix budgétaires (terre ou mer ?), que par la possibilité d'emprunter (jusqu'au moment où la dette navale écrase la marine) et encore de recourir aux capitaux privés, comme dans le cas de la course. Lorsque les limites de l'effort sont atteintes : faillites de sous-traitants et de fournisseurs, misères et révoltes surviennent dans les ports et parfois loin des côtes, en détruisant de précieux circuits économiques sans lesquels une flotte de guerre ne peut exister. Ceux-ci mettent en jeu aussi bien les intermédiaires commerciaux et les États neutres à l'échelle de l'Europe que le tissu industriel du pays en guerre. L'effort de guerre naval est aussi l'affaire, bien avant le déclenchement d'éventuelles hostilités, de groupes de pression, de comités de propagande faisant l'apologie de la puissance navale, ce qui nous conduit autant vers les

doctrines stratégiques ou tactiques que vers les mythologies nationales qui s'y rapportent parfois. La place des marins dans l'État est alors à considérer : princes protecteurs, amiraux, ministres ou députés. Quelle part ont-ils aux décisions majeures ?

En conclusion de ce rapport, il est possible de formuler trois remarques :

- L'étude de la guerre sur mer est une affaire trop sérieuse pour être laissée aux seuls militaires, mais les historiens universitaires ont tout à gagner à interroger et écouter les marins.
- Il est essentiel de comprendre comment les choses se font ou ne se font pas : la manœuvre d'un navire, le commandement d'une force navale, le maniement d'un canon etc. Techniques et savoir-faire ne doivent pas rebuter l'historien.
- Enfin la guerre n'est pas un objet clos, si bien que l'histoire-bataille traditionnelle n'est plus de saison, sur mer comme sur terre. Il est d'ailleurs mal venu de séparer complètement ces deux faces du phénomène guerrier, si bien qu'en paraphrasant le titre d'un ouvrage récent d'histoire maritime, il serait possible de dire « La guerre, la terre et la mer ». L'étude de la violence de guerre, ici maritime, loin de porter sur un objet opaque, donne beaucoup à voir, vérifiant cette promesse maximale qu'une main anonyme avait inscrite au temps de la première guerre du Golfe sur un mur près de chez moi en l'attribuant à Molotov : « la guerre, cette apocalypse étatique... ». Tout autant que les formes terrestres de la guerre, celles qui ont la mer pour enjeu et pour milieu nous en apprennent énormément sur les États, les sociétés, les économies, les cultures, autant de contrées souvent séparées de la planète des historiens.

EXPLORATION, DÉCOUVERTE ET REPRÉSENTATIONS

Christian Huetz de Lemps et Claire Laux

L'histoire de la découverte et de l'exploration maritimes et celle des représentations qui les accompagnent et les éclairent, n'ont longtemps qu'assez faiblement intéressé les historiens français, alors qu'elles ont toujours figuré au premier plan dans les productions du mgnde anglo-saxon. Seuls quelques grands noms, de François de Dainville à Michel Mollat du Jourdin, de Numa Broc à Étienne Taillemite, se sont résolument consacrés à cette dimension de la découverte maritime, peut-être jugée trop périphérique, voire exotique par la grande masse des chercheurs français plus tournés vers la France et l'Europe. De plus, ces thématiques du voyage, de la découverte, de l'exploration présentent une certaine ambiguïté au sein des découpages disciplinaires : s'agit-il de géographie historique ou d'histoire de la géographie ? Cela n'est pas sans importance sur le plan académique, car une certaine incertitude dans le rattachement disciplinaire a risqué et risque encore – j'ai pu le constater au Conseil national des universités françaises (CNU) – de handicaper des géographes « trop historiens » ou des historiens « trop géographes » et de détourner la recherche de sujets trop « pluridisciplinaires ». En tous cas, pour ce qui nous concerne ici, je me limiterai à quelques angles d'approche, à quelques grandes idées et à quelques noms essentiels, tant le thème proposé est vaste et divers, comme le montre la petite bibliographie commentée qui accompagne cette trop rapide présentation.

Historiquement, découverte et exploration constituent des étapes dans la constitution d'un savoir géographique de plus en plus étendu. Les voyages sont autant de jalons dans la construction, peu à peu, de l'image du monde que nous connaissons aujourd'hui. Mais l'édifice s'est construit de façon irrégulière aussi bien dans le temps que dans l'espace. Dans le temps, il y a eu à l'évidence des périodes d'accélération des découvertes (pensons à la

dernière décennie du xv^e siècle, marquée presque en même temps par les avancées décisives de Christophe Colomb vers l'ouest et de Vasco de Gama vers l'est) et d'autres marquées au contraire par une certaine stagnation ou un certain désintérêt pour les grandes explorations lointaines, parce que l'attention se concentre sur d'autres problématiques, la guerre par exemple, et vers d'autres directions géographiques : les différents espaces maritimes ont en effet été marqués par des phases successives d'inégal intérêt de la part des découvreurs. En résumé, il y a donc à la fois toute une chronologie dans l'histoire des découvertes et toute une régionalisation nécessaire dans l'étude de l'exploration maritime.

398

En tous cas, découverte et exploration maritimes sont directement fonction à la fois du niveau technique atteint par les navigateurs (types de bateaux, maîtrise des façons de se diriger et de se situer sur l'océan) et de contraintes exercées par les conditions naturelles de la navigation. Ces aspects purement matériels et largement techniques, voire scientifiques, ne sont peut-être pas toujours assez pris en compte par les historiens de la découverte et des voyages. Le jeu des masses d'air, les courants marins, le fonctionnement et la saisonnalité des systèmes cycloniques, par exemple, sont des éléments indispensables à la compréhension des observations empiriques de nombre de voyageurs. On conçoit alors l'intérêt pour les historiens maritimes de travailler en étroite association avec d'autres spécialistes, notamment des marins, qui ont, eux, l'expérience concrète des milieux maritimes et des aléas de la navigation, même si bien sûr la plupart ne naviguent plus depuis longtemps à la voile !

Lorsque l'on évoque la découverte maritime, on fait référence en fait à un couple de personnages très différents, longtemps séparés mais en réalité indissociables, le voyageur et le géographe. On pense en général au premier et beaucoup plus rarement au second dont le rôle est pourtant considérable. À première vue, en effet, le véritable découvreur, c'est celui qui voyage, qui navigue, qui explore, et qui ramène un témoignage de ce qu'il a vu. Il n'y a pas de découvreur sans récit de la découverte. Parfois, ce récit peut avoir été occulté sur une période plus ou moins longue, et pour diverses raisons, mais ce n'est qu'avec l'exhumation de cette narration que peut être restitué à l'auteur sa place dans l'histoire de la connaissance géographique. Il y a toujours un grand plaisir à retrouver des manuscrits inédits – Il en reste beaucoup – et à les faire connaître. J'ai la chance, par exemple, de participer actuellement à la publication avec commentaires de deux textes manuscrits inédits de voyageurs : l'un est constitué par les souvenirs du général Emmanuel Ruault, le grand-père de notre collègue historien bordelais Paul Butel, qui a fait ses premières armes en Océanie avant de devenir officier supérieur en

Afrique Noire notamment au temps de la conquête du Soudan, mais aussi à Madagascar et en Indochine [330] ; l'autre est le récit de deux des campagnes d'un officier de la marine royale, Gedeon de Voutron, à la fin du règne de Louis XIV : une campagne aux Antilles en 1696 et une campagne en Acadie et à Terre Neuve en 1706.

Le récit de voyage constitue en effet une source inestimable d'informations de tous ordres, même si la valeur du témoignage dépend bien sûr de la qualité du voyageur, de son sens de l'observation, de ses centres d'intérêt, de sa subjectivité enfin, qui oriente son regard. Je n'insiste pas sur ces thèmes qui mériteraient de longues analyses à partir de nombreux exemples. Ce que je voudrais souligner simplement, c'est le développement considérable de l'intérêt scientifique porté depuis quelques décennies à ces récits de voyage comme d'ailleurs plus généralement à l'histoire maritime. On en verra pour preuve l'essor de centres de recherche spécialisés et la multiplication des colloques internationaux sur ces thèmes de la découverte et du voyage. Citons bien sûr le Centre de recherches sur la littérature de voyage¹ que dirige François Moureau depuis 1984, qui démontre combien la transdisciplinarité est enrichissante dans ce domaine de recherche, puisqu'il associe littéraires, historiens, géographes et bien d'autres. Le CRLV est un carrefour pour les chercheurs qui peuvent trouver sur son site net des informations bibliographiques et la liste des colloques passés, présents, et à venir ainsi qu'une base de données de plus de 600 conférences en ligne en mode audio-numérique.

L'intérêt croissant pour la littérature de voyage et de découverte se traduit aussi par le développement des éditions et rééditions, en particulier sous forme de collections de récits. Bien sûr, tous ces récits ne sont pas des voyages maritimes, qui nous intéressent plus particulièrement aujourd'hui, mais les explorations par mer fournissent en général la majorité des titres. Parmi les séries en français le plus facilement accessibles, mentionnons, la Découverte François Maspero, déjà ancienne, la collection « Étranges étrangers » chez Aubier-Montaigne, « Temps et continents » chez Calmann-Lévy, « Voyages et récits » aux Éditions de Paris et quelques ouvrages de la collection « Bouquins », comme la compilation sur *Le Voyage en Polynésie*². On peut faire une place à part d'abord aux éditions du CTHS, avec notamment les publications monumentales sur les voyages des frères Verrazano, celui sur La Pérouse présenté par J. Dunmore, ou encore le voyage de Bougainville, établi de façon définitive par Étienne Taillemite. Puis, aux éditions Chandeigne,

1 Le CRLV est un laboratoire de recherche de l'université Paris-Sorbonne <www.crlv.org>.

2 Jean-Jo Scemla (dir.), *Le Voyage en Polynésie : anthologie des voyageurs occidentaux de Cook à Segalen*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 1999.

domiciliées à Paris à la librairie portugaise de la rue Tournefort qui se sont spécialisées dans la publication de textes rares ou même jusque là inédits : elles ont publié actuellement plus d'une quarantaine d'ouvrages, avec parmi les tout derniers un important *Voyage de Magellan*³, dans le droit fil de la présentation, en 1998, d'un remarquable *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales*. Enfin, à côté de ces collections généralistes, sont publiés isolément ou en petites séries des récits de voyages intéressant des centres de recherche ou institutions ayant une optique régionale ou locale, c'est à dire travaillant, par exemple, sur l'Asie du Sud Est, la Chine, l'Amérique latine, ou encore l'Afrique Noire. Sur les mondes insulaires océaniques par exemple, notre collègue Frédéric Angleviel de l'université de Nouvelle-Calédonie, a lancé une collection de récits de voyages en fac-similé, avec commentaires, dans le but de mettre à la disposition des chercheurs et des curieux des textes peu connus ou devenus rares⁴.

400

La publication des textes de voyage, qui deviennent ainsi des sources plus accessibles pour l'historien, s'accompagne en général de notes critiques, d'éclairages historiques et de biographies, indispensables quand ce ne serait-ce que pour comprendre la part et les caractères de la subjectivité des témoignages. C'est pour répondre à ce besoin de mieux connaître les acteurs et auteurs des voyages que se sont multipliées aussi, notamment dans le monde anglo-saxon, les biographies de découvreurs : il y en a eu également quelques-unes en France, du *Henri le Navigateur* de Michel Vergé-Franceschi [1615] au *Vasco de Gama* de Geneviève Bouchon [237]. Le grand nombre et la diversité des voyageurs, notamment aux XIX^e et XX^e siècles, rendent fort utiles les essais de répertoires biographiques, à l'image du remarquable travail réalisé pour les voyageurs français du XIX^e siècle par le géographe Numa Broc, auteur déjà d'une thèse sur ceux du siècle des Lumières. Le « Dictionnaire illustré des explorateurs et voyageurs français du XIX^e siècle » comprend 4 gros volumes dont la parution au CTHS s'est échelonnée sur une quinzaine d'années⁵.

La lecture des multiples notices biographiques montre l'extraordinaire variété de ces voyageurs, de leurs origines, de leurs caractères, de leurs motivations... et même de leurs préjugés. Il en ressort aussi que pour le voyageur, le contact de l'ailleurs et de l'autre est peut-être d'abord la découverte de soi-même. Enfin, on peut remarquer que l'intérêt croissant pour les récits de voyageurs se traduit concrètement par un très fort renchérissement de cette catégorie sur

3 2 vol., 2007.

4 Paris, l'Harmattan, coll. « fac-similés océaniques ».

5 I, *L'Afrique*, 1988 ; II, *L'Asie*, 1992 ; III, *L'Amérique*, 1999 ; IV, *Océanie, voyages autour du monde et dans plusieurs continents, voyages maritimes et polaires*, 2003.

le marché de l'occasion en même temps que par une certaine raréfaction des ouvrages proposés. Cela mérite d'autant plus d'être souligné qu'une bonne partie des autres catégories de livres anciens trouve moins d'acheteurs. Certes, à Paris, quelques grands libraires « internationaux » comme Chamonal, Le Bail Weissert ou Thomas Scheler présentent encore une offre très riche (mais à quels prix !), mais les libraires moyens ou petits, à Paris et en province, sont beaucoup plus chichement pourvus, en particulier en voyages anciens. Indiscutablement, le récit de voyage, surtout illustré, constitue un élément phare de la bibliophilie dans le monde.

Le voyageur nous apporte donc par son récit une matière brute, inégale, incomplète et marquée du sceau de la subjectivité. Son apport réel est aujourd'hui largement défini et soupesé par les analyses critiques qui accompagnent la publication ou réédition de ce type d'ouvrage. Mais ce travail d'expertise et de bilan scientifique est longtemps revenu, au moins en ce qui concerne l'évaluation de la contribution du voyageur au progrès de la connaissance géographique de son temps, à un second personnage, le géographe et cartographe. Le géographe est dès l'antiquité très distinct du voyageur : les différents voyageurs grecs qui ont fini par parcourir un oekoumène limité à une modeste part de la sphère terrestre, n'ont pas empêché les géographes-astronomes-cartographes de leur temps, qui, eux, n'avaient guère voyagé, de définir une vision globale du monde appuyée sur un réseau de lignes et de points théoriques. Il y a un stupéfiant hiatus entre la modestie des connaissances réelles de terrain fournies aux penseurs géographes grecs de l'Antiquité et la hardiesse de leurs constructions et de leurs hypothèses géographiques, de la sphéricité de la terre au continent austral.

Cette distinction entre le voyageur-explorateur et le géographe « en chambre » qui jauge l'apport scientifique du premier, s'est pérennisée pendant des siècles, en fait jusqu'à la période très contemporaine qui a vu le développement des géographes « de terrain ». Souvenons-nous qu'en 1900 encore, il ne choquait personne de voir un futur professeur de géographie à la Sorbonne, Augustin Bernard, soutenir une intéressante thèse d'État sur la Nouvelle-Calédonie... où il n'avait jamais été⁶ ! Le rôle du « géographe » qui ne voyage pas mais enregistre les acquis des explorateurs, s'est d'ailleurs élargi et institutionnalisé avec la naissance des sociétés savantes, en particulier des sociétés de géographie, dont la plus ancienne au monde et toujours très vivante est, on le sait, la société de Géographie de Paris, née en 1821. L'importance du rôle de ce deuxième niveau de la découverte, celui des « géographes en chambre » et des sociétés scientifiques, géographiques, mais

6 Augustin Bernard, *L'Archipel de la Nouvelle-Calédonie*, Paris, Hachette, 1894.

aussi « commerciales » et bientôt « coloniales », est aujourd'hui reconnue et justifie toute une série d'études historiques récentes. Cela vient aussi de ce que leur action est loin de se limiter à celle d'une simple chambre d'enregistrement et d'appréciation des résultats des voyages. Certes, ils ont cette fonction : on connaît l'exemple classique du géographe français Philippe Buache qui en comparant dans le secret de son cabinet les îles Salomon découvertes par le navigateur espagnol Alvaro de Mendana en 1567 et la description du grand archipel « découvert » par l'anglais Philippe Carteret juste deux siècles plus tard, démontra qu'il s'agissait d'un seul et même ensemble d'îles auxquelles il restitua donc leurs premiers noms espagnols, Salomon, San Cristobal, Santa Ysabel, Santa Cruz, etc. Mais la place de ces « géographes de l'esprit » est bien plus importante car, à partir des connaissances qu'ils avaient accumulées, ils ont émis des hypothèses, ouvert des pistes, voire proposé des défis aux futurs voyageurs. Les sociétés de géographie, anglaises comme françaises, ont pleinement pris en compte, on le sait, cette dimension de leur action qui nous a valu notamment nombre de grands voyages en Afrique intérieure et au Moyen-Orient, du Tombouctou de René Caillié à la recherche des sources du Nil par tant de voyageurs. Mais bien avant qu'il y ait ces institutions, comment ne pas évoquer le rôle essentiel de la pensée grecque retrouvée à travers l'œuvre de Ptolémée grâce aux humanistes de la Renaissance comme le cardinal d'Ailly dans les grandes découvertes de la fin du xv^e siècle, et notamment dans le pari de Colomb de rejoindre les Indes par l'ouest. Ce sont les erreurs même des Grecs dans les calculs hypothétiques sur la dimension du globe terrestre qui rendaient jouable la tentative de Colomb. Et ce sont plus tard les humanistes de Saint-Dié, ville des Vosges bien peu maritime, on en conviendra, qui collationnèrent les découvertes des premiers voyages à travers l'Atlantique et attribuèrent à l'Amérique le nom de celui qui y avait reconnu un *mundus novus*, Amerigo Vespucci. Dans le même ordre d'idées, c'est le type même du géographe « en chambre », le président du Parlement de Dijon, Charles de Brosses, qui rédigea en 1756 une synthèse, *Histoire des navigations aux terres australes*⁷, qui faisait le bilan des connaissances et fixait les objectifs des navigations à venir, dans la perspective de la découverte d'un riche continent austral, le vieux mythe qui devait sous-tendre les voyages dans le Pacifique Sud jusqu'au second voyage de Cook, qui mit fin à l'illusion.

Le support et le jalon des progrès de la géographie à travers ceux de la découverte maritime, c'est la carte, objet d'étude majeur de l'histoire de l'exploration. La cartographie est indissociable de la perception par l'homme de son espace, et bon nombre de sociétés dites « primitives » et

7 Paris, Durand, 1756, 2 vol.

récemment promues « premières » ont inventé des types de représentation cartographique, depuis les cartes sur peaux de bison des Indiens d'Amérique du Nord jusqu'aux baguettes de bois entrelacées des navigateurs micronésiens. Cartographier semble être une aptitude fondamentale de l'homme et un signe de son humanité. Mais ce besoin de cartes comme moyen de se souvenir et de se guider est particulièrement aigu pour les marins à qui échappent tant de repères fixes et d'itinéraires concrètement balisés utilisables sur terre. Les marins ont toujours besoin de cartes spécifiques. La plus belle expression de ce besoin, c'est la « carte portulan », ou portulan, qu'il faut bien distinguer du « livre portulan », genre de routier de la mer décrivant l'aspect des côtes, les principaux amers et les risques de la navigation. La référence bibliographique incontournable en ce domaine reste le bel ouvrage de Monique de la Roncière et Michel Mollat du Jourdin, *Les Portulans* [947]. C'est la synthèse de l'évolution de ce type de cartes depuis la première connue, la carte dite pisane de l'extrême fin du XIII^e siècle, jusqu'au XVII^e siècle, lorsque les cartes marines ont en quelque sorte réintégré le modèle cartographique général fondé sur le canevas des méridiens et des parallèles grâce à l'adoption du système de projection de Mercator. Jusque là, le portulan était en effet fondé, lui, sur les directions données par la boussole représentées sur un canevas, le marteloire, établi à partir du nord magnétique, distinct – on le sait – du nord géographique suivant un angle appelé déclinaison. À partir du XVII^e siècle, se généralise la cartographie maritime spécialisée, mais fondée sur la projection de Mercator, inventée en 1569 par le grand cartographe flamand.

Toute cette cartographie est réalisée en fait dans des ateliers européens qui centralisent, utilisent, contrôlent, confrontent les données apportées par les voyageurs. Certes, il y a des voyageurs qui sont eux mêmes cartographes, et le plus bel exemple en est Christophe Colomb, auteur présumé d'un des plus beaux portulans de la fin du XV^e siècle, orgueil des Archives du Quai d'Orsay ! Mais, dans la plupart des cas, les observations et les croquis des voyageurs sont intégrés dans une synthèse cartographique que Portugais et Espagnols, par exemple, s'efforçaient de conserver secrète aux XV^e et XVI^e siècles. La divulgation de renseignements tirés du *padrao real*⁸ portugais était punie de mort. Par la suite, au XVII^e siècle, lorsque la production cartographique s'est massifiée et est devenue l'objet d'une concurrence acharnée entre grands éditeurs hollandais, la collecte de l'information s'est faite auprès des nombreux capitaines de navires employés par la Compagnie hollandaise des Indes Orientales, ou VOC, et le plus grand éditeur de cartes, Joan Blaeu,

8 Le *padron real* espagnol, comme le *padrao real* portugais, sont des cartes constamment remises à jour et conservées dans l'entourage royal. Leur divulgation était punie de mort.

est resté jusqu'à sa mort, en 1705, le cartographe officiel de cette VOC. La très riche cartographie hollandaise du XVII^e siècle fournit, en raison de ses qualités esthétiques, une bonne partie de l'illustration des ouvrages généraux sur l'histoire de la cartographie. On peut avoir une idée un peu affadie de cette valeur artistique à travers la publication volumineuse chez Taschen en 2003 d'une reproduction d'une partie des cartes de l'*Atlas Major* de Blaeu, dans l'édition de 1665, qui comptait elle, 12 volumes in folio plus 1 volume de cartes marines ! Cela met aujourd'hui à la disposition d'un vaste public une cartographie dont la diffusion était limitée jusque là aux rares éditions anciennes et à quelques très belles et très coûteuses réimpressions hollandaises et anglaises. Les travaux de l'école française de cartographie, rivale on le sait des Hollandais dans la deuxième moitié du XVII^e et au XVIII^e siècle, avec des productions plus sobres sur le plan décoratif mais scientifiquement de qualité, ont été mis en valeur par le beau volume de Mireille Pastoureau sur les Atlas français (XVI^e-XVIII^e siècle) [1296] et sa réédition de « l'Atlas du Monde » de 1665 par Nicolas Sanson d'Abbeville [1297].

Je n'ai fait que mentionner ici quelques-uns des thèmes et travaux devenus classiques sur la cartographie comme support indissociable de la découverte et de l'exploration. On pourrait y ajouter le foisonnant ouvrage « Cartes et figures de la Terre », publié en 1980, à l'occasion d'une exposition au centre Pompidou qui a fait date, notamment en exhumant les fameux globes géants de Coronelli [387], ou encore les ouvrages de vulgarisation d'Ivan Kupcik [931] et de George Kish [921]. Les études générales sur les cartes se sont quelque peu raréfiées depuis les années 1980, même si sont apparues d'autres recherches qui abordent la cartographie non sous l'angle des techniques et des avancées géographiques, mais sous celui de leur valeur symbolique, idéologique, voire philosophique.

Comme le montre très bien Christian Jacob dans *L'Empire des cartes : approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*⁹, la carte n'est pas neutre ni objective. Elle est souvent un instrument de conquête et de pouvoir, une affirmation d'identité, l'expression d'un mythe territorial ou d'une volonté impériale et coloniale. On n'ira pas certes avec José Rabasa [1391], jusqu'à voir dans l'adoption de la projection de Mercator une façon de valoriser spatialement le monde tempéré européen par rapport aux pays tropicaux colonisés. C'est une vision idéologique qui masque le considérable intérêt simplement technique d'un système resté d'ailleurs en usage dans la navigation aérienne par exemple, presque jusqu'à nos jours ! Mais qu'il y ait dans la carte un élément de subjectivité dans les choix, même de la nomenclature, c'est évident. Pour prendre un exemple contemporain, ce n'est

9 Paris, Albin Michel, 1992.

pas par hasard si le même espace maritime reçoit le nom de « Grande Mer de l'Est » sur les cartes vietnamiennes et de « Mer de Chine méridionale » sur les cartes chinoises ! Cela ne fait que refléter la vieille et féroce rivalité entre le Vietnam et la Chine à propos de cette mer, des îles qui s'y trouvent (Paracels, Spratleys) et des Zones économiques exclusives (ZEE)¹⁰ que celles-ci génèrent. Il y a donc toute une ambiguïté de la carte, qui n'est guère plus objective que toute la littérature de voyage et d'exploration et participe, comme elle, à cette difficile approche de l'ailleurs et de l'autre¹¹.

DES DÉCOUVERTES AUX REPRÉSENTATIONS DE L'AUTRE ET DE L'AILLEURS

Cette question de l'« européenocentrisme » de la cartographie occidentale se pose plus largement pour toutes les représentations occidentales de l'autre et de l'ailleurs. Ces représentations sont déterminées non seulement par l'origine géographique de leur auteur mais par leur profil socio-culturel, la nature et la finalité de leurs explorations, et, bien-entendu, leur sensibilité propre.

Découvertes, explorations, représentations et... impérialismes

Les représentations varient selon si les découvreurs et explorateurs sont uniquement des marins avec des nuances entre la marine de guerre et la marine marchande, si leur entreprise a ou non des visées coloniales, ou encore des missionnaires. Cela est très bien mis en évidence par exemple dans le colloque sur les géographies coloniales organisé à l'université de Bordeaux III par Pierre Singaravélou [1503].

Cette question des représentations de l'Autre et de l'Ailleurs ouvre sur celle des fondements culturels de l'impérialisme. Nous devons alors évoquer les études post-coloniales qui se développent dans les années 1980-1990 en écho aux *post-colonial studies* anglo-saxonne. En 1978 dans *Orientalism*, Edward Saïd fait de « l'élément géographique » le cœur de la rencontre coloniale : « N'oublions pas que l'impérialisme est un acte de violence géographique, par lequel la quasi-totalité de l'espace mondial est explorée, cartographiée et finalement annexée ». Les travaux de Saïd sont déterminants pour nos thématiques dans la mesure où ils invitent magistralement à mettre en évidence les soubassements culturels de l'élan vers l'Autre et l'Ailleurs. La systématisation à laquelle ils ont pu conduire en revanche semble préjudiciable

10 Rappelons que le nouveau droit de la mer, défini notamment de la conférence de Montego Bay en 1984, attribua à chaque État une zone économique exclusive (ZEE) s'étendant jusqu'à 200 milles marins (370 km) de son littoral.

11 Cette première partie a été rédigée par Christian Huetz de Lempis, la suivante par Claire Laux.

pour un champ de recherches pour lequel il est fondamental de ne pas perdre de vue le poids déterminant des individus ni les nuances en fonction des situations rencontrées.

Les recherches post-coloniales en France demeurent malheureusement souvent tributaires d'un agenda politique par ailleurs assez agité, et très facilement soluble dans une vulgate médiatique pas toujours à la hauteur des pistes, souvent très stimulantes, qu'elles ouvrent. Une approche trop structurelle ne doit pas non plus gommer la spécificité des expériences individuelles dans ces découvertes et le très important facteur humain qui rend si aléatoires ces aventures maritimes. C'est cette notion d'aventure que mettent bien en évidence les travaux de Sylvain Venayre, de l'université de Paris I, les différents séminaires qu'il anime à l'université de Paris I, et son dernier ouvrage : *La Gloire de l'aventure, genèse d'une mystique moderne (1830-1940)* [1611]. L'esprit d'aventure est pour lui le principal moteur des découvertes même si il ne se définit véritablement comme tel avant la période contemporaine. Venayre note bien que ni Christophe Colomb ni Magellan ne se pensaient certainement comme des aventuriers même s'ils font aujourd'hui figure de modèles du genre. Pour lui l'esprit d'aventure se définit avant tout par le fait de partir au loin et par la solitude que cela entraîne. Par ailleurs, l'aventure est guidée par le désir de faire des découvertes et non d'établir un record, sans quoi il s'agit de sport ce qui est très différent. La distinction entre le sport et l'aventure ne manque pas d'intérêt pour ce qui est du domaine maritime où la vulgate médiatique ambiante tend souvent à les confondre.

406

Toujours est-il que ces découvertes, explorations et représentations ne peuvent être étudiées dans une approche exclusivement structurelle et que l'élément humain demeure déterminant. D'où la grande vogue des dictionnaires, certains purement biographiques et déjà anciens comme le *Dictionnaire des explorateurs français* de Numa Broc ou le *Dictionnaire des marins français* d'Étienne Taillemite déjà évoqués, mais d'autres plus récents, généralistes mais faisant une part belle à cette dimension humaine : c'est le cas du *Dictionnaire d'histoire maritime* ou des différents dictionnaires de la colonisation. Le plus récent d'entre eux, dirigé par Claude Liauzu, tout en se plaçant plutôt sur une ligne post-coloniale n'en accorde pas moins un nombre important de notices aux grandes figures de la découverte et de la conquête.

Toutes les explorations sont loin d'avoir pour visée première la domination des peuples nouvellement découverts. Le glissement entre une quête intellectuelle et une soif d'enrichissement ou de domination coloniale ne se fait pas partout ni à toutes les époques au même rythme. Si, lors du grand désenclavement planétaire des débuts de l'époque moderne, les grandes expéditions maritimes avaient pour vocation de coloniser et d'évangéliser

les terres nouvellement découvertes, selon les dispositions des traités de Tordesillas et de Saragosse et la bulle pontificale qui accompagnait le premier, le second mouvement des découvertes, qui commence aux lendemains du Traité de Paris de 1763, dissocie nettement, du moins dans un premier temps, la découverte et la colonisation : ainsi que l'a bien montré Étienne Taillemite, La Pérouse avait pour ordre de ne pas prendre possession des terres qu'il pourrait découvrir.

L'histoire des sociétés de géographie, précédemment évoquées, permet de mettre en évidence ce glissement durant ce grand siècle colonial que fut le XIX^e siècle : les sociétés de géographie de la première génération ont plutôt pour principale fonction d'aider financièrement et matériellement les explorateurs à mettre sur pied leurs expéditions et à publier leurs résultats ainsi que le montre Alfred Fierro [685]. L'ouvrage de Dominique Lejeune souligne que les sociétés de géographie commerciale ou maritime, qui se multiplient à partir de 1860 et surtout de 1870, cherchent bien davantage à faire de l'expansion économique ou territoriale l'aboutissement logique de l'exploration [1055].

Les interférences entre le fait religieux et ces mouvements de découvertes et d'explorations sont également aujourd'hui le fait de nombreuses études, qui ne doivent faire oublier qu'elles furent déjà soulignées maintes fois par le passé, par exemple par un Chateaubriand dans la préface de son *Voyage en Amérique* :

Les premières relations de tant de découvertes sont pour la plupart d'une naïveté charmante ; il s'y mêle beaucoup de fables, mais ces fables n'obscurcissent point la vérité. Les auteurs de ces relations sont trop crédules, sans doute, mais ils parlent en conscience ; chrétiens peu éclairés, souvent passionnés, mais sincères, s'ils vous trompent, c'est qu'ils se trompent eux-mêmes. Moines, marins, soldats, employés dans ces expéditions, tous vous disent leurs dangers et leurs aventures avec une piété et une chaleur qui se communiquent. Ces espèces de nouveaux croisés qui vont en quête de nouveaux mondes racontent ce qu'ils ont vu ou appris : sans s'en douter, ils excellent à peindre, parce qu'ils réfléchissent fidèlement l'image de l'objet placé sous leurs yeux. On sent dans leurs récits l'étonnement et l'admiration qu'ils éprouvent à la vue de ces mers virginales, de ces terres primitives qui se déploient devant eux, de cette nature qu'ombragent des arbres gigantesques, qu'arrosent des fleuves immenses, que peuplent des animaux inconnus.

Le doctorat d'Evelyn Guihur, conduit sous la direction du professeur Gérard Le Bouëdec nous éclairera sur l'impact des représentations de l'Asie sur les vocations missionnaires bretonnes au XVII^e siècle.

Nous pouvons aussi évoquer les travaux d'Annie Baert sur les grands voyages des Espagnols Mendana et Quiros à la fin du XVI^e et au début du XVII^e siècle : Annie Baert analyse comment cette quête d'une Nouvelle-Jérusalem et d'une colonisation juste qui rachèterait l'Espagne des exactions latino-américaines aboutit à la découverte de centaines d'îles dans le Pacifique Sud. Mais elle montre aussi comment, inversement, ces voyages sont à l'origine de mythes qui auront la vie dure, comme celui du paradis terrestre ou encore celui du bon sauvage [65]. D'où la question de :

DÉCOUVERTES, EXPLORATIONS ET DIFFUSIONS DES REPRÉSENTATIONS

408

En fait, les « géographies de l'esprit », pour reprendre l'expression de Marc Crepon, que nous avons évoquées plus haut, précèdent les découvertes – mythe du bon sauvage –, les stimulent – mythe du continent austral –, et souvent leur survivent – par exemple sous forme de préjugés ethniques – bon Polynésien et mauvais Mélanésien par exemple –, voire perdurent dans des représentations scientifiques – ethnologiques par exemple –.

Ces premiers contacts de l'époque des découvertes et des explorations se traduisent concrètement par l'appropriation d'un certain nombre d'objets qui sont censés représenter l'autre et l'ailleurs dans ce qu'ils ont de plus pittoresque. Se constituent alors des collections exotiques, d'abord dans les cabinets de curiosités et les salons des élites, puis à l'intention d'un plus large public dans les musées. Les grands voyages de découvertes maritimes jouent un rôle fondamental dans la constitution des collections des musées d'ethnographie, musée de l'Homme et évidemment des musées d'Art même si ce n'est pas notre sujet aujourd'hui (*cf.* Dumont d'Urville et la *Vénus de Milo*). Il n'est qu'à regarder bien entendu la provenance d'une grande part des objets actuellement exposés au musée du Quai Branly ou ceux mis en avant dans des expositions ponctuelles, on peut citer l'exposition *Kannibals et Vahinés* qui s'est tenue au musée des Arts africains et océaniques de la Porte Dorée et qui avait entre autres pour mérite de bien montrer comment à partir des observations en particulier des marins, eux-mêmes donc tributaires des préjugés de leur culture, se constitue et se diffuse une certaine image de l'Autre et de l'Ailleurs conforme aussi à certaines attentes en terme d'exotisme. Cette collecte d'objets, qu'étudie par exemple en ce moment Nanette Snoep, conservateur responsable du patrimoine colonial au musée du Quai Branly, peut avoir un côté très cumulatif et répétitif ce qui explique par exemple l'extraordinaire décalage entre le nombre d'objets montrés et le nombre d'objets en réserve. Ainsi le musée du Quai Branly est doté d'un

nombre incalculable d'objets guerriers, lances casse-tête, etc. dont un certain nombre furent des prises de guerre mais le plus grand nombre obtenus par des tractations avec les populations locales, par un jeu d'offre et demande établi entre les officiers de marine et les populations non-européennes dès l'époque des découvertes.

Les musées qui exposent ces objets se trouvent alors confrontés à différentes questions sur lesquelles les points de vue des historiens et des anthropologues apparaissent comme très éclairants, en plus bien entendu des débats très conjoncturels qui ont agité et agitent toujours la France autour de l'ouverture du musée du Quai Branly. Tous ces musées se trouvent confrontés massivement à la question des restitutions déjà problématique pour les musées d'art mais qui devient nettement centrale pour les musées ethnographiques. Cette question des restitutions ouvre sur celle de la valeur proprement artistique des objets saisis. Beaucoup des objets présentés comme « arts premiers » dans ces musées ne sont guère considérés comme des objets d'art dans les pays qui les ont produits mais comme de simples ustensiles.

Cependant, la diffusion des représentations ne passe pas seulement par ces déplacements d'objets, mais par tout un processus de vulgarisation des récits de voyages eux-mêmes qui ne cesse de s'amplifier.

Mais les représentations, ce sont aussi, évidemment, celles que se font les peuples non-européens de ces hommes qui leur arrivent par les mers. L'historiographie contemporaine tend de plus à considérer la découverte comme un phénomène réciproque – ce qui ne veut pas dire là encore que celle des époques antérieures ne le faisait pas mais la tendance actuelle est à souligner ce trait. Ainsi nous pouvons évoquer le colloque Quiros organisé par le professeur Frédéric Angleviel de l'université de Nouvelle-Calédonie en mai-juin 2006 à Port-Vila au Vanuatu. L'une des dimensions de ce colloque est d'avancer des hypothèses afin de comprendre pourquoi les traditions orales mélanésiennes ne font guère mention des expéditions de découverte espagnoles des XVI^e et XVII^e siècles pourtant si déterminantes dans l'histoire de ces îles. De manière un peu paradoxale, malgré cette absence de mémoire historique, les personnages de Mendana et de Quiros demeurent très fortement enracinés dans l'identité culturelle d'archipels comme les Salomon ou le Vanuatu. Ces thématiques correspondant donc à un champ encore largement ouvert dans lequel l'histoire maritime rencontre l'histoire coloniale et l'histoire missionnaire mais aussi et peut-être encore plus d'autres disciplines comme la géographie, l'anthropologie, ou l'histoire de l'art et évidemment la littérature.

LA MER EN TANT QUE LIEU DE MÉMOIRE

Michael North

Professeur à l'université de Greifswald

(en collaboration avec Dr. Kirstin A. Schäfer, FU Berlin)

Dans cette intervention pour notre dernière séance sur le thème des “représentations”, j’aimerais parler de la notion de la mer en tant que lieu de mémoire. Au lieu de reconstituer la représentation de la mer dans la littérature (Herman Melville, *Moby Dick*), l’art (les tableaux de marine) et la musique (Claude Debussy, *La Mer*), j’aimerais aborder des notions plus larges, déjà conceptualisées, et appelant à une collaboration internationale et interdisciplinaire.

Aborder la mer en tant que phénomène global, historique, cela dépasse une simple étude de sa représentation artistique. Puisque des aspects biologiques, économiques, sociaux, culturels, politiques, religieux, nationaux et transnationaux sont concernés, un concept plus large, tel que la mer en tant que lieu de mémoire mondial, pourrait transcender les limites traditionnelles des disciplines individuelles. Les premiers à introduire cette nouvelle approche, il y a quelques années, furent des spécialistes de la littérature qui cherchaient à démanteler la vision mythique de la mer en tant que symbole de folie, de féminité irrationnelle, d’anti-civilisation du désordre et du romantisme, ce qui contrastait avec la construction d’une modernité rationnelle et « terre-à-terre »¹.

En « historisant l’océan », ces collègues se sont efforcés de déconstruire la rencontre multiculturelle en mer et, de ce fait, de transcender l’État-Nation autant que l’histoire maritime traditionnelle. L’un des ouvrages qui a contribué à ouvrir cette voie fut le *Black Atlantic* de Paul Gilroy² : l’Atlantique noir

1 B. Klein et G. Mackenthun, « The Sea is History », dans *Sea Changes : Historicizing the Ocean*, B. Klein et G. Mackenthun (dir.), New York, Routledge, 2004, p. 2.

2 P. Gilroy, *The Black Atlantic : Modernity and Double-Consciousness*, Cambridge, Harvard University Press, 1993, p. 17.

peut être défini comme une entité transculturelle spécifique, représentée et en même temps en grande partie constituée par le vaisseau à voile en tant que « système vivant microculturel et micropolitique en mouvement ».

Les océans et les navires sont donc évalués en tant qu'espaces et sites de conflit culturel autant que de coopération. D'autres chercheurs, comme Marcus Rediker, perçoivent l'océan comme un « Atlantique rouge » virtuel, un espace maritime des dynamiques révolutionnaires, du capitalisme émergent, mêlant exploitation et répression, violence et résistance, un océan Atlantique de travailleurs³.

Il est intéressant de voir que la notion de mémoire est seulement implicitement ou indirectement concernée par ces approches, dans lesquelles elle ne joue pas un rôle central. C'est pourquoi la notion de mer en tant que lieu de mémoire offre encore un potentiel scientifique à développer. Pour commencer, j'aimerais présenter le concept de ces lieux de mémoire, avant de l'élargir à la mer envisagée en tant que lieu de mémoire, pour terminer, enfin, avec quelques études de cas liés à la Baltique et la mer du Nord.

412

LE CONCEPT DES LIEUX DE MÉMOIRE

En France, le concept des lieux de mémoire fut développé – est-il besoin de le rappeler ? – par Pierre Nora. La France a une approche unique de la mémoire collective puisque, de ce point de vue, l'État, la nation et l'histoire sont liés de façon indissoluble. Cette approche nous a donné une œuvre monumentale en sept volumes, *Les Lieux de mémoire*⁴. D'après P. Nora, « un lieu de mémoire est toute entité signifiante, de nature matérielle ou immatérielle..., qui devient élément symbolique du patrimoine du souvenir de toute communauté humaine (dans ce cas, la communauté des Français) »⁵. Pierre Nora met ainsi en lumière des valeurs symboliques, jusqu'ici souvent séparées des sciences historiques et réduites à une narration historique, puisqu'elles font partie intégrante, souvent inséparable de l'histoire. Ces sites de mémoire sont :

- Des lieux, tels que les archives, les musées, les cathédrales, les châteaux, les cimetières, ... ;

3 M. Rediker, « The Red Atlantic, or, 'a terrible blast swept over the heaving sea' », dans *Sea Changes : Historicizing the Ocean*, New York, Routledge, p. 111-130; P. Linebaugh et M. Rediker, *The Many-Headed Hydra : Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston-London, Verso, 2000.

4 P. Nora (dir.), *Les Lieux de mémoire*, sept volumes, Paris, Gallimard, 1984-1992.

5 P. Nora, « Des lieux de mémoire aux domaines de la mémoire », dans P. Nora, L.D. Kritzman et A. Goldhammer (dir.), *Realms of Memory : Rethinking the French Past*, vol. 1, *Conflicts and Divisions*, New York et Chichester, Columbia University Press, p. XV-XXIV.

- Des concepts et pratiques, telles que les commémorations, générations, devises et rituels ;
- Des objets, comme une propriété léguée, ou des monuments, manuels, emblèmes, textes fondamentaux, symboles⁶.

Pierre Nora commence ses recherches sur des lieux choisis du patrimoine national français et, peu à peu, une nouvelle forme d'historiographie symbolique se développe. Cette nouvelle historiographie émerge dans le troisième volume sous un titre plein de sens : *Les France*, englobant, selon Nora, « beaucoup de voix », et convenant mieux aux exigences scientifiques et sociales de notre époque que « l'historiographie classique ». Le concept des lieux de mémoire contribue au développement d'une histoire des symboles ou des signifiants symboliques, ainsi qu'à la construction d'une "topologie symbolique" de la France. Les lieux de mémoire définissent donc la France comme une réalité symbolique, et reflètent la notion de *Grande Nation*. Également, dans des projets plus tardifs sur l'Italie, l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark et les Pays-Bas, les *Erinnerungsorte* ou *plaatsen van herinnering* sont reliés à – et définissent mieux – une mémoire culturelle de la nation ou des États-Nations⁷. Comme la mémoire est en général sélective, les mémoires culturelles ou nationales sont encore plus sujettes à un processus de sélection.⁸ Ainsi, les *Plaatsen van herinnering* hollandais se bornent uniquement à relever les lieux et les monuments au sens étroit, alors que les *Erinnerungsorte* allemands comprennent aussi des objets abstraits du souvenir, tels que la Réforme, le Mark allemand, la *Bundesliga*, etc.

La perspective dominante reste nationale, et les lieux de mémoire semblent au premier coup d'œil en opposition avec le concept transnational de la mer. C'est ici que se situent les défis et les perspectives de ce concept. Comme le fait de conceptualiser l'océan, une extension transnationale du concept « lieux

6 *Ibidem*.

7 M. Prak, *Plaatsen van herinnering Nederland in de zeventiende en achttiende eeuw*, Amsterdam, B. Bakker, 2006 ; W. Blockmans et H. Pleij (dir.), *Plaatsen van herinnering*, vol. 1, *Nederland van prehistorie tot Beeldenstorm*, Amsterdam, Bakker, 2007 ; J. Bank, *Nederland in de negentiende eeuw*, Amsterdam, 2006 ; H. Schulze et É. François (dir.), *Deutsche Erinnerungsorte. Eine Auswahl*, München, C.H. Beck, 2005, 3 vol. ; M. Isnenghi (dir.), *I luoghi della memoria*, Roma-Bari, Laterza, 1997-1998, 3 vol. ; O. Feldbaek (dir.), *Dansk identitetshistorie*, Copenhagen, Reitzel, 1991-1992 ; M. Csaky (dir.), *Die Verortung von Gedächtnis*, Wien, Passagen Verlag, 2001 ; S. Kmec, B. Majerus, M. Margue et P. Peporte (dir.), *Lieux de mémoire au Luxembourg, Erinnerungsorte in Luxemburg*, Luxembourg, Saint Paul, 2007.

8 E. Hallam et J. Hockey, *Death, Memory and Material Culture*, Oxford, 2001. J. Fried, *Der Schleier der Erinnerung. Grundzüge einer historischen Memorik*, Munich, C.H. Beck, 2004.

de mémoire » va fournir un outil pour l'étude de la représentation maritime. Un premier pas a déjà été franchi dans cette direction avec la publication d'une sélection des *Mémoires allemandes* par les éditeurs Beck et Gallimard en France, et des *Erinnerungsorte Frankreichs* en Allemagne⁹. L'idée de départ était de montrer, par le jeu d'une collaboration intensive entre historiens français (Étienne François) et allemands, à quel point les histoires et mémoires de France et d'Allemagne s'enchevêtrent¹⁰.

Dans toute l'Europe, et en dehors de l'Europe, nous trouvons ces mémoires enchevêtrées. Même si la plupart des souvenirs, et souvent également les domaines des souvenirs, sont perçus à travers un prisme national, ils sont influencés et constitués par une perspective transnationale. C'est pourquoi la recherche future doit se focaliser sur la mémoire partagée (*memoria divisa*) et les histoires enchevêtrées, tout particulièrement dans les domaines partagés de la mémoire. Ces lieux de mémoires, matériels ou immatériels, constituent des croisements symboliques entre cultures, espaces et temps, mais ils affectent simultanément les pays voisins et les cultures nationales de la mémoire. La mer nous fournit d'excellents exemples et objets d'étude pour cette catégorie de domaines partagés de la mémoire, ou *lieux de mémoire divisés*.

414

Il sera tout de même utile de diviser la catégorie "mer" en sous-catégories, comme ces océans et ces mers qui constituent tous des *lieux de mémoire divisés*, et fournissent un cadre pour nos histoires enchevêtrées. En précisant davantage le propos, nous pourrions examiner les lignes des côtes, les détroits, mais aussi les batailles navales et les épaves.

En guise d'étude de cas, j'aimerais examiner des détroits comme ceux de Gibraltar ou Malacca, qui renferment un extraordinaire potentiel en tant que lieux de mémoires. Mais, comme je suis originaire de la région de la Baltique, je vais choisir le Sund, détroit qui sépare l'île danoise de Zélande (*Sjælland*) de la province du sud de la Suède appelée la Scanie (*Skåne*), qui fit partie du Danemark jusqu'en 1658.

ÉTUDE DE CAS : LE SUND

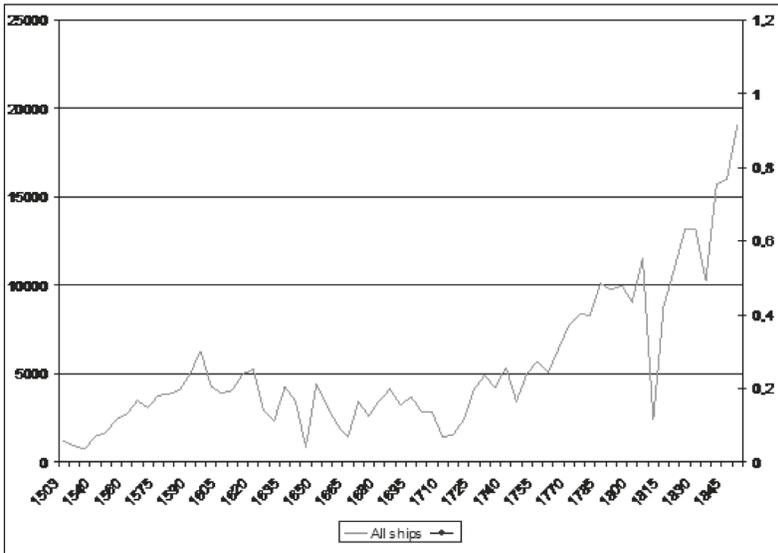
Le Sund (en danois : *Øresund*, en suédois : *Öresund*) était et reste le portail d'accès de la Baltique à la mer du Nord et à l'océan Atlantique. Ce détroit constitue l'un des passages maritimes les plus fréquentés du globe. L'entrée ou la sortie de la Baltique est gardée par le Château de Kronborg à Elsenør

9 É. François et H. Schulze (dir.), *Mémoires allemandes*, Paris, Gallimard, 2007 ; P. Nora (dir.), *Deutsche Erinnerungsorte Frankreichs*, op. cit.

10 É. François, « Pierre Nora und die 'Lieux de mémoire' », *Deutsche Erinnerungsorte Frankreichs*, op. cit., p. 14.

(*Helsingør*), qui domine un endroit où le détroit resserré ne dépasse pas quatre kilomètres de largeur.

Lorsque le roi Erik institua le Péage du Sund en 1429, les navires qui franchissaient le détroit étaient d'abord tenus de payer un noble d'or, puis un droit de 1 à 2 % de la valeur de leur cargaison. Ce péage représentait une source de revenus importante pour la terre danoise, car il finançait l'ambitieux programme de bâtiments des rois danois à Copenhague et en Zélande, y compris la construction du château de Kronborg. Depuis le début du ^{xx}^e siècle, les registres du péage du Sund font l'objet de recherches poussées de la part des historiens maritimes et des historiens du commerce¹¹.



“Nombre de vaisseaux autorisés à franchir le Sund danois, 1503-1845”¹²

- 11 N.E. Bang et K. Korst, *Tabeller over skibsfart og vaeretransport gennem Øresund 1497-1783*, Copenhague-Leipzig, O. Harrassowitz 1906-1953, 7 vol. ; P. de Buck and J.-Th. Lindblad, « De scheepvaart en handel uit de Oostzee op Amsterdam en de Republiek », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 96, 1983, p. 526-562 ; A. E. Christensen, « Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister. Ein Beitrag zur seiner Beurteilung », *Hansische Geschichtsblätter*, 59, 1934, p. 28-142 ; A. E. Christensen, *Dutch trade to the Baltic around 1600*, Copenhague-La Haye, Martines Nijhoff, 1941 ; P. Jeannin, « Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (xvi^e-xviii^e siècle) », *Revue historique*, 231, 1964, p. 55-102 et 307-340 ; W. S. Unger, « De Sonttabellen », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 41, 1926, p. 137-155.
- 12 J. Ojala, « Research potential of the database and guidebooks », presentation for the conference *Baltic connections*, Denmark, 29-31 October 2007, Rigsarkivet, Copenhague, Øresunds toldkammarets arkiv, Øresunds skiblistebøger 1800-1850.

Des navires de toutes les nationalités franchissent le Sund, faisant de ce détroit un lieu de mémoire partagée pour toutes les nations maritimes. Avec le temps, les Hollandais – et plus tard les Scandinaves – en viennent à dominer les autres puissances du commerce maritime. Comme le Danemark se sert de ce site pour contrôler l'accès à la Baltique, le Kronborg et le Sund deviennent les objets de luttes prolongées entre le Danemark, la Suède, la Pologne et la Russie, le *dominium maris baltici*. Hollandais et Anglais jouent un rôle dans diverses coalitions entre les puissances maritimes de la Baltique. Déjà, aux xv^e et xvi^e siècles, la Ligue Hanséatique s'est plusieurs fois opposée au Danemark au sujet de l'accès à sa zone de commerce : le commerce hanséatique se fonde sur les échanges entre Est et Ouest. Lübeck et les autres villes hanséatiques s'efforcent par ce moyen d'empêcher les Hollandais de prendre le contrôle de cet axe est-ouest du transport maritime¹³.

416

En dehors de ces aspects politiques et économiques, le Sund, Elsenør et le Kronborg sont étroitement liés à la mémoire culturelle européenne, puisque Shakespeare a situé là sa tragédie de Hamlet. Shakespeare avait sans doute entendu des descriptions de la cité multiculturelle d'Elseneur et de la splendide cour danoise au château de Kronborg, en parlant à des négociants, des marins, des compagnons du voyage ou des diplomates. Il se peut même que d'autres acteurs lui en aient parlé, en particulier William Kempe, Thomas Pope et George Bryan qui, on le sait, ont fait partie d'une troupe employée à la cour danoise en 1585-1586 avant d'entrer dans la propre compagnie de Shakespeare, les *Chamberlain's Men*. Des informations données par des musiciens anglais, notamment John Dowland, ont également pu pousser Shakespeare à transporter sa pièce du Jutland médiéval au Kronborg moderne.¹⁴ L'hiver à Kronborg était « d'un froid de loup », comme nous l'apprenons dans la bouche de Hamlet, et l'été seulement paisible lorsque

13 *Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte), 2, années 1431-1476 (étudié par Goswin Frh. von Ropp), vol. 1, Leipzig, 1892, p. 381, 547, 550, 552 ; vol. 2, Leipzig, 1878, p. 119-124, 372, 387, 452, 453, 454 and 456, 498, 501 ; *Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte), 2, années 1431-1476 (étudié par Goswin Frh. von Ropp), vol. 4, Leipzig, 1883, p. 283, 467, 468 ; *Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte), 2, années 1477-1530 (étudié par Goswin Frh. von Ropp), volume 6, Leipzig, 1890, p. 621, 620-622 ; *Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte), 3, années 1477-1530 (étudié par Dietrich Schäfer), vol. 7, Leipzig, 1905, p. 255-260 ; *Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte), 4, années 1531-1560 (étudié par Gottfried Wentz), vol. 1, Weimar, 1941, p. 237 (8-10).

14 D. Hohnen, *Hamlet's Castle and Shakespeare's Elsinore*, Christian Ejlers' Forlag, Copenhagen, 2004, p. 48 sq.

les navires étrangers reconnaissent la suprématie danoise en abaissant leur drapeau et en payant le droit de péage du Sund.

Au ^{xvi}^e siècle, la flotte de Lübeck attaque plusieurs fois Elseneur et, au ^{xvii}^e siècle, la Suède et le Danemark luttent sans répit à l'entrée de la Baltique, principalement pour la domination de la Scanie (*Skåne*). La Hollande, en tant que première puissance maritime et commerciale, intervient auprès des deux camps pour s'assurer un accès libre vers sa zone de commerce. En 1644, la flotte hollandaise franchit le Sund sans encombre et rejoint la flotte suédoise pour battre les Danois. En toile de fond de cette alliance suédo-hollandaise, on trouve la tentative de Christian IV d'augmenter le droit de péage du Sund. En 1657/1658, les Hollandais considèrent d'ailleurs que la perspective d'une domination suédoise du Sund serait tout aussi nocive pour leurs intérêts mercantiles. C'est seulement après la victoire russo-danoise dans la Grande Guerre Nordique de 1721 que le Danemark peut jouir d'une longue période de paix, grâce à son statut de puissance neutre. Le trafic maritime franchissant le Sund s'amplifie radicalement vers 1750, quand 4 000 à 5 000 vaisseaux versent annuellement le droit de passage. Ces chiffres continuent par la suite à augmenter : de plus en plus, les capitaines entrent dans un rapport de dépendance envers les consuls et les agents des douanes pour la gestion des déclarations de cargaisons, et le calcul des différents tarifs. En guise de compensation pour leur assistance, c'est auprès de ces consuls ou agents que les capitaines se fournissent au moment d'approvisionner leur navire.

Si, au ^{xvii}^e siècle, Elseneur ressemble à une « petite Amsterdam » du fait de la croissance du commerce anglais avec la Baltique, un nombre sans cesse plus important de négociants anglais s'installent sur le Sund. Dans beaucoup de cas, ces entreprises familiales prospèrent et sont léguées de génération en génération. Les négociants bâtissent de splendides maisons et entrepôts au cœur d'Elseneur, près du port ; beaucoup de ces bâtisses existent encore aujourd'hui. Certains de ces riches négociants anglais acquièrent également des domaines campagnards, dans lesquels ils se retirent pour l'été, en leur donnant bien entendu des noms bien anglais tels que « Fairyhill » ou « Claythorpe ». Ces familles anglaises ne font pas grand chose pour se concilier les citadins d'Elseneur, auprès de qui elles ont une réputation d'insupportable arrogance. Lorsqu'un membre de ces familles vient à mourir, on l'enterre au cimetière d'Elseneur, mais sa pierre tombale est commandée en Angleterre. Beaucoup de ces tombes existent encore aujourd'hui¹⁵.

Cette situation change du tout au tout lorsque le Danemark offre son soutien à la France au début du ^{xix}^e siècle. La bataille de Copenhague (1801)

15 *Ibid.*, p. 102-105.

et le bombardement de Copenhague (1807) causent la faillite des négociants, consuls et agents, mais les affaires reprennent après 1815. À cette époque, même les nations maritimes mineures envoient plusieurs centaines de navires franchir le Sund chaque année pour passer à l'Ouest.

Un exemple : les exportations finlandaises de goudron et de bois d'œuvre (voir le tableau 2).

2 : Navires finlandais transportant des cargaisons de goudron ou de bois d'œuvre à Elseneur¹⁶

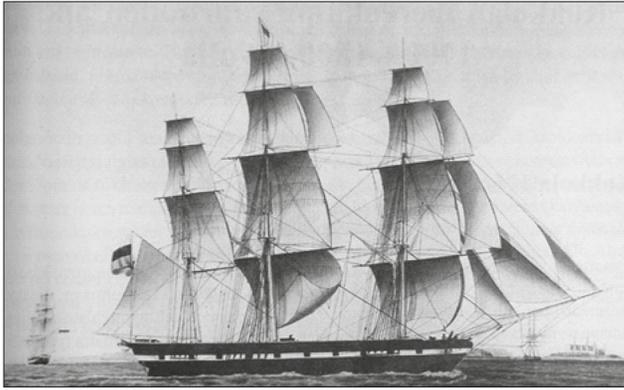
Année	Goudron	Bois d'œuvre	Nombre de navires
1800	31	25	74
1805	28	20	56
1810	4	0	5
1815	65	32	106
1820	61	54	117
1825	68	58	129
1830	71	55	140
1835	72	136	214
1840	61	228	303
1845	50	220	275
1850	42	170	235
Totaux	553	998	1654

NB : Le nombre total de navires ne correspond pas à la somme des navires transportant du goudron et du bois car certains d'entre eux passent le Sund sur lest ou avec des marchandises diverses.

Le passage du Sund ne laissait pas uniquement une trace dans les registres du péage : les peintres étaient également là pour fournir à chaque capitaine un instantané de son navire, le tableau standardisé que chaque capitaine se devait de posséder.

Ces tableaux finnois datent des années 1860, époque où le Sund était perçu dans une simple perspective culturelle. Comme les États-Unis refusent de régler le péage depuis les années 1850, un accord international y met fin ; en guise de compensation, l'ensemble des nations maritimes faisant commerce dans la Baltique versent au Danemark 35 millions de *rixdalers*. Tout au moins pour les Scandinaves, le Sund en tant que portail vers l'Ouest fut et reste aujourd'hui un lieu de mémoire. Ce rôle se reflète dans les très nombreux tableaux représentant le Kronborg et le Sund.

16 J. Ojala, « Research potential of the database and guidebooks », art. cit.



Le navire Adonis, vers 1835 (Ojala 1997/GSF)



La barque Sovio (Raahe), 1860 (RM/ Raahen historia)



Phoenix, Oulu 1827 (Snellman, Oulun laivoja ja laivureita...)

Avec la construction du pont sur l'Øresund, inauguré le 1^{er} juillet 2000 par le roi Carl XVI et la reine Margrethe II du Danemark, le Sund change une

nouvelle fois de sens. Les habitants de Copenhague s'installent de nouveau en Scanie, où ils trouvent à se loger pour un prix abordable, et les Suédois de Scanie font le trajet chaque jour pour travailler au Danemark (14 000 personnes empruntent quotidiennement le pont sur l'Øresund pour se rendre à leur travail). Depuis l'inauguration du pont, les politiques s'efforcent de créer une « identité Øresund » en vue de surmonter les anciens préjugés suédo-danois. La création de l'université de l'Øresund, rassemblement de douze universités des deux côtés du bras de mer (quatre établissements suédois et huit danois), représente également un effort dans ce sens avec des cursus communs, et des bibliothèques et autres aménagements ouverts à tous les étudiants, enseignants et chercheurs de la région.

420

L'étude de cas du Sund est révélatrice du fait que l'extension à la mer, ou aux régions maritimes, du concept des lieux de mémoire, peut, après avoir d'abord été utilisé sur le plan culturel, représenter un outil efficace d'investigation de l'histoire maritime. Bien que la conférence « La Recherche internationale en histoire maritime : Essai d'évaluation » se soit tout particulièrement penchée sur « la vigueur de l'école française d'histoire ultramarine », l'ouverture d'une perspective internationale sur les histoires maritimes nationales représente l'une des tâches majeures pour l'avenir. Les cultures et mémoires partagées, enchevêtrées, méritent par là même une étude plus minutieuse.

RAPPORT DE SYNTHÈSE
« EXPLORATIONS ET DÉCOUVERTES »

Philippe Haudrère
Université d'Angers

L'importance des travaux réalisés par l'école française d'histoire maritime sur les voyages d'exploration et les découvertes est grande, bien que le nombre de ses publications soit inférieur à ceux des anglo-saxons. Plusieurs personnalités s'y sont illustrées, ainsi Michel Mollat ou plus récemment Jean Favier et Etienne Taillemite. Surtout, il y a tout un courant de publications, soit de rééditions, soit mieux encore d'œuvres nouvelles, dont Christian Huetz de Lempis vient de nous donner un aperçu, qui montrent un intérêt soutenu dans le grand public cultivé. Et il ne s'agit pas seulement de voyages français. Ainsi peut-on citer parmi les livres récents la monumentale édition du *Voyage de Magellan* aux éditions Chandeigne, bien supérieure, tant par la qualité de la transcription, que par la nouveauté des documents originaux, ou encore par la richesse des informations données, à toutes les éditions précédentes, y compris dans les langues d'origine.

Quelles directions de recherches faut-il envisager pour l'avenir ? D'abord, il est bien certain qu'il faut continuer les éditions de récits de voyages analogues à celui qui vient d'être cité. Beaucoup de nos fonds d'archives publiques et surtout privées conservent des journaux et autres témoignages d'une grande richesse, et ceux-ci sont parfois illustrés. Ces sources inédites, diffusées avec un appareil critique, sont les fondements de la recherche historique en matière de voyages. Ensuite il faut poursuivre la réflexion en suivant les orientations de l'historiographie contemporaine, comme vient de le faire Michael North, se plaçant à la suite de Pierre Nora, pour évoquer la mer comme « lieu de mémoire », avec l'exemple du détroit du Sund. Enfin l'histoire des voyages ne doit pas être le domaine réservé de l'histoire maritime ; il faut l'ouvrir à d'autres champs de la recherche, tels ceux déjà bien représentés de l'histoire de la colonisation, de celle des missions, des sciences, de la cartographie, mais

davantage encore à des disciplines plus éloignées jusqu'à maintenant, comme la littérature et l'anthropologie et bien d'autres encore. Deux institutions en particulier, facilitent en France la rencontre des historiens avec les spécialistes d'autres disciplines : le Centre de recherche sur la littérature de voyage (CRLV), dirigé par François Moureau, à l'université Paris-Sorbonne ; le musée du quai Branly, qui offre l'originalité d'être ouvert non seulement aux chercheurs, mais aussi à des auditeurs cultivés, désireux d'obtenir une information de bonne qualité pour alimenter sa réflexion. Ainsi la recherche sur l'histoire des voyages et des découvertes sera-t-elle en mesure de conserver son activité et de continuer à susciter l'intérêt des éditeurs et du public.

BIBLIOGRAPHIE¹

LISTE DES OUVRAGES COLLECTIFS

- C1. *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord*, dir. Mickaël Augeron et Dominique Guillemet, La Crèche, Geste éd., 2004.
- C2. *Coligny, les protestants et la mer*, dir. Martine Acerra et Guy Martinière, Paris, PUPS, 1997.
- C3. *Commerce et échanges maritimes, XVI^e-XIX^e siècle*, dir. Michel Vergé-Franceschi, Bonifacio, A. Piazzola, 2006.
- C4. *Course et piraterie, XV^e* Colloque international d'histoire maritime, Paris, CNRS, 1975, 2 vol.
- C5. *Dans le sillage de Colomb, l'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450-1650), Actes du colloque international, université de Rennes 2 (5, 6 et 7 mai 1992)*, dir. Jean-Pierre Sanchez, Rennes, PUR, 1995.
- C6. *Des villes, des ports, la mer et les hommes, Actes du 124^e congrès national du CTHS*, dir. Manneville Philippe, Paris, CTHS, 2001.
- C7. *Deux siècles de construction et chantiers navals*, dir. Christiane Villain-Gandossi, Paris, CTHS, 2002.
- C8. *D'un rivage à l'autre : villes et protestantisme dans l'aire atlantique (XVI^e-XVII^e siècles), Actes du colloque organisé à La Rochelle (13 et 14 novembre 1998)*, dir. Martinière Guy, Poton Didier, Souty François, Paris, Imprimerie nationale, 1999.
- C9. *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècle)*, dir. Le Bouëdec Gérard, Ploux François, Cérino Christophe et Geistdoerfer Alette, Rennes, PUR, 2004.

1 La bibliographie présentée dans ce numéro spécial correspond à une nécessité. Il n'existait en effet pas de bibliographie de référence récente dans le domaine de l'histoire maritime ; or, ce type de bibliographie est un outil essentiel pour les chercheurs ; il convenait de le leur fournir. Le parti choisi de ce bilan historiographique a été l'ordre alphabétique, hormis la rubrique consacrée aux ouvrages collectifs, et ce, afin d'éviter des répétitions qui, sans cela, auraient été fort nombreuses et auraient encore alourdi la bibliographie présentée. Lors des corrections des épreuves, certains auteurs ont rajouté des références ; pour ne pas retarder la parution du numéro, il a été décidé de les mettre à la suite, sans ordre autre que celui de provenance, ce qui correspond aux numéros 1690 à 1723 [Xavier Labat Saint Vincent et Jean-Pierre Poussou].

- C10. *Environnements portuaires*, Anne-Lise Piétry-Lévy, dir. John Barzman et Éric Barré, universités de Rouen et Le Havre, 2003.
- C11. *État, Marine et Société, Hommage à Jean Meyer*, dir. Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi, André Zysberg, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », 1995.
- C12. *Études d'histoire maritime*, Congrès national des sociétés savantes (1982-1983) ; section de philologie et d'histoire jusqu'à 1610, Paris, CTHS, 1984.
- C13. *Foi Chrétienne et milieux maritimes, (XV^e-XIX^e siècles)*, dir. Alain Cabantous et Françoise Hildesheimer, Paris, Publisud, 1989.
- C14. *France du Nord et France du Midi : contacts et influences réciproques*, Congrès national des Sociétés savantes (1971) ; section de philologie et d'histoire jusqu'à 1610, Paris, CTHS, 1978.
- C15. *Guerre et commerce en Méditerranée (IX^e-XX^e siècles)*, dir. Michel Vergé-Franceschi, Paris, Le Veyrier, 1991.
- C16. *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, dir. Silvia Marzagalli et Bruno Marnot, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006.
- C17. *Ils vivent avec le rivage : pêche côtière et exploitation du littoral, Actes du colloque du Musée maritime de Tatihou*, dir. Éric Barré, Elisabeth Ridet, André Zysberg, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, université de Caen, Histoire maritime, n°2, 2005.
- C18. *I porti come impresa economica, Atti della diciannovesima settimana di studi*, dir. Cavaciocchi Simonetta, 1987, Firenze, Le Monnier, 1988.
- C19. *L'Aventure de la fibuste, actes du colloque de Brest (3-4 mai 2001)*, dir. Michel Le Bris, Paris, Hoëbeke, 2002.
- C20. *La Baie du Mont-Saint-Michel et l'estuaire de la Rance. Environnements sédimentaires aménagements et évolution récente*, dir. Chantal Bonnot-Courtois, Bruno Caline, Alain L'Homer, Pau, Elf EP, mémoire n°26, 2002.
- C21. *La Circulation des nouvelles et les réseaux de communication au Moyen Âge*, Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Paris-Rome, PUPS, École française de Rome, 1994.
- C22. *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux européens du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, dir. Michel Vergé-Franceschi, Bonifacio, A. Piazzola, 2007.
- C23. *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge*, Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Nantes, CID Éditions, 1986.
- C24. *La France-Amérique XVI^e-XVIII^e siècles, actes du XXXV^e colloque international d'études humanistes*, dir. Frank Lestringant, Paris, Honoré Champion, 1998.
- C25. *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, dir. Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi, Paris, Tallandier, 1993.
- C26. *La Guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, dir. Antoine-Marie Graziani et Michel Vergé-Franceschi, PUPS, Paris, 2000.

- C27. *La Puissance maritime*, dir. Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou, Paris, PUPS, 2004.
- C28. *La Violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècles)*, dir. Mickaël Augeron et Mathias Tranchant, Rennes, PUR, 2004.
- C29. *Le Marchand au Moyen Âge*, Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Nantes, CID Éditions, 1992.
- C30. *Le Navire et l'économie maritime du XV^e au XVIII^e siècle, I^{er} colloque d'histoire maritime (17 mai 1956)*, dir. Michel Mollat du Jourdin, Olivier de Prat, Paris, SEVPEN, 1957.
- C31. *Le Navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII^e siècle, principalement en Méditerranée, II^e colloque international d'histoire maritime (17-18 mai 1957)*, dir. Michel Mollat du Jourdin, Paris, SEVPEN, 1958.
- C32. *Le Navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle, III^e colloque international d'histoire maritime (30-31 mai 1958)*, dir. Michel Mollat du Jourdin, Paris, SEVPEN, 1960.
- C33. *Le Rôle du Sel dans l'histoire*, dir. Michel Mollat du Jourdin, Paris, PUF, 1968.
- C34. *Le Sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, dir. Hocquet Jean-Claude et Sarrazin Jean-Luc, Rennes, PUR, 2006.
- C35. *Le Vin au Moyen Âge : productions et producteurs*, Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 1978.
- C36. *Les Aspects internationaux de la découverte océanique aux XV^e et XVI^e siècles, V^e Colloque international d'histoire maritime*, dir. Michel Mollat du Jourdain et Paul Adam, Paris, SEVPEN, 1966.
- C37. *Les Champs relationnels en Europe du Nord et du Nord-Ouest des origines à la fin du Premier Empire, Actes du I^{er} Colloque historique de Calais, 1993*, dir. Stéphane Curveiller, Denis Clauzel, Calais, 1994.
- C38. *Les Grandes Escales, X^e Colloque international d'histoire maritime*, Bruxelles, Librairie encyclopédique, 1972.
- C39. *Les Grandes Voies maritimes dans le monde, XV^e-XIX^e siècle, VII^e Colloque international d'histoire maritime*, Paris, SEVPEN, 1965.
- C40. *Les Grandes Voies maritimes dans le monde, XV^e-XIX^e siècles : rapports présentés au XII^e Congrès international des sciences historiques par la Commission internationale d'histoire maritime à l'occasion de son VII^e colloque*, dir. Michel Mollat du Jourdin, Vienne, 29 août-5 septembre 1965, Paris, SEVPEN, 1965.
- C41. *Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours, colloque de Boulogne-sur-Mer 1984*, n^o spécial, *Revue du Nord*, 1986.
- C42. *Les Industries agro-alimentaires en France. Histoire et performances*, dir. Jacques Marseille, Paris, Le Monde Éditions, 1997.
- C43. *Les Marines de guerre européennes*, dir. Martine Acerra, José Merino et Jean Meyer, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », [1985], rééd. 1998.

- C44. *Les Origines de la navigation à vapeur*, dir. Michel Mollat du Jourdin, Paris, PUF, 1970.
- C45. *Les Pays de la Méditerranée occidentale au Moyen Âge : études et recherches*, Congrès national des Sociétés Savantes (1981) ; section de philologie et d'histoire jusqu'à 1610, Paris, CTHS, 1983.
- C46. *Les Ports normands, un modèle ?*, dir. Éric Wauters, Rouen, Publications de l'université de Rouen, 1999.
- C47. *Les Routes de l'Atlantique, IX^e Colloque international d'histoire maritime*, Paris, SEVPEN, 1969.
- C48. *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique de la Préhistoire à nos jours, Actes du Colloque de Rochefort de 1995*, dir. Dominique Guillemet et Jacques Péret, GERHICO, Poitiers, MSAO (Mémoires de la société des antiquaires de l'Ouest), 1998.
- C49. *Les Sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII^e siècle, IV^e colloque international d'histoire maritime (20-23 mai 1959, Paris)*, dir. Michel Mollat du Jourdin, Paris, SEVPEN, 1962.
- C50. *Les Transports au Moyen Âge, Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, t. 85, Rennes, 1978.
- C51. *Les Tyrans de la mer. Pirates, corsaires et flibustiers*, dir. Sylvie Requemora et Sophie Linon-Chipon, Paris, PUPS, coll. « Imago mundi », 2002.
- C52. *Les Villes portuaires, XVI^e Colloque international d'histoire maritime*, Sofia, Académie des sciences, 1985.
- C53. *Méditerranée, mer ouverte*, dir. Christiane Villain-Gandossi, Louis Durteste et Salvino Busuttil, Malte, Fondation internationale, Aix-en-Provence, université de Provence, Montpellier, université Paul Valéry, 1997.
- C54. *Négoce, Ports et Océans. Mélanges offerts à Paul Butel*, dir. Silvia Marzagalli et Hubert Bonin, Bordeaux, Presses universitaire de Bordeaux, 2000.
- C55. *Pêche à pied et usages de l'estran*, Guy de Prigent, Catalogue de l'exposition présentée au Musée d'Art et d'Histoire de Saint-Brieuc, mai-octobre 1999, Rennes, Apogée, 1999.
- C56. *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, dir. David J. Starkey, Devon, University of Exeter Press, 1997.
- C57. *Pour une histoire du « fait maritime »*, dir. Christiane Villain-Gandossi et Éric Rieth, Paris, CTHS, 2001.
- C58. *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, dir. Gérard Le Bouëdec et François Chappé, Rennes, PUR, 2000.
- C59. *Recherches sur l'économie de la France médiévale : les voies fluviales, la draperie*, Congrès national des Sociétés savantes (1987) ; section de philologie et d'histoire jusqu'à 1610, Paris, CTHS, 1989.
- C60. *Représentations et images du littoral*, dir. Gérard Le Bouëdec et François Chappé, Rennes, PUR, 1998.

- C61. *Science and the French and British Navies, 1700-1850*, dir. Peter van der Merwe, London, National Maritime Museum, 2003.
- C62. *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien, Actes du VIII^e colloque international d'histoire maritime, Beyrouth, 5-10 septembre 1966*, dir. Mollat Michel, Paris, SEVPEN, 1970.
- C63. *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, dir. Frédéric Chauvaud et Jacques Péret, Rennes, PUR, 2005.
- C64. *Voyages et voyageurs au Moyen Âge*, Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Paris, PUPS, 1996.

BIBLIOGRAPHIE FRANÇAISE

1. **ABEGUILE-PETIT** Catherine, *Marine et industrie en Bretagne : l'arsenal de Brest et les établissements sous-traitants aux XVIII^e et XIX^e siècles*, thèse, Rennes 2, 2002.
2. **ABRAHAM-THISSE** Simone, « Les relations hispano-hanséates au bas Moyen Âge », *En la España medieval*, n° 14, 1991, p. 131-161 et n° 15, 1992, p. 259-295.
3. **ABRAHAM-THISSE** Simone, « Les intérêts des Hanséates en France : XIII^e-XV^e siècles », dans N. Jörn, W. Paravicini, H. Wernicke, K. Werkstücke (dir.), *Hansekaufleute in Brügge*, coll. « Beiträge zur europäischen Geschichte des späten Mittelalters », vol. 13, Frankfurt/Main, P. Lang, 1992, p. 349-380.
4. **ABRAHAM-THISSE** Simone, « Les aunes des drapiers au Moyen Âge », *Cahiers de métrologie*, t. 11-12, 1993-1994, p. 385-399.
5. **ABRAHAM-THISSE** Simone, « Les relations entre Hanséates et Calais au bas Moyen Âge », dans *Les Champs relationnels en Europe du Nord et du Nord-Ouest*, Amis du vieux Calais, 1994, p. 101-113.
6. **ABREU-FERREIRA** Darlene, « The Portuguese in Newfoundland : Documentary Evidence Examined », *Portuguese Studies Review*, 1995-1996, n° 4-2, p. 11-33.
7. **ACERRA** Martine, *Rochefort et la construction navale française (1661-1815)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.
8. **ACERRA** Martine, « Le paysage maritime en peinture, une vision de terrien ? », dans *Terres marines, Études en hommage à Dominique Guillemet*, Frédéric Chauvaud et Jacques Péret (dir.), Rennes, PUR, 2005, p. 45-51.
9. **ACERRA** Martine, **MERINO** José et **MEYER** Jean (dir.), *Les Marines de guerre européennes*, Paris, PUPS, 1985, rééd. 1998.
10. **ACERRA** Martine, **MEYER** Jean, *L'Empire des mers*, Paris, Office du Livre, 1990.
11. **ACERRA** Martine et **MEYER** Jean, *Histoire de la marine française*, Rennes, Ouest-France, 1994.
12. **ACERRA** Martine et **ZYSBERG** André, *L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1998.

13. ACOSTA Joseph de, *Histoire naturelle et morale des Indes occidentales*, Paris, Marc Orry, [1598] ; rééd. J. Rémy-Zéphir, Paris, Payot, 1979.
14. ADAM Paul et DENOIX Léon, « Essai sur les raisons de l'apparition du gouvernail d'étambot », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. XL, année 1962, n° 1, p. 90-109.
15. ADAM Paul, « Conclusions sur les développements des techniques nautiques médiévales », *Revue d'histoire économique et sociale*, 54^e vol., année 1976, p. 560-567.
16. AFFERGAN Francis, *Exotisme et altérité*, Paris, PUF, 1987.
17. AGERON Charles-Robert, « Le "parti colonial" et la crise franco-marocaine jusqu'à la déposition du sultan Mohammed V », *Cahiers de l'IHTP*, n° 38, *Le Comité France-Maghreb : réseaux intellectuels et d'influence face à la crise marocaine (1952-1955)*, 1997, p. 45-68.
18. ALBION R. G., *Forests and Sea Power. The timber problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Annapolis, Naval Institute Press, [1926], rééd. 2000.
19. ALEXANDER David, « Newfoundland's Traditionnal Economy and Development to 1934 », *Acadiensis*, t. 5, 1976, 2, p. 56-78.
20. ALEXANDER David, *The Decay of Trade : An Economic History of the Newfoundland Saltfish Trade, 1935-1965*, St. John's, ISER, 1977.
21. ALEZAIS Honoré, « La confrérie des gens de mer à Marseille », *Mémoires de l'Académie des Sciences, Lettres et Beaux-Arts de Marseille*, 1935, p. 129-148.
22. ALLAIN Jean-Claude, « Les emprunts d'État marocains », dans *Les Chemins de la décolonisation de l'empire colonial, 1936-1956*, Charles-Robert Ageron (dir.), Paris, Institut d'Histoire du Temps Présent/Éditions du CNRS, 1986, p. 131-145.
23. ALLANIC G., *Groix, la mer et la pêche au XIX^e siècle*, université de Bretagne-Sud, maîtrise, 1999.
24. AMGHAR Julien, *Les Petits Ports et les usages du littoral, en Bretagne, au XIX^e siècle*, thèse de doctorat d'histoire, université de Bretagne-Sud, 2006.
25. ANDREWS Keneth R., *Ships, Money and Politics. Seafaring and Naval Enterprise in the reign of Charles I*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991.
26. ANDREWS Keneth R., *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge, Cambridge University Press, [1984], 3^e rééd. 1999.
27. ANGIOLINI Franco et ROCHE Daniel (dir.), *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, Paris, EHESS, 1995.
28. ANONYME de CARPENTRAS, *Un flibustier français dans la mer des Antilles 1618-1620*, Jean-Pierre Moreau éd., Paris, Seghers, 1990.
29. ANTHIAUME l'abbé A. et SOTTAS Jules, *L'Astrolabe-quadrant du musée des Antiquités de Rouen ; recherches sur les connaissances mathématiques, astronomiques et nautiques au Moyen Âge*, Paris, G. Thomas, 1910.

30. ANTHIAUME l'abbé A., « La science nautique des Normands du x^e au xviii^e siècle », dans *Congrès du Millénaire de la Normandie (911-1911)*, Georges Monflier (dir.), Rouen, Léon Gy, 1912, t. II, p. 501-523.
31. ANTHIAUME l'abbé A., *Cartes marines, constructions navales, voyages de découverte chez les Normands (1500-1650)*, Paris, Dumont, 1916.
32. ANTHIAUME l'abbé A., *La Science astronomique et nautique au Moyen Âge chez les Normands*, Le Havre, H. Micaux, 1919.
33. ANTHIAUME l'abbé A., *Évolution et enseignement de la science nautique en France et principalement chez les Normands*, Paris, Eugène Dumont fils, 1920.
34. ANTHIAUME l'abbé A., *Le Navire, sa construction en France et principalement chez les Normands*, Paris, Dumont, 1922 ; rééd. Marseille, Laffitte, 1980.
35. ANTHIAUME l'abbé A., *Le Navire. Sa propulsion*, Paris, Eugène Dumont fils, 1924.
36. ANTIER Jean-Jacques, *L'Aventure héroïque des sous-marins français*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1984.
37. ANTIER Jean-Jacques, *La Flotte se saborde. Toulon 1942*, Paris, Presses de la Cité, 1992.
38. ANTIER Jean-Jacques, *Le Drame de Mers el-Kébir : 1940*, Paris, Presses de la Cité, 1990.
39. ANTIER Jean-Jacques, *Le Sabordage de la flotte française à Toulon*, Paris, Éditions de la Cité, 1986.
40. ANTIER Jean-Jacques, *Les Grandes Batailles navales de la seconde guerre mondiale. Le drame de la marine française*, Paris, Omnibus, 2000.
41. ANTOINE Michel, « Les arrêts du conseil rendus au xviii^e siècle pour le département de la marine (1723-1791) », *RFHOM*, n° 200, 1968, p. 316-334.
42. AOUSTIN Jean, *Le Commerce du sel à Nantes (fin xv^e-début xv^e siècles)*, DES, université de Nantes, 1966.
43. APESTIGUI CARDENAL Cruz, *Piratas en el Caribe : corsarios, filibusteros y bucaneros 1493-1700*, Barcelona, Lunwerk, 2000.
44. ARDLEY Shawna, *French Cod Fishery in Newfoundland, An Annotated Bibliography*, On file, NAHOP (Newfoundland Archeological Heritage Outreach Program), Report for French Shores Working Group, 2001.
45. ARDOUIN-DUMAZET V.E., *Les Îles de l'Atlantique. D'Arcachon (île aux oiseaux) jusqu'à Belle-Île. Voyage en France (3^e série)*, Paris, Berger-Levrault, 1895.
46. ARDOUIN-DUMAZET V.E., *Les Îles de l'Atlantique. D'Hoëdic à Ouessant. Voyage en France (4^e série)*, Paris, Berger-Levrault, 1895.
47. ASAERT G., « La situation des ports aux anciens Pays-Bas aux xv^e et xvi^e siècles », *Les Amis du Vieux Dunkerque*, n° 7, nov. 1977, p. 55-62.

48. **ASSIDON** Elsa, *Le Commerce captif. Les sociétés commerciales françaises de l'Afrique noire*, Paris, L'Harmattan, 1989.
49. **AUBERT DE LA RUE** (E.), *L'Homme et les îles*, Paris, Gallimard, 1935.
50. **AUBIN** Gérard, *La Seigneurie en Bordelais au XVIII^e siècle d'après la pratique notariale (1715-1789)*, Rouen, Publications de l'université de Rouen, n° 149, 1989.
51. **AUDOUY** (J.), « Belle-Île et la pêche au XVIII^e siècle », dans *Actes du 91^e Congrès des sociétés savantes (1966)*, Paris, Bibliothèque nationale, 1969, p. 95-103.
52. **AUDRAN** Karine, *Les Négoce portuaires bretons sous la Révolution et l'Empire : stratégies de résistance des économies maritimes en guerre, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Nantes, 1789-1815*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 2007.
53. **AUGERON** Mickaël, « Coligny et les Espagnols à travers la course (c.1560-1572) : une politique maritime au service de la Cause protestante », dans *Coligny, les protestants et la mer*, 1997, p. 155-176.
54. **AUGERON** Mickaël, « Course et protestantisme à La Rochelle vus par les Espagnols, d'après les archives du Consejo de Estado (1568-1628) », dans *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique de la Préhistoire à nos jours*, 1998, p. 215-256.
55. **AUGERON** Mickaël, « De la cause au parti : Henri de Navarre et la course protestante (1568-1589) », *Enjeux maritimes des conflits européens (XVI^e-XIX^e siècles), Enquêtes & Documents n° 28*, CRHMA, Nantes, Ouest-Éditions, 2002, p. 27-58.
56. **AUGERON** Mickaël, « Violences théâtralisées, violences sacralisées : les marins huguenots face aux Papistes dans la seconde moitié du XVI^e siècle », dans *La Violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, 2004, p. 285-308.
57. **AUJAC** Germaine, « Les traités sur "l'Océan" et les zones terrestres », *Revue des études anciennes*, n° 74, 1972, p. 74-85.
58. **AUPHAN** Paul, « L'expédition de Norvège », *Écrits de Paris*, n° 47, septembre 1948, p. 33-47.
59. **AUPHAN** Paul, *La Lutte pour la vie ou la Marine au service des Français*, Paris, Self, 1947.
60. **AUPHAN** Paul, **MORDAL** Jacques, *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale*, Paris, Hachette, 1958.
61. **AUTRAN** Marius, *Petite histoire de la grande construction navale*, t. 5, *Images de la vie seynoise d'antan*, La Seyne, 1995.
62. **AYMARD** Maurice, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1966.
63. **AYMARD** Maurice, « Production, commerce et consommation des draps de laine du XII^e au XVIII^e siècle », *Revue historique*, n° 246 (499), juillet-septembre 1971, p. 5-12.
64. **BACHIMON** Philippe, *Tabiti entre mythes et réalités. Essai d'histoire*, Paris, CTHS, 1990.

65. **BAERT** Annie, *Le Paradis terrestre, un mythe espagnol en Océanie. Les voyages de Mandana et de Quiros 1567-1606*, Paris, L'Harmattan, 1999.
66. **BAETENS** Roland, « Organisation et résultats de la course flamande au XVII^e siècle », *RSDHA*, 1983, p. 47-78.
67. **BAETENS** Roland, « Dunkerque, sa croissance économique et ses marchands pendant la période espagnole », *RSDHA*, 1983, p. 113-120.
68. **BAGOT** Fernand, « Le trafic maritime breton et sa protection sous Henri II : le "convoy de la mer" et les états de Bretagne », *Bulletin philologique et historique*, 1968, p. 819-827.
69. **BAILLARD** Frédéric, « L'évolution du trafic des produits énergétiques du port de La Rochelle-La Pallice (1919-1996) », *Écrits d'Ouest*, n° 7, 1998, p. 191-221.
70. **BAILLY** Camille, *Lames de sang : la vie exemplaire de François Thurot, corsaire, capitaine des frégates du Roy*, Quétigny, C. Bailly, 2000.
71. **BALARD** Michel, « Assurances et commerce maritime à Gênes, dans la seconde moitié du XIV^e siècle », *Annales de Bretagne*, t. LXXXV, 1978, p. 273-282.
72. **BALARD** Michel, « Le système portuaire génois d'outre-mer (XII^e-XV^e siècles) », dans *I porti come impresa economica*, 1988, p. 21-39.
73. **BALARD** Michel (dir.), *État et Colonisation au Moyen Âge et à la Renaissance, Colloque de Reims, 1987*, Lyon, La Manufacture, 1989.
74. **BALARD** Michel, « Les arsenaux génois au Moyen Âge », dans *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux européens*, A. Piazzola, 2007, p. 51-60.
75. **BALARD** Michel, *Gênes et l'Outre-Mer*, Paris, Mouton, 1973-1980, 2 vol.
76. **BALASQUE** J. et **DULAURENS** E., *Études historiques sur la ville de Bayonne*, Bayonne, E. Lasserre, 1862-1875, 4 vol.
77. **BALCOM** Alexander Bertyon, *The Cod Fishery of Isle Royale, 1713-58*, Ottawa, Parcs Canada, 1984.
78. **BALENCIE** Jean-Marc, *La Diplomatie navale française en océan Indien (1967-1992) : vingt-cinq ans d'utilisation de la Marine nationale comme outil de politique étrangère*, thèse de doctorat en sciences politiques, université de Grenoble II, 1992.
79. **BALLU** Jean-Marie, *Bois de marine*, Paris, Gerfaut, 2000.
80. **BAMFORD** Paul Walden, *Forest and French Sea Power*, Toronto, University of Toronto Press, 1956.
81. **BARATIER** E. et **REYNAUD** F., *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1951.
82. **BARAZZUTTI** Roberto, « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Revue d'histoire maritime*, n° 4, déc. 2001, p. 15-31.
83. **BARAZZUTTI** Roberto, « La guerre de course hollandaise sous Louis XIV. Essai de quantification », *RHDL*, n° 37, janvier 2004, p. 269-280.

84. **BARAZZUTTI** Roberto, « Thimoléon Hotman de Fontenay », *Généalogie et histoire de la Caraïbe*, n° 174, octobre 2004, p. 4314-4315.
85. **BARAZZUTTI** Roberto, « Job Forant, quelques précisions sur un marin méconnu ! », *Chroniques d'histoire maritime*, n° 57-58, mars 2005, p. 15-24.
86. **BARBANCE** Marthe, *Saint-Nazaire. Le port, la ville, le travail*, Moulins, Crépin-Leblond, [1948], rééd. Marseille, Laffitte Reprints, 1979.
87. **BARBANCE** Marthe, *Histoire de la Compagnie générale transatlantique. Un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et Métiers graphiques, 1955.
88. **BARBANCE** Marthe, *Vie commerciale de la route du cap Horn au XIX^e siècle : L'armement A.-D Bordes et fils*, Paris, SEVPEN, 1969.
89. **BARBANCE** Marthe, « L'établissement de la navigation à vapeur dans les eaux et sur la route du Chili », dans *Les Origines de la navigation à vapeur*, 1970, p. 137-159.
90. **BARBIER** Hervé, *La Division navale d'Extrême-Orient. Marins et diplomates, la mésentente parfaite (1870-1940)*, thèse de doctorat d'histoire, université de Nantes, 2006.
91. **BAREAU** Robert, « La réglementation de la pêche sous l'Ancien Régime, aux origines de notre législation », dans *Environnements portuaires*, 2003.
92. **BARJOT** Dominique *et al.* (dir.), *L'Électrification outre-mer de la fin du XIX^e siècle aux premières décolonisations*, Paris, Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer/Fondation Électricité de France, 2002.
93. **BARON** B., *L'Île de Bouin dans la première moitié du XVII^e siècle*, maîtrise, université de Nantes, 1994.
94. **BARRÉ** Éric et **ZYSBERG** André (dir.), *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île de Tatihou, 2001.
95. **BARRET** Danièle, *Les Îles de l'Océan Indien occidental et le bateau : communication des hommes et des idées à travers les archives de la Compagnie des Messageries Maritimes (1865-1920)*, thèse de troisième cycle en histoire, université de Paris VII, 1982.
96. **BARREY** Philippe, « Le Havre transatlantique de 1571 à 1610 », dans Hayem Julien (dir.), *Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France*, t. 5, Paris, Hachette, 1917.
97. **BARTHOU** Jacques, « Un siècle d'activité ostréicole à l'embouchure et dans l'estuaire de la Gironde », *Cahiers de l'Estuaire de la Gironde*, n° 1, 1993.
98. **BARTHOU** Jacques, « L'exploitation des Gisements d'huîtres de l'estuaire de la Gironde et de son embouchure depuis 1870 », dans *Ils vivent avec le rivage*, 2005, p. 157-166.
99. **BARTHOU** Jacques, « La suppression des gords sur la rive médocaine de l'estuaire de la Gironde au milieu du XIX^e siècle », *Cahiers de l'Estuaire de la Gironde*, n° 7, 2006.
100. **BARZMAN** John, « Maritimité et identité havraise au XX^e siècle », *Études normandes*, n° 2, 1997, p. 65-74.

101. **BARZMAN** John, **SAUNIER** Éric (dir.), *Migrants dans une ville portuaire : Le Havre (XVI^e-XXI^e siècles)*, Rouen-Le Havre, Publications des universités de Rouen et du Havre, 2005.
102. **BATTESTI** Michèle, *La Marine au XIX^e siècle. Interventions extérieures et colonies*, Paris, Du May, 1993.
103. **BATTESTI** Michèle, *La Marine de Napoléon III*, Vincennes, SHM, 1997.
104. **BATTESTI** Michèle, *La Marine de Napoléon III : une politique navale*, Vincennes, SHM, 1999.
105. **BATTESTI** Michèle et **MASSON** Philippe, *La Révolution maritime au XIX^e siècle*, Paris, Lavauzelle, 1987.
106. **BATTESTI** Michèle et **MASSON** Philippe (dir.), *Les Marines de guerre du Dreadnought au nucléaire*, actes du colloque international de l'École polytechnique des 23-25 novembre 1987, Vincennes, SHM, 1988.
107. **BATTESTI** Michèle et **MASSON** Philippe (dir.), *Marine et technique au XIX^e siècle*, actes du colloque international de l'École militaire des 10-12 juin 1987, Vincennes, Institut d'histoire des conflits contemporains, SHM, 1988.
108. **BAUCHET** Pierre, *L'Économie du transport international, air et mer*, Paris, Economica, 1982.
109. **BAUTIER** Robert-Henri, *Sur l'histoire économique de la France médiévale : la route, le fleuve, la foire*, London, Collected Studies Series, CS 340, 1991.
110. **BAUTIER** Robert-Henri, *Commerce méditerranéen et banquiers italiens au Moyen Âge*, London, Variorum, 1992.
111. **BAVINGTON** Dean Louis Yelwa, « Of Fish and People : Managerial Ecology in Newfoundland and Labrador Cod Fisheries », thèse de doctorat, Wilfrid Laurier University, 2005.
112. **BAYLE** Luc-Marie, *Les Corvettes FNFL, de leur armement au 2 août 1943*, Vincennes, SHM, 1966.
113. **BAZALGUES** Gérard, « L'intégration des Italiens de Sète », *Amiras : Repères occitans*, n° 11, 1985, p. 73-79.
114. **BEAUCAGE** Pierre, « Technologie de la pêche au loup-marin sur la côte nord du Saint-Laurent », *L'Homme*, n° 2-3, 1968, p. 96-125.
115. **BEAUDOIN** François, « Recherches sur l'origine de deux embarcations portugaises », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisation*, mai-juin 1965, p. 564-569.
116. **BEAUDOIN** François, « Genèse des voiles auriques et de la voile latine », *Le Petit Perroquet*, n° 12, 1973-1974, p. 48-60.
117. **BEAUGÉ** Jean et **COGAN** René-Pierre, *Histoire maritime des chargeurs réunis et de leurs filiales françaises*, Paris, Barré & Dayez, 1984.
118. **BEAUJOUAN** Guy, « Aperçus nouveaux sur les instruments astronomiques du bas Moyen Âge », *Journal des savants*, avril-juin 1964, p. 140-147.

119. **BEAUJOUAN** Guy, « Science livresque et art nautique au xv^e siècle », dans *Les Aspects internationaux de la découverte océanique aux xv^e et xv^e siècles*, 1966, p. 61-85.
120. **BEAUJOUAN** Guy et **POULLE** Emmanuel, « Les origines de la navigation astronomique aux xiv^e et xv^e siècles », dans *Le Navire et l'économie maritime du xv^e au xviii^e siècle*, 1957, p. 103-116.
121. **BEC** Christian, *Les Marchands écrivains : affaires et humanisme à Florence, 1375-1434*, Paris-La Haye, Mouton, 1967.
122. **BEC** Christian, « Au début du xv^e siècle : mentalité et vocabulaire des marchands florentins », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, novembre-décembre 1967, p. 1207-1226.
123. **BEGOUEN-DEMEAUX** Maurice, *Mémorial d'une famille du Havre. Les fondateurs. Choses et gens du xviii^e siècle en France et à Saint-Domingue*, Le Havre, Imp. Marcel Étaix, 1948.
124. **BÉLANGER** René, *Les Basques dans l'estuaire du Saint-Laurent, 1535-1635*, Montréal, Presses de l'université du Québec, 1971.
125. **BELHAMISSI** Moulay El Hadj, « Alger et Marseille : Portes de deux mondes à l'époque ottomane », *Actes du 37^e colloque international du CESR : Chrétiens et musulmans à la Renaissance*, Paris, Honoré Champion, 1994, p. 305-312.
126. **BELSER** Christophe, *Histoire des chantiers navals à Saint-Nazaire*, Spézet, Coop Breizh, 2003.
127. **BÉNAC** Sylvie, *Mentalité et milieu social des gens de mer du Cap corse*, thèse 3^e cycle, inédite, Paris, 1979.
128. **BÉNOIT** Paul, « La formation mathématique des marchands français à la fin du Moyen Âge : l'exemple du Kadran aux marchands (1485) », dans *Les Entrées dans la vie, initiations et apprentissages*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1982, p. 209-224.
129. **BÉNSAUDE** Joachim, *L'Astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes*, Berne, Drechsel, 1912.
130. **BÉNSAUDE** Joachim, *Histoire de la science nautique portugaise à l'époque des grandes découvertes*, München/Lisboa, 1914-1924, 7 vol.
131. **BÉNSAUDE** Joachim, *Les Légendes allemandes sur l'histoire des découvertes maritimes portugaises*, Genève, A. Kundig, 1917-1920.
132. **BERCIER** A.F., *Les Mentalités à travers les registres paroissiaux à Belle-Île-en-Mer (1600-1750)*, université de Poitiers, maîtrise, 1973.
133. **BERDOULAY** Vincent, *La Formation de l'École française de Géographie (1870-1914)*, 2^e éd., Paris, CTHS, 1995.
134. **BERIOT** Agnès, *Grands voiliers autour du monde. Les voyages scientifiques (1760-1850)*, Paris, Éditions du Pont Royal, 1962.
135. **BERNADAC** Bernard, *Histoire de la Compagnie de Navigation Mixte*, Marseille, Payan, 1985.

136. **BERNADAC** Bernard et **GALLOCHER** Pierre, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet et des relations maritimes de la France – Maroc – Levant – Sénégal de 1862 à nos jours*, Marseille, P. Tacussel, 1991.
137. **BERNADAT** Christian et Roger, *Quand Bordeaux construisait des navires... Histoire de la construction navale à Bordeaux*, Camiac et Saint-Denis, Éditions de l'Entre-deux-mers, 2006.
138. **BERNARD** André, « Du monopole mondial au marché partagé : l'adaptation réussie de l'industrie des sardines (1820-1914) », dans *La France n'est-elle pas douée pour l'industrie ?*, Louis Bergeron, Patrice Bourdelais (dir.), Paris, Belin, 1998, p. 177-195.
139. **BERNARD** Jacques, « Les bateaux de la Garonne et de l'estuaire girondin à la fin du Moyen Âge (1470-1530) », *Revue historique de Bordeaux*, 1955.
140. **BERNARD** Jacques, « Le "port et havre" d'Arcachon au XVI^e siècle », *Bulletin de la Société de Bordeaux*, 1957.
141. **BERNARD** Jacques, « Les anciennes pêcheries de la Garonne en Bordelais et en Bazadais (1440-1540) », *Bazas et le Bazadais : XIII^e congrès d'études régionales*, Bordeaux, 1961.
142. **BERNARD** Jacques, « Les relations de Bordeaux et de l'Angleterre aux XV^e et XVI^e siècles », *Les cahiers de l'Union de l'agriculture, du commerce et de l'industrie de Bordeaux*, 1965.
143. **BERNARD** Jacques, « Les expédients du commerce anglo-gascon après la conquête française : ventes réelles et fictives de navires », *Annales du Midi*, t. 78, 1966, p. 263-270 ; et *Hommage à Yves Renouard*, Toulouse, E. Privat, 1967.
144. **BERNARD** Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968.
145. **BERNARD** Jacques, « Les transports maritimes dans l'Atlantique et les mers étroites, et leurs prolongements fluviaux, au Moyen Âge », *Annales de Bretagne et des pays de l'ouest*, t. LXXXV, 1978, p. 159-174.
146. **BERNARD** Jean, *De l'utilisation du domaine public maritime. Établissements de pêche et locations de plages*, Paris, Les Presses modernes, 1930.
147. **BERNERON-COUVENHES** Marie-Françoise, « Le naufrage de la marine marchande française au XX^e siècle », *Entreprises et Histoire*, n° 27, 2001, p. 23-43.
148. **BERNERON-COUVENHES** Marie-Françoise, *Les Messageries Maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007.
149. **BERNIER** G., *Toponymie nautique de l'île de Groix et des abords de Lorient*, Paris, Imprimerie nationale, 1972.
150. **BERRIER** Pierre, « Le commerce de Rouen aux XII^e et XIII^e siècles », *Études normandes*, n° 53, 4^e trimestre, 1964.
151. **BERTAUD** Jean-Paul et **SERMAN** William, *Nouvelle histoire de l'armée française 1789-1919*, Paris, Fayard, 1998.

152. **BERTHO C.**, « Population maritime et population rurale en Bretagne au XVIII^e siècle : l'exemple de la presqu'île de Rhuys », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1977, n° 3-4, p. 391-421 et 577-589.
153. **BERTRAND Michel**, *Les Forces navales françaises libres*, Paris, Argout éditions, 1980.
154. **BIGGAR H.-P.**, *Les Précurseurs de Jacques Cartier, 1497-1534*, Ottawa, Imp. de l'État, 1913.
155. **BIGGAR H.-P.**, « Les premiers navigateurs français à Terre-Neuve », *Revue des questions historiques*, 1934.
156. **BIGNOT Gérard**, « Essor, apogée et déclin de la pêche morutière à Dieppe (1522-1919) », dans *Actes des VII^e journées d'histoire maritime de la Normandie*, Société parisienne d'histoire et d'archéologie normande, 2002.
157. **BINAUD Daniel**, *Les Corsaires de Bordeaux et de l'estuaire, 120 ans de guerre sur mer*, Biarritz, Atlantica, 1999.
158. **BINKLEY Marian**, *Risks, Dangers and Rewards in the Nova Scotia Offshore Fishery*, Montréal et Kingston, McGill et Queen's University Press, 1995.
159. **BIRD James**, *The Major Seaports of the United Kingdom*, London, Hutchinson University Library, 1963.
160. **BIRD James**, *Seaports and Seaports Terminals*, London, Hutchinson University Library, 1971.
161. **BLAIS Hélène**, *Les Voyages d'Abel Dupetit-Thouars et les débuts de l'expansion française dans le Pacifique (1835-1845)*, Paris, thèse de l'École nationale des chartes, 1996.
162. **BLAIS Hélène**, *Voyages au Grand Océan. Géographies du Pacifique et colonisation (1815-1845)*, Paris, CTHS, 2005.
163. **BLANC François-Paul**, « Le recrutement des gens de mer et les hôpitaux de Marseille au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude du droit maritime provençal », *Marseille*, n° 103, 1975, p. 22-28.
164. **BLANC-CHALEARD Marie-Claude**, *Les Italiens dans l'Est parisien. Une histoire d'intégration (1880-1960)*, Rome, École française de Rome, 2000.
165. **BLEMUS René**, *Les Derniers Corsaires de la Manche*, Rennes, Ouest-France, 1994.
166. **BLONDY Alain**, « Malte, enjeu diplomatique européen au XVIII^e siècle », dans *Méditerranée, mer ouverte*, 1997, p. 109-121.
167. **BOBBIE François**, « Finances publiques et conquête coloniale : le coût budgétaire de l'expansion coloniale entre 1850 et 1913 », *Annales. Économie. Société. Civilisation*, 31^e année, n° 6, 1976, p. 1225-1244.
168. **BOCHACA Michel**, « L'aire d'influence et l'espace de relations économiques de Bordeaux vers 1475 », dans *La Ville au Moyen Âge*, t. 1 : *Ville et espace*, Paris, CTHS, 1998, p. 279-292.
169. **BOCHACA Michel**, *Les Marchands bordelais au temps de Louis XI. Espaces et réseaux de relations économiques*, Bordeaux, 1998.

170. **BOCHACA** Michel, « Entre marchés atlantiques et arrière-pays aquitain : le rôle d'interface d'échange de Bordeaux (vers 1460-vers 1550) », *Bordeaux, porte océane*, Bordeaux, FHDSO, 1999, p. 105-116.
171. **BOCHACA** Michel, « Le cosmopolitisme des milieux marchands bordelais à la fin du Moyen Âge », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 3^e série, n° 1, 2002, p. 27-33.
172. **BOCHACA** Michel, « Une communauté enracinée : les Anglais à Bordeaux à la fin du Moyen Âge », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 3^e série, n° 1, 2002, p. 35-48.
173. **BOCHACA** Michel, « Le commerce de Bordeaux dans la seconde moitié du xv^e siècle : du marasme à la reprise des affaires », dans *Champlain ou les portes du Nouveau Monde*, 2004, p. 42-46.
174. **BOCHACA** Michel, « El control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo XIII al XV : jurisdicciones y estructuración del espacio », dans *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media, Actas del Seminario de estudios medievales de Nájera (2004)*, B. Arízaga et J. A. Solórzano (dir.), Logroño, Instituto de estudios riojanos, 2005, p. 91-113.
175. **BOCHACA** Michel, « Les juridictions bordelaises compétentes pour “fait de marchandises” avant la création de la Juridiction consulaire (milieu xv^e-milieu xvi^e siècle) », dans *Les Tribunaux de commerce. Genèse et enjeux d'une institution, Revue Histoire de la Justice*, n° 17, Paris, La Documentation française, 2007.
176. **BOCHACA** Michel, **ARIZAGA BOLUMBURU** Beatriz, « El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media », *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 4, 2003, p. 41-53.
177. **BOCHACA** Michel et **SARRAZIN** Jean-Luc (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (xiv^e-xvi^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007.
178. **BOCHACA** Michel, **TRANCHANT** Mathias, « En toile de fond à l'expédition canarienne de Jean de Béthencourt en 1402 : la façade atlantique de la France et la place de La Rochelle au début du xv^e siècle », dans Aznar Eduardo, Corbella Dolores, Pico Berta, Tejera Antonio (dir.), *Le Canarien. Retrato de dos mundos. II. Contextos*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006, p. 51-61.
179. **BOGUCKA** Maria, « Le port et le développement de la ville de Gdansk du xv^e au xviii^e siècles », dans *I porti come impresa economica*, Firenze, Le Monnier, 1988, p. 825-841.
180. **BOIS** Jean-Pierre, « Les invalides de l'île aux Moines (1739-1789). Chronique d'une garnison côtière au xviii^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1984, t. 91, p. 39-57.
181. **BOIS** Paul, *Le Grand Siècle des Messageries Maritimes*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1992.
182. **BOISSON** Pascal, « Les charbonniers de l'Armement Marsesche », *Navires et Marine Marchande*, n° 20, juillet 2004, p. 24-29.

183. **BOISSON** Philippe, *La Sécurité en mer*, Dunkerque, Grafic Photo, 1980.
184. **BOISSON** Philippe, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998.
185. **BOISSONNADE** Prosper, « Les voies de communication terrestres et fluviales en Poitou sous le règne de Henri IV et l'œuvre du gouvernement royal », *La Flèche*, 1909 ; et *Revue Henri IV*, t. 2, 1908, p. 193-228, 295-311 ; et t. 3, 1909, p. 65-102.
186. **BOISSONNADE** Prosper, « Le mouvement commercial entre la France et les Îles Britanniques au XVI^e siècle », *Revue historique*, t. 134, mai-août 1920, p. 193-228, et t. 135, sept. 1920, p. 1-27.
187. **BOISSONNADE** Prosper, « La marine marchande, le port et les armateurs de La Rochelle (1662-1683) », *Bulletin de la section de géographie du Comité des travaux historiques*, 1922.
188. **BOISSONNADE** Prosper, « La renaissance et l'essor de la vie et du commerce maritimes en Poitou, Aunis et Saintonge, du X^e au XV^e siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, 1924, p. 259-325.
189. **BOISSONNADE** Prosper, « La navigation intérieure du Poitou et des Charentes : leur place dans l'histoire de la navigation fluviale de la France du IX^e au XX^e siècle », *Bulletin de la section des sciences économiques et sociales du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1926, p. 107-124.
190. **BOISSONNADE** Prosper, « L'origine et les progrès du port des Sables d'Olonne au Moyen Âge », *Bulletin de la Société des antiquaires de l'Ouest*, 4^e trim. 1933, p. 898-906.
191. **BOITEUX** Louis-Augustin, *La Fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, SEVPEN, 1968.
192. **BOMPAIRE** Marc, **CONTAMINE** Philippe, **LEBECQ** Stéphane, **SARRAZIN** Jean-Luc, *L'Économie médiévale*, Paris, Arnaud Colin, 1993, 2^e éd., 1997.
193. **BONILLO** Jean-Louis, **BORRUEY** René, « Du "domaine" au dock : la rationalisation de l'espace portuaire marseillais au XIX^e siècle », *L'Archéologie industrielle en France*, 1986, n^o 14, p. 7-28.
194. **BONIN** Hubert, *CFAO. Cent ans de compétition (1887-1987)*, Paris, Economica, 1987.
195. **BONIN** Hubert, « Le comptoir national d'escompte de Paris, une banque impériale (1848-1940) », *RFHOM*, t. 78, n^o 293, 1991, p. 477-497.
196. **BONIN** Hubert, « The French banks in the Pacific area (1860-1945) », dans Olive Checkland, Shiyuza Nishimura, Norio Tamaki (dir.), *Pacific Banking (1859-1959). East meets West*, London/New York, MacMillan & Saint Martin's Press, 1994, p. 61-74.
197. **BONIN** Hubert, « L'activité des banques françaises dans l'Asie du Pacifique des années 1860 aux années 1940 », *RFHOM*, t. 81, n^o 305, 1994, p. 401-425.
198. **BONIN** Hubert, « L'outre-mer, marché pour la banque commerciale (1876-1985) ? », dans J. Marseille (dir.), *La France et l'outre-mer*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 437-483.

199. **BONIN** Hubert, *Les Patrons du Second Empire. Bordeaux et la Gironde*, Paris-Le Mans, Picard Cénomane, t. 6, 1999.
200. **BONIN** Hubert, « La Compagnie Algérienne levier de la colonisation et prospère grâce à elle (1865-1939) », *RFHOM*, n° 328-329, 2000, p. 209-230.
201. **BONIN** Hubert, « Une histoire bancaire transméditerranéenne : la Compagnie Algérienne, d'un ultime apogée au repli (1945-1970) », dans Daniel Lefeuve *et alii* (dir.), *La Guerre d'Algérie au miroir des décolonisations françaises*, Paris, Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer, 2000, p. 151-176.
202. **BONIN** Hubert, *La Banque de l'Union Parisienne. Histoire de la deuxième banque d'affaires française (1874/1904-1974)*, Paris, PLAGE, 2001.
203. **BONIN** Hubert, « Les banquiers français à Shanghai dans les années 1860-1940 », dans *Le Paris de l'Orient. Présence française à Shanghai, 1849-1946*, Boulogne-sur-Seine, Musée Albert Kahn, 2002, p. 113-119.
204. **BONIN** Hubert, « Une banque française maître d'œuvre d'un outre-mer levantin : le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, du Maghreb à la Méditerranée orientale (1919-1970) », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, t. 91, n° 342-343, 2004, p. 239-272.
205. **BONIN** Hubert, *Un outre-mer bancaire méditerranéen. Le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie (1880-1997)*, Paris, Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer, 2004.
206. **BONIN** Hubert, « The Compagnie du Canal de Suez and Transit Shipping, 1900-1956 », *International Journal of Maritime History*, XVII, n° 2, décembre 2005, p. 87-112.
207. **BONIN** Hubert, « Les avatars financiers des Forges et Chantiers de la Gironde dans les années 1920 », dans *Guerre et économie dans l'espace atlantique*, 2006, p. 95-116.
208. **BONIN** Hubert, **CAHEN** Michel (dir.), *Négoce blanc en Afrique noire. Le commerce de longue distance en Afrique subsaharienne du XVIII^e au XX^e siècle*, Paris, Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer, 2001.
209. **BONIN** Hubert, **HODIER** Catherine, **KLEIN** Jean-François (dir.), *L'Esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression et réseaux du patronat colonial en France et dans l'empire*, Paris, Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer, 2007.
210. **BONMARTEL** Paul, *Histoire du chantier naval du Trait, 1917-1972*, Luneray, Paul Bonmartel, 1997.
211. **BONNASSIEUX** Pierre, *Les Grandes Compagnies de commerce ; étude pour servir à l'histoire de la colonisation*, Paris, Plon, 1892.
212. **BONNAUD** Laurent, *Le Tunnel sous la Manche : deux siècles de passions*, Paris, Hachette, 1994.
213. **BONNET** Natacha, *Seigneurs et planteurs, entre Ouest atlantique et Antilles : quatre familles du XVIII^e siècle*, thèse de doctorat en histoire, université de Nantes, 2006.

214. **BONO** Salvatore, « Achat d'esclaves turcs pour les galères pontificales (xvi^e-xviii^e siècle) », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, vol. XXXIX, 1985-1, p. 79-92.
215. **BONVOISIN** Jean-Baptiste, *Corsaires boulonnais et prisons anglaises 1812-1813 : le manuscrit de Jean-Baptiste Bonvoisin, d'Étaples*, t. 13 des Mémoires de la Société académique du Boulonnais, Boulogne-sur-mer, M. Lefèvre, 1992.
216. **BOORSTIN** Daniel, *Les Découvreurs*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 1988.
217. **BORDE** Christian, *Calais et la mer, 1814-1914*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1997.
218. **BORDE** Christian, « Paquebots à voiles et pyroscaphes du Pas-de-Calais, *Le Chasse-marée*, n° 107, juin 1997, p. 16-29.
219. **BORDE** Christian, « Dunkerque, Le Havre, Rouen et l'ouverture vers l'espace monde (1870-1896) », dans *Les Ports normands, un modèle ?*, 1999, p. 201-214.
220. **BORDE** Christian, « "Génie pékin contre génie militaire". Fortifications et territoires portuaires sur le littoral de la mer du Nord au xix^e siècle », dans *Pouvoirs et littoraux du xv^e au xx^e siècle*, 2000, p. 289-301.
221. **BORDE** Christian, « La dynastie des Sauvage et l'architecture navale à Boulogne-sur-mer (1790-1814) », dans *Deux siècles de construction et chantiers navals*, 2002, p. 85-103.
222. **BORDE** Christian, « Les pilotes de Dunkerque au xix^e siècle : organisation du travail, fortune et ascension sociale », dans *Environnements portuaires*, 2003, p. 273-284.
223. **BORDE** Christian, « The Madness of Frédéric Sauvage of Boulogne (1786-1857) and the Birth of the French Propeller », dans *Science and the French and British Navies, 1700-1850*, London, National Maritime Museum, 2003, p. 131-146.
224. **BORDE** Christian, « Une pluriactivité introuvable ? Marins et paysans du Pas-de-Calais à la fin du xix^e siècle », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 241-254.
225. **BORDE** Christian, « The French State and Safety at Sea : Co-operation and Conventions, 1839-1914 », dans *Bridging Troubled Waters. Conflict and Co-operation in the North Sea Region since 1550*, Esbjerg, Fiskeriog Sofartsmuseets Studieriserie, n° 17, 2005, p. 199-219.
226. **BORDE** Christian, « La création du Comité Central des Armateurs de France (13 janvier 1903) : enjeux internationaux et nationaux du lobbying maritime français (1891-1906) », *Revue d'histoire maritime*, n° 5, 2006, p. 221-237.
227. **BORDE** Christian, « Les armateurs français au lendemain de la Première Guerre mondiale (1917-1921) : innovation, nationalisation ou Americanisation ? », dans *Guerre et économie dans l'espace atlantique*, 2006, p. 83-94.
228. *Bordeaux et les Îles Britanniques du xiii^e au xx^e siècle*, actes du colloque franco-britannique tenu à York du 25 au 28 sept. 1973, Bordeaux, FHDSO, 1975.

229. **BORRUEY René**, *Le Port moderne de Marseille. Du dock au conteneur, 1844-1974*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1994.
230. **BORRUEY René**, « Du rôle historique de la chambre de commerce et d'industrie dans la destinée du port de Marseille », *Revue d'histoire consulaire*, n° 1, 1996, p. 17-21.
231. **BOSSIS Philippe**, « Société saunière et fiscalité en Olonnais à la veille de la Révolution », dans *Le Sel de la baie*, 2006, p. 157-165.
232. **BOTTIN Jacques**, « De la toile et du change : l'entrepôt rouennais et le commerce de Séville au début de l'époque moderne », *Annales du Midi*, 2005, p. 323-345.
233. **BOUCARD Jacques**, *Les Écluses de l'île de Ré : pièges à poissons, fixes, en pierre. Étude historique, socioéconomique et technique*, thèse de doctorat de 3^e cycle, EHESS, 1982.
234. **BOUCARD Jacques**, *Les Écluses à poissons dans l'île de Ré*, La Rochelle, Rupella, 1984.
235. **BOUCARD Jacques**, « Les pêcheries en clayonnage : des bouchots de Saintonge et Normandie aux pêches du Saint-Laurent », dans *Traditions maritimes au Québec*, Québec, Gouvernement du Québec, Commission des biens culturels [colloque international, octobre 1984], 1985, p. 180-196.
236. **BOUCHI-LAMONTAGNE André**, *Historique des Forces navales françaises libres*, t.V, Mémorial, Vincennes, SHD, 2006.
237. **BOUCHON Geneviève**, *Vasco de Gama*, Paris, Fayard, 1997.
238. **BOUCLAUD Laure**, « Les boucholeurs : des hommes entre la mer et la terre », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XXIII-1997.
239. **BOUDOT Olivier**, *La Grande Traversée des ACH : deux siècles d'industrie navale et d'aventures havraïses*, Paris, Anabole, 2001.
240. **BOUDRIOT Jean**, *Le Vaisseau de 74*, Grenoble, Les Quatre seigneurs, 1975.
241. **BOUGOUIN Étienne**, « La navigation commerciale sur la basse Loire au milieu du XIV^e siècle d'après un compte de péage inédit », *Revue historique*, t. CLXXV, 1935, p. 482-496.
242. **BOUHIER Claude**, « Le commerce maritime du sel à Noirmoutier au XV^e siècle ; analyse d'un compte de coutumes et de dîme de 1429 », *Revue du Bas-Poitou et des provinces de l'Ouest*, 79^e année, 1968, p. 57-69.
243. **BOUHIER Claude**, « Les comptes du sel de Noirmoutier dans la première moitié du XVI^e siècle », *Bulletin philologique et historique, année 1966*, Paris, 1968, p. 225-245.
244. **BOUHIER Claude**, « Les établissements religieux de Noirmoutier et le commerce du sel », *Bulletin philologique et historique*, 1972, p. 105-112.
245. **BOUHIER Claude**, « Le transfert de technologie saunière de Guérande à Noirmoutier au début du XVIII^e siècle », dans *Le Sel de la baie*, 2006, p. 149-156.

246. **BOUKARTA** Souad, « Bordeaux, une économie et une société coloniales au début du xx^e siècle », *Bulletin de l'Institut aquitain d'études sociales*, n° 81-82, 2004.
247. **BOULANGER** Patrick, *Marseille, marché international de l'huile d'olive, un produit et des hommes de 1725 à 1825*, Marseille, Institut historique de Provence, 1996.
248. **BOUSCAU** Franck, « Les origines du boisement des dunes littorales en Aquitaine », *Revue du droit rural*, mai 1982.
249. **BOUSCAU** Franck, « 1735 : propriété des des crassats et des Prés salés », *Bulletin de la Société d'histoire et d'archéologie d'Arcachon*, 1984, n° 40.
250. **BOUSCAU** Franck, *Les Prés salés de la Teste de Buch. Contribution à l'histoire du domaine maritime du Moyen Âge à nos jours*, Paris, chez l'auteur, 1993.
251. **BOUSQUET-BRESSOLIER** Catherine, « Les projets d'aménagement de l'entrée du bassin d'Arcachon (1768-1864). Une lecture rationnelle des mouvements de la Nature ? », dans *Actes du 118^e congrès national des Sociétés historiques et scientifiques*, Pau, CTHS, 1993, p. 89-104.
252. **BOUSQUET-BRESSOLIER** Catherine et **BONNOT-COURTOIS** Catherine, « Reconstitution historique de l'évolution d'un littoral depuis la fin du xviii^e siècle : la baie de Saint-Brieuc », *Norois*, t. 45, n° 177, p. 33-49.
253. **BOUSQUET-BRESSOLIER** Catherine, « Expériences physiocratiques dans le bassin d'Arcachon (1750-1776) », *Bulletin français de cartographie*, n° 148, juin 1996.
254. **BOUSQUET-BRESSOLIER** Catherine, « Les abords ouest du Mont-Saint-Michel à la fin du xviii^e siècle. La carte des ingénieurs géographes de 1774 », dans *La Baie du Mont-Saint-Michel et l'estuaire de la Rance*, 2002, p. 108-110.
255. **BOUSQUET-BRESSOLIER** Catherine, « Histoire de l'estuaire de la Rance : la carte des ingénieurs géographes (1772-1776) », dans *La Baie du Mont-Saint-Michel et l'estuaire de la Rance*, 2002, p. 250-256.
256. **BOUSQUET-BRESSOLIER** Catherine, « Claude Masse et la cartographie des côtes du Ponant (1688-1724) », dans *Comprendre et gérer la nature littorale, Cahiers nantais*, n° 59, 2003.
257. **BOUSQUET-BRESSOLIER** Catherine, **BOUSCAU** Franck et **PAJOT** Marie-Jeanne, *Les Aménagements du bassin d'Arcachon au xviii^e siècle*, numéro spécial des *Mémoires du Laboratoire de géomorphologie de l'École pratique des hautes études*, n° 43, Dinard, 1990.
258. **BOUSQUET-LABOUÉRIE** Christine, « La cartographie médiévale, acteur et témoin des échanges maritimes ? » dans *Commerce et échanges maritimes*, 2006, p. 15-28.
259. **BOUTRUCHE** Robert, « Anglais et Gascons en Aquitaine du xii^e au xv^e siècle ; problèmes d'histoire sociale », dans Charles-Edmond Perrin (dir.), *Mélanges d'histoire du Moyen Âge dédiés à la mémoire de Louis Halphen*, Paris, PUF, 1951, p. 55-60.
260. **BOUTRUCHE** Robert *et alii.*, *Histoire de Bordeaux. Bordeaux de 1453 à 1715*, Bordeaux, FHDSO, 1966.

261. **BOUVEUR** Alexandre, *L'Amiral Pierre Barjot : de la pensée à l'action, itinéraire d'un officier de marine hors normes (1899-1960)*, maîtrise, université de Paris I, 2003.
262. **BOUVIER** Jean, **GIRAULT** René, *L'Impérialisme français d'avant 1914*, Paris, Mouton, 1976.
263. **BOYER** Grégory, *Les Marins berckois de Louis XIV à 1945 : vie et mort d'un port de pêche*, thèse, université du Littoral Côte d'Opale, 2001, 3 vol.
264. **BOYER** Grégory, « La construction navale à Berck-sur-Mer d'après les soumissions de francisation de 1792 à 1837 », dans *Deux siècles de construction et chantiers navals*, 2002, p. 105-124.
265. **BOYER** Grégory, « La pêche à pied à Berck et la remise en cause des privilèges des inscrits maritimes par le décret du 4 juillet 1853 », dans *Ils vivent avec le rivage*, 2005, p. 135-156.
266. **BOYER** Pierre, « Les renégats et la marine de la Régence d'Alger », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, vol. XXXIX, 1985-1, p. 93-106.
267. **BRADLEY** Peter, *The lure of Peru : maritime intrusion into the south sea, 1598-1701*, Londres, Macmillan, 1989.
268. **BRAIBANT** Charles, *Un bourgeois sous trois républiques*, Paris, Buchet-Chastel, 1961.
269. **BRAUDEL** Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Arnaud Colin, 1949.
270. **BRAUDEL** Fernand, « L'expansion de la marine bretonne à la fin du xv^e siècle et au début du xvi^e siècle », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, 5^e année, 1950, p. 545-546.
271. **BRAUDEL** Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, xv^e-xviii^e siècles*, Paris, Arnaud Colin, 1979.
272. **BRAUDEL** Fernand et **ROMANO** Ruggiero, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne, 1547-1611*, Paris, SEVPEN, 1951.
273. **BRAUDEL** Fernand et **LABROUSSE** Ernest, *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, 1970-1982, 4 vol.
274. **BRAUNSTEIN** Philippe et **DELORT** Robert, *Venise, portrait historique d'une cité*, Paris, Le Seuil, 1971.
275. **BRAUNSTEIN** Philippe, « La capture d'une coque vénitienne sur la route de Flandre au début du xv^e siècle », dans Henri Dubois, Jean-Claude Hocquet, André Vauchez (dir.), *Horizons marins, itinéraires spirituels, v^e-xviii^e siècles*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, vol. 2, p. 123-133.
276. **BRÉARD** Charles et Paul (dir.), *Documents relatifs à la marine normande et à ses armements aux xvi^e et xvii^e siècles pour le Canada, l'Afrique, les Antilles, le Brésil et les Indes*, Rouen, Lestringant, 1889.
277. **BRESC** Henri, « Course et piraterie en Sicile (1250-1450) », *Anuario de estudios medievales*, t.10, 1980, p. 751-757.
278. **BRESC** Henri, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile, 1300-1450*, Rome, École française de Rome, 1986.

279. **BRESC** Henri, « Stratégies navales et présides dans les mers étroites de la Sicile (XIV^e-XV^e siècles) », dans *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, 2000, p. 191-203.
280. **BRETON** Yvan, « L'anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs. Réflexions sur la naissance d'un sous-champ disciplinaire », numéro spécial sur les sociétés de pêcheurs, *Anthropologie et Sociétés*, vol. 5, n° 1, 1981, p. 7-27.
281. **BREZET** François-Emmanuel, *Le Plan Tirpitz 1897-1914 : une flotte de combat allemande contre l'Angleterre*, Paris, Librairie de l'Inde, 1998.
282. **BRIANT** Robert, *Robert Surcouf : le corsaire invisible*, Paris, F. Lanore, 2002.
283. **BRIENT** Xavier, *Les Maîtres au cabotage de Sarzeau à Saint-Gildas, 1820-1840*, maîtrise, université de Bretagne-Sud, 2002.
284. **BRIENT** Xavier, *L'Armement au cabotage en Bretagne-Sud, 1815-1848*, DEA, université de Bretagne-Sud, 2003.
285. **BRIÈRE** Jean-François, *La Pêche française en Amérique du Nord au XVIII^e siècle*, Montréal, Fides, 1990.
286. **BRIGAND** Louis, « L'agriculture dans les îles bretonnes », *Les Cahiers de l'Iroise*, 1983, p. 212-220.
287. **BRIGAND** Louis, *Les Îles bretonnes : aspects géographiques de l'insularité*, 1983, université de Bretagne occidentale, thèse de doctorat de 3^e cycle.
288. **BRIGAND** Louis, **LE DEMEZET** (Maurice), « La spécialisation des activités dans les îles de Batz, Ouessant et Groix, une forme d'adaptation aux contraintes liées à l'insularité », *Norois*, 1987, p. 201-210.
289. **BRIGAND** Louis, *Les Îles du Ponant : histoire et géographie des îles et îlots de la Manche et de l'Atlantique*, Plomelin, Éditions Palantines, 2002.
290. **BRILLOIT** I., *Les Assemblées rétaises. Les syndicats et la vie sociale, économique et politique à travers les actes d'assemblées au temps de l'absolutisme (1679-1789)*, maîtrise, université de Poitiers, 1995.
291. **BRIOT** Jacqueline et Claude, *Clippers français*, Douarnenez, Chasse-marée/ Armen, 1993.
292. **BRISOU** Dominique, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la marine française au XIX^e siècle*, Vincennes, SHM, 2001.
293. **BRISOU** Dominique, « Les débuts de la navigation à vapeur en France au XIX^e siècle », dans *Deux siècles de construction et chantiers navals*, 2002, p. 163-182.
294. **BROC** Numa, *La Géographie des philosophes*, Paris, Ophrys, 1975.
295. **BROC** Numa, *La Géographie de la Renaissance*, Paris, CTHS, 1986.
296. **BROC** Numa, *Dictionnaire illustré des explorateurs et grands voyageurs français du XIX^e siècle*, Paris, CTHS, 4 vol., t. I *L'Afrique* (1988), t. II *L'Asie* (1992), t. III *L'Amérique* (1999), t. IV *Océanie, voyages autour du monde et dans plusieurs continents, voyages maritimes et polaires* (2003).
297. **BROCHEUX** Pierre, **HÉMERY** Daniel, *Indochine, la colonisation ambiguë, 1858-1954*, Paris, La Découverte, 1995.

298. **BROGINI** Anne, *Malte, frontière de chrétienté : 1530-1670*, Rome, École française de Rome, 2006.
299. **BROMLEY** John Selwyn, « Prize Office and Prize Agency at Portsmouth, 1689-1748 », *Hampshire Studies*, Portsmouth, 1981, p. 169-199.
300. **BROMLEY** John Selwyn, « Jacques-Winoc Plets, armateur en course (c. 1650-1716) », *Revue des Amis du Vieux Dunkerque*, XVII, 1983, p. 61-77.
301. **BROMLEY** John Selwyn, « Duguay-Trouin: The Financial Background », *The Mariner's Mirror*, n° 71, août 1985, p. 259-285.
302. **BROMLEY** John Selwyn, « The Loan of French Naval Vessels to Privateering Enterprises, 1688-1713 », dans Martine Acerra *et alii* (dir.), *Les Marines de guerre européennes XVII^e-XVIII^e siècles*, 1985, p. 65-90.
303. **BROMLEY** John Selwyn, « Les équipages des corsaires sous Louis XIV, 1688-1713 », dans Alain Lottin dir., *Les Hommes et la Mer dans l'Europe du Nord-Ouest*, 1986, p. 303-322.
304. **BROMLEY** John Selwyn, « Outlaws at Sea, 1660-1720 : Liberty, Equality and Fraternity among Caribbean Freebooters », dans Frederick Krantz (dir.), *History from Below : Studies in Popular Protest and Popular Ideology in Honour of George Rudé*, Montréal, Concordia University, 1986, p. 301-320.
305. **BROMLEY** John Selwyn, « The Importance of Dunkirk Reconsidered, 1688-1713 », dans *Corsairs et navies 1660-1760*, London, The Hambledon Press, 1987.
306. **BROSSE** Jacques, *Le Tour du monde des explorateurs, les grands voyages maritimes 1764-1853*, Paris, Bordas, 1983.
307. **BRUMONT** Francis, « Le coût du transport entre Bilbao et Medina del Campo vers 1570 », *Annales du Midi*, t. 94, 1982, p. 103-110.
308. **BRUMONT** Francis, « La commercialisation du pastel toulousain (1350-1600) », *Annales du Midi*, t. 106, 1994, p. 25-40.
309. **BRUMONT** Francis, « El comercio exterior castellano a mediados del siglo XVI : un memorial "de las mercaderías que entran en el reyno" », dans *Castilla y Europa, comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Hilario Casado Alonso éd., Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 1995, p. 179-190.
310. **BRUNEAU DE RIVEDOUX** Arnaud, *Histoire véritable de certains voyages périlleux et hasardeux sur la mer auxquels reluit la justice de Dieu sur les uns, et sa miséricorde sur les autres*, Niort, 1599, Alain-Gilbert Guéguen éd., Paris, Les Éditions de Paris, 1996.
311. **BRUNSWIG** Henri, *Mythes et réalités de l'empire colonial français*, Paris, Armand Colin, 1960.
312. **BRUTAIS** J.-A., *Deux chantiers bordelais (1486-1521)*, Paris, E. Bouillon, 1901.
313. **BRUTAIS** J.-A., *Les Îles de la Basse Garonne et de la Gironde. Contribution à l'histoire de la rivière de Bordeaux*, Bordeaux, Gounouilhou, 1913.
314. **BRUYELLE** Pierre, « Dunkerque : des ports et des villes » dans André Gamblin (dir.), *Les Littoraux, espaces de vie*, Paris, SEDES, 1998, p. 342-349.

315. **BRY** Théodore de, *Le Théâtre du Nouveau Monde : les grands voyages de Théodore de Bry*, M. Bouyer éd., Paris, Gallimard, 1992.
316. **BUCHET** Christian, *La Lutte pour l'espace Caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1763)*, thèse de Doctorat, Paris, Librairie de l'Inde, 1991.
317. **BUCHET** Christian, *Marine, économie et société : un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion/Slatkine, 1999.
318. **BUCHET** Christian (dir.), *Sous la mer, le sixième continent*, Paris, PUPS, 2001.
319. **BUFFON** Alain, *Monnaie et crédit en économie coloniale. Contribution à l'histoire économique de la Guadeloupe, 1635-1919*, Basse-Terre, Société d'histoire de la Guadeloupe, 1979.
320. **BURON** Gildas, « Pour une analyse historique du paysage salicole guérandais », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Rennes, PUR, 1997, p. 7-46.
321. **BURON** Gildas, *La Bretagne des marais salants*, Rennes, Skol Vreiz, 1999.
322. **BURON** Gildas, « Regards sur les marais salants du sud Bretagne (XIX^e-XX^e siècles) », dans *Aux Rives de l'incertain. Histoire et représentations des marais occidentaux du Moyen Âge à nos jours*, Actes du colloque du Groupe d'Études et de Recherches Historiques du Centre-Ouest, Paris, Éditions d'Art Somogy, 2002, p. 210-218.
323. **BURON** Gildas, « Permanence et transformations paysagères de parcelles salicoles du pays de Guérande sur la longue durée : l'exemple des salines de l'abbaye Notre-Dame de Melleray », dans *Terres marines, Études en hommage à Dominique Guillemet*, Frédéric Chauvaud et Jacques Péret (dir.), Rennes, PUR, 2005, p. 69-75.
324. **BUSSIÈRE** Éric, *Paribas, l'Europe et le monde, 1872-1992*, Anvers, Fonds Mercator, 1992.
325. **BUSSON** Robert, *Les Établissements de pêche et le domaine public maritime. Aperçu historique*, Paris, Librairie Baudouin, 1988.
326. **BUTEL** Paul, *La Croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle* université de Paris I, Lille, service de reproduction des thèses, 1973.
327. **BUTEL** Paul, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.
328. **BUTEL** Paul, *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, Paris, Aubier-Montaigne, 1982.
329. **BUTEL** Paul (dir.), *Histoire de la chambre de commerce de Bordeaux des origines à nos jours, 1705-1985*, Bordeaux, Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, 1988.
330. **BUTEL** Paul (éd.), *Un officier et la conquête coloniale, Emmanuel Ruault (1878-1896)*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2007.

331. BUTI Gilbert, « Le “chemin de la mer” ou le petit cabotage en Provence (xvii^e-xviii^e siècles) », Actes du 44^e congrès de la Fédération historique de Provence, Digne, 1999, *Provence historique*, n° 50, 2000.
332. BUTI Gilbert, « Madragues et pêcheurs provençaux dans les mailles des pouvoirs (xvii^e-xix^e siècle) », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et Littoraux (xv^e-xx^e siècles)*, Rennes, PUR, 2000, p. 57-74.
333. BUTI Gilbert, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu du xvii^e siècle– début xix^e siècle). Contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse de doctorat, Paris, EHESS, 2000.
334. BUTI Gilbert, « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne, xvii^e-xviii^e siècles », dans *Cabotages et réseaux portuaires en Méditerranée (xv^e-xix^e siècles)*, dans *Rives nord-méditerranéennes*, 2^e série, numéro thématique *Cabotages et réseaux portuaires en Méditerranée (xv^e-xix^e siècles)*, n° 13, 2003, p. 75-92.
335. BUTI Gilbert, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime : définitions, sources, approches », dans *Rives nord-méditerranéennes*, 2^e série, numéro thématique *Cabotages et réseaux portuaires en Méditerranée (xv^e-xix^e siècles)*, n° 13, 2003, p. 7-21.
336. BUTI Gilbert, « Gens de mer et de terroir : capitaines-vignerons et marins forestiers de la France méditerranéenne au xviii^e siècle », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 147-162.
337. BUTI Gilbert, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, xvii^e et xviii^e siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 52-1, janvier-mars 2005, p. 7-38.
338. BUTI Gilbert, « Madragues de Saint Tropez (xvii^e-xix^e siècles) », dans *Ils vivent avec le rivage*, 2005, p. 27-44.
339. BUTI Gilbert, *Les Chemins de la mer. Des économies maritimes aux gens de mer en société : échanges et mobilité (milieu xvii^e-xviii^e siècle)*, Habilitation à diriger des recherches, université d'Aix-Marseille, 2007.
340. BUTI Gilbert, *Des marins dans la ville ou une société maritime urbaine : le cas de Marseille au xviii^e siècle* (à paraître).
341. BUTZER Karl W., « French Wetland Agriculture in Atlantic Canada and Its European Roots : Different Avenues to Historical Diffusion », *Annals of the Association of American Geographers*, 92, 3, 2002, p. 451-470.
342. BYRON Reginald (dir.), *Retrenchment and Regeneration in Rural Newfoundland*, Toronto, University of Toronto Press, 2003.
343. CABANTOUS Alain, *La Mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoek-éditions, 1980.
344. CABANTOUS Alain, « Gens de mer : guerre et prison. La captivité des gens de mer au xviii^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 28, 2^e trimestre, 1981, p. 246-267.
345. CABANTOUS Alain, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984.

346. CABANTOUS Alain, « Des paysans pour la mer. La société des pêcheurs (vers 1600-vers 1850) », dans Michel MOLLAT (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, p. 183-239.
347. CABANTOUS Alain, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (xvi^e-xix^e siècles) », *Histoire, économie et société*, 1990 (3), p. 321-336.
348. CABANTOUS Alain, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (xvi^e-xix^e siècles)*, Paris, Fayard, 1990.
349. CABANTOUS Alain, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux xvii^e et xviii^e siècles (vers 1660-1794) Étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.
350. CABANTOUS Alain, « Ponant et Levant aux xvii^e et xviii^e siècles : des communautés halieutiques semblables ? », dans Jean RIEUCAU et Gérard CHOLVY (dir.), *Le Languedoc, le Roussillon et la mer*, Paris, L'Harmattan, 1992, p. 173-186.
351. CABANTOUS Alain, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France 1680-1830*, Paris, Fayard, 1993.
352. CABANTOUS Alain, « Le quartier, espace vécu à l'époque moderne », *Histoire, Économie et Société*, n° 3, « Lectures de la ville (xv^e siècle-xx^e siècle) », 1994, p. 427-440.
353. CABANTOUS Alain, *Les Citoyens du large. Les identités maritimes en France (xvii^e-xix^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995.
354. CABANTOUS Alain, « L'histoire maritime : objet de recherche ou leurre historiographique », dans *Pour une histoire du « fait maritime »*, 2001, p. 33-43.
355. CABANTOUS Alain et MESSIAEN Jacky, *Gens de mer de Dunkerque aux xvii^e et xviii^e siècles*, Dunkerque, Kim, 1977.
356. CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André et PÉRON Françoise (dir.), *Les Français, la terre et la mer xiii^e-xx^e siècles*, Paris, Fayard, 2005.
357. CABOURDIN Guy, *Le Sel et son histoire*, Nancy, université de Nancy II, 1981.
358. CADIGAN Sean T., « Merchant Capital, the State, and Labour in a British Colony : Servant-Master Relations and Capital Accumulation in Newfoundland's Northeast-Coast Fishery, 1775-1799 », *Journal of the Canadian Historical Association*, 1991, 2, p. 17-42.
359. CADIGAN Sean T., *Hope and Deception in Conception Bay : Merchant-Settler relations in Newfoundland, 1785-1855*, Toronto, University of Toronto Press, 1995.
360. CADIGAN Sean T., « The Moral Economy of the Commons : Ecology and Equity in the Newfoundland Cod Fishery, 1815-1855 », *Labour*, 1999, 43, p. 9-42.
361. CAMUS Michel, « Correspondance de Bertrand Ogeron, gouverneur de l'île de la Tortue et coste de Saint-Domingue au xvii^e siècle », *Revue de la Société haïtienne d'histoire et de géographie*, vol. 43, mars 1985.

362. CAMUS Michel, « À la Tortue et à Saint-Domingue en 1652-1654 », *Revue de la Société haïtienne d'histoire et de géographie*, vol. 44, déc. 1986.
363. CAMUS Michel, « Aux origines de la colonisation française de Saint-Domingue », *Revue de la Société haïtienne d'histoire et de Géographie*, n° 154, mars 1987, p. 55-67.
364. CAMUS Michel, « Histoire de l'île de la Tortue (1492-1803) », *Conjonction, revue franco-haïtienne*, n° 174/175, 1987, p. 6-151.
365. CAMUS Michel, « Un flibustier reconverti : Laurent de Graffe », *Revue de la Société haïtienne d'histoire et de géographie*, vol. 46, mars-juin 1988, p. 53-77.
366. CAMUS Michel-Christian, « Une note critique à propos d'Exquemelin », *RFHOM*, t. LXXVII, n° 286, 1990, p. 79-90.
367. CAMUS Michel, « À Saint-Domingue en 1687 », *Revue de la Société haïtienne d'histoire et de géographie*, vol. 47, déc. 1991, p. 1-16.
368. CAMUS Michel, « L'île de la Tortue et la flibuste », *Revue de la Société haïtienne d'histoire et de géographie*, vol. 48, n° 172, mars 1992.
369. CADOW James, *Des Hommes et des phoques : histoire de la chasse au phoque à Terre-Neuve*, Ottawa, Environnement Canada, 1989.
370. CANU Pierre-Georges, « De la grandeur au désastre. Les Ateliers et Chantiers du Havre », *Le Chasse-marée*, n° 139, 2001, p. 2-15.
371. CAPTIER Jacques, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris, Girard et Brière, 1907.
372. CARABIE René, « La réglementation de la récolte du varech sur les côtes normandes sous l'Ancien Régime », *Bulletin de la Société des antiquaires de Normandie*, t. LV, 1959-1960.
373. CARACCILO Alberto, *Le Port franc d'Arcône : croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1965.
374. CARADEC Th., *Autour des îles bretonnes*, Paris, Nilsson, 1904.
375. CAROFF René, *La Campagne de Norvège*, Vincennes, SHM, 1955.
376. CAROFF René, *Le Théâtre atlantique*, t. I, *Le théâtre atlantique du 3 septembre 1939 au 25 juin 1940*, Vincennes, SHM, 1958.
377. CAROFF René, *Le Théâtre atlantique*, t. II, *Le théâtre atlantique après le 25 juin 1940*, I^{er} volume, Vincennes, SHM, 1959.
378. CAROFF René, *Le Théâtre méditerranéen*, t. I, *Du 2 septembre 1939 au 25 juin 1940*, Vincennes, SHM, 1960.
379. CAROFF René, *Le Théâtre méditerranéen*, t. II, *Du 25 juin 1940 au 8 novembre 1942*, Vincennes, SHM, 1960.
380. CAROFF René, *Les Débarquements alliés en Afrique du Nord (novembre 1942)*, Vincennes, SHM, 1960.
381. CAROUR Roger, *Sur les routes de la mer avec les Messageries Maritimes*, Paris, A. Borne, 1968.

382. **CARREAU** Sylvie, *Le Trafic du port de Bordeaux, 1870-1914*, DES, université de Bordeaux, 1966.
383. **CARRÈRE** Claude, « Le droit d'ancre et le mouvement du port de Barcelone au milieu du xv^e siècle », *Estudios de Historia moderna*, 1953, t. III, p. 65-156.
384. **CARRÈRE** Claude, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, Paris/La Haye, Mouton, 1967.
385. **CARRIÈRE** Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973.
386. **CARRIÈRE** Charles et **GOURY** Michel, *Georges Roux de Corse. L'étrange destin d'un armateur marseillais (1703-1792)*, Marseille, Jeanne-Laffitte, 1990.
387. *Cartes et figures de la terre (catalogue d'exposition)*, Paris, Centre de création industrielle et Centre Georges Pompidou, 1980.
388. **CASEY** Joan D., *Bordeaux Colonial Port of Nineteenth Century France*, New York, Arno Press, 1981.
389. **CASSAGNOU** Bernard, *La Grande Mutation de la marine marchande française*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002.
390. **CASSARD** Jean-Christophe, « Vins et marchands de vins gascons au début du XIV^e siècle », *Annales du Midi*, t. 90, 1978.
391. **CASSARD** Jean-Christophe, « Les marins bretons à Bordeaux au début du XIV^e siècle », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 3, 1979, p. 379-397.
392. **CASSARD** Jean-Christophe, « Les flottes du vin de Bordeaux au début du XIV^e siècle », *Annales du Midi*, t. 95, 1983, p. 119-133.
393. **CASSARD** Jean-Christophe, *Les Bretons et la mer au Moyen Âge*, Rennes, PUR, 1998.
394. **CASSE** Jean-Paul, « Droits maritimes et juridictions en pays de Buch (XIII^e-XVIII^e siècles) », dans *Des Villes et des ports, la mer et les hommes, Actes du 124^e congrès du CTHS*, Nantes, CTHS, 2001, p. 27-40.
395. **CASSE** Michel, « Les corsaires bordelais sous la Révolution et l'Empire », *Cahiers n° 3 du Conservatoire de l'Estuaire*, 1998, p. 91-104.
396. **CASTALDO** André, « Le Roi, l'évêque et les pirates – Agde 1332 – À l'origine de l'inaliénabilité du domaine public », dans *Actes du 43^e Congrès de la Fédération Historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon*, Montpellier, université Paul Valéry, 1971.
397. **CASTER** Gilles, *Le Commerce du pastel et de l'épicerie à Toulouse (1450 env. à 1561)*, Toulouse, Privat, 1962.
398. **CASTILLO MELENDEZ** Francisco, *La Defensa de la isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*, Sevilla, Diputación provincial, 1986.
399. **CASTONGUAY** Daniel, « L'exploitation du loup-marin et son incidence sur l'occupation de la côte par les Montagnais de la traite de Tadoussac au XVIII^e siècle », *Recherches amérindiennes au Québec*, 33, 1, 2003, p. 61-72.

400. CATY Roland, RICHARD Éliane, BOIS Paul, *Armements marseillais : compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1988.
401. CATY Roland, RICHARD Éliane, ÉCHINARD Pierre, *Les Patrons du Second Empire*, Paris-Le Mans, Picard, Cénomane, t. 5, 1999.
402. CAUNA Jacques de, « Aventurier et flibustiers basques et gascons de la Caraïbe (XVI^e-XVII^e siècles) », dans *Les Tyrans de la mer*, 2002, p. 146-162.
403. CAVIGNAC Jean, « Le bassin d'Arcachon à la fin du XVIII^e siècle. Aspects économiques et sociaux », dans *Arcachon et le Val de l'Eyre*, Bordeaux, FHDSO, 1977, p. 71-106.
404. CEILLIER Marie-Raymond, « Les idées stratégiques en France de 1870 à 1914 : la Jeune école », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale I*, Paris, Economica, coll. « Hautes études stratégiques », 1991, p. 195-231.
405. CÉLERIER Pierre, *Les Ports maritimes*, Paris, PUF, 1957.
406. Centre de Recherche et de Diffusion de l'Identité Bretonne, *De la Clyde à Saint-Nazaire : les liens Bretagne-Écosse dans la construction navale*, Vannes, Institut culturel de Bretagne, 2003.
407. CÉRINO Christophe, *Sociétés insulaires, guerres maritimes et garnisons : essai de typologie des îles bretonnes au XVIII^e siècle*, DEA, université de Haute Bretagne, 1992.
408. CÉRINO Christophe, « L'approvisionnement bellilois au siècle de Louis XV », *Les Îles en sociétés*, Brest, La lettre de l'URA-CNRS, n° 904, 1996.
409. CÉRINO Christophe, « L'hôpital militaire de Belle-Île-en-Mer sous Louis XV », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Rennes, PUR, 1997, t. 104, p. 41-50.
410. CÉRINO Christophe, « Relations et regards de deux communautés à Belle-Île au XVIII^e siècle », dans *Représentations et images du Littoral*, 1998, p. 47-55.
411. CÉRINO Christophe, « Enjeux stratégiques, pouvoir royal et militarisation à Belle-Île-en-Mer, sous les règnes de Louis XIV et de Louis XV », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et Littoraux*, Rennes, PUR, 1999, p. 323-329.
412. CÉRINO Christophe, « Les paysans de la mer et l'événement : destructions, misères et reconstruction des campagnes à Belle-Île-en-Mer au lendemain de la guerre de Sept-Ans », dans *Enquêtes rurales*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2000, p. 97-114.
413. CÉRINO Christophe, *Sociétés insulaires, guerres maritimes et garnisons : Belle-Île-en-mer au siècle de Louis XV*, thèse de doctorat, université de Haute Bretagne, 2001.
414. CÉRINO Christophe, « Les Acadiens à Belle-Île-en-Mer : Une expérience originale d'intégration en milieu insulaire à la fin du XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 109, 2003, p. 118-124.

415. CÉRINO Christophe, « Pratiques socioprofessionnelles et subsistance à Belle-Île : Un exemple d'étude des usages du littoral au XVIII^e siècle », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 131-144.
416. CÉRINO Christophe, « Des îliens dans la tourmente des guerres maritimes : Sociétés insulaires, garnisons et économie littorale au XVIII^e siècle », dans *Guerre et économie dans le monde atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, 2006, p. 237-249.
417. CÉRINO Christophe, « Stratégie et opérations navales anglaises en Bretagne-sud au XVIII^e siècle », dans *Les Descentes anglaises en Bretagne au XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2007.
418. CÉRINO Christophe, « Entre terre et mer, pratiques socioprofessionnelles et subsistance à Belle-Île-en-Mer au XVIII^e siècle », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 131-146.
419. CHACK Paul, *La Guerre des croiseurs du 4 août 1914 à la bataille des Falklands*, Paris, A. Challamel, 1922.
420. CHALINE Claude (dir.), *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 1994.
421. CHALINE Émile, SANTARELLI Pierre, *Historique des FNFL*, t. I, Vincennes, SHM, 1989.
422. CHALINE Émile, SANTARELLI Pierre, *Historique des FNFL*, t. II, (4 août 1943-7 mai 1945), Paris, Associations des forces navales françaises libres, 1992.
423. CHALINE Émile, SANTARELLI Pierre, *Historique des FNFL*, t. III, *Annuaire biographique des FNFL*, Vincennes, SHM, 1998.
424. CHALMERS HOOD III, Ronald, *Royal Republicans. The French naval Dynasties between the World Wars*, Baton Rouge and London, Louisiana State University Press, 1985.
425. CHALMIN Philippe, *Négociants et chargeurs. La saga du négoce international des matières premières*, Paris, Economica, 1985.
426. CHANCELIER Isabelle, *Messieurs Mirabaud et C^{ie}. D'Aigues-Vives à Paris, via Genève et Milan*, Paris, Éditions familiales, 2001.
427. CHANSON-JABEAUR Chantal, GOERG Odile (dir.), « Mama Africa », *Hommage à Catherine Coquery-Vidrovitch*, Paris, L'Harmattan, 2005.
428. CHAPELOT Jean et RIETH Éric, *Navigation et milieu fluvial au XI^e siècle : l'épave d'Orlac (Charente-Maritime)*, Paris, MSH, 1995.
429. CHAPUIS Olivier, *À la mer comme au ciel. Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Paris, PUPS, 1999.
430. CHAREST Paul, « Contraintes écologique et pêcheries sédentaires sur la Basse Côte-Nord du Saint-Laurent », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 5, n^o 1, 1981, p. 29-56.
431. CHARLIER Jacques, « Pour une approche quantitative des arrière-pays portuaires. L'exemple de la France », dans *Villes et Ports*, Paris, Éditions du CNRS, 1979, p. 393-400.

432. CHARLIER Jacques, *Contribution méthodologique à l'étude des arrière-pays portuaires*, thèse de doctorat en géographie, Institut de Géographie de l'université catholique de Louvain, 1981.
433. CHARON Annie, CLAER Thierry, MOUREAU François (dir.), *Le Livre maritime au siècle des Lumières*, Paris, PUPS, 2005.
434. CHASTENET D'ESTERRE Jacques de, *Histoire de l'Amirauté de France*, Paris, A. Pedone, 1906.
435. CHATELIN Laurent, *Les Entrepreneurs lorientais de 1800 à 1860*, maîtrise, université de Bretagne-Sud, 2000.
436. CHAUNU Huguette et Pierre, *Séville et l'Atlantique : (1504-1650)*, Paris, Armand Colin, 1956-1959.
437. CHAUNU Pierre, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles : introduction méthodologique et indices d'activité*, Paris, SEVPEN, 1960.
438. CHAUNU Pierre, *L'Expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*, Paris, PUF, 1969.
439. CHAURIS Louis, « Coupeurs de goémons contre tailleurs de pierres : cas de luttes pour la possession de l'estran en Bretagne au XIX^e siècle », *Annales de Bretagne*, t. C., n° 1, 1993, p. 121-127.
440. CHAURIS Louis, « La presqu'île de Rhuys et la pierre », *Mémoire de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXXXIII, 2005, p. 89-108.
441. CHAUSSADE Jean, *La Pêche et les pêcheurs des provinces maritimes du Canada : contribution à l'étude du sous-développement à l'intérieur d'un pays riche*, Montréal, Presses de l'université de Montréal, 1983.
442. CHEVALIER Jean-Pierre, *Le Capitaine Montauban (flibustier 1660-1700)*, Libourne, Impression d'arts graphiques d'Aquitaine, 2006.
443. CHOMEL Vital et EBERSOLT Jean, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougue : un péage jurassien du XIII^e au XVIII^e siècle*, Paris, Arnaud Colin, 1951.
444. CHOUINARD Omer, *Les Transformations structurelles dans l'industrie de la pêche et le rôle des organisations de pêcheurs dans la péninsule acadienne, 1946-1990*, thèse de doctorat, université du Québec à Montréal, UQAM, 1992.
445. CLAIRAY Philippe, *Les Stations balnéaires de Bretagne : des premiers bains à l'explosion touristique des années 1960*, thèse de doctorat d'histoire, université de Rennes II, 2005.
446. CLARK John G., *La Rochelle and the Atlantic Economy During the 18th century*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1981.
447. CLARK Patrick, « Pêche et identité en Acadie : Nouveaux regards sur la culture et la ruralité en milieu maritime », *Recherches sociographiques*, vol. XXXIX, 1, 1998, p. 59-101.
448. CLAVERIE Jean-François, *Les Marchés de fournitures et de travaux dans la marine royale au XVIII^e siècle*, thèse d'histoire du droit, Angers, 1996.

449. CLÉMENS Jacques, « Lois révolutionnaires et terres vacantes en pays de Buch de 1830 à 1860 », *Bulletin de la Société d'histoire et d'archéologie d'Arcachon*, n° 65, 1990, p. 7-23.
450. CLÉMENT Jacques-Henri, « Les anciennes pêcheries de la côte est de la baie de Saint-Brieuc », dans *Pêche à pied et usages de l'estran*, 1999, p. 31-33.
451. CLÉMENT Jacques-Henri, « Les pêches d'estran au XIX^e siècle », dans *Pêche à pied et usages de l'estran*, 1999, p. 41-45.
452. CLOÏTRE-QUÉRÉ Marie-Thérèse, *Brest et la mer, 1848-1874*, Saint-Thonan, Centre de la recherche bretonne et celtique/université de Bretagne occidentale, 1992.
453. COCULA-VAILLIERES Anne-Marie, *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, J. Tallandier, 1981.
454. COLLET-SÉDOLA Sabina, « Dans le sillage de Colomb et des conquistadores espagnols : flibustiers et boucaniers aux Antilles aux XVI^e et XVII^e siècles », dans *Dans le sillage de Colomb*, 1995, p. 53-59.
455. COLLIN Michèle (dir.), *Ville et port, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 1994.
456. COLLOS Michel, *Le Commerce du coton au Havre, 1860-1914*, maîtrise, université de Rouen, 1971.
457. CONTAMINE Philippe, « Équipements et installations portuaires en France, de la fin du Moyen Âge aux temps modernes », dans *I porti come impresa economica*, 1988, p. 7-19.
458. COORNAERT Émile, « La genèse du système capitaliste : grand capitalisme et économie traditionnelle à Anvers au XVI^e siècle », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1936, t. 8, p. 127-139.
459. COORNAERT Émile, *Les Corporations en France avant 1789*, Paris, 1^{re} éd., 1941, rééd. augmentée 1968.
460. COORNAERT Émile, « Les marchands dans les échanges entre la France et Anvers au XVI^e siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. XXXVII, 1959, p. 407-427.
461. COORNAERT Émile, *Les Français et le commerce international à Anvers, fin du XV^e-XVI^e siècle*, Paris, M. Rivière, 1961, 2 vol.
462. COORNAERT Émile, « Les Français à Anvers au XVI^e siècle », *Revue de synthèse*, t. LXXXIII, 1962, p. 195-207.
463. COORNAERT Émile, « L'histoire économique de Venise du XI^e au XV^e siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, n° 41 (1), 1963, p. 106-110.
464. COPANS Jean, JAMIN Jean (dir.), *Aux origines de l'anthropologie française, les mémoires de la Société des observateurs de l'homme en l'an VIII*, Paris, J.-M. Place, 1994.
465. COPPOLANI Jean-Yves, « Les madragues de Corse française sous l'ancien régime (1768-1789) », *Bulletin de la Société scientifique historiques et naturelles de la Corse*, n° 652, 4^e trim., 1987.

466. **COQUERY-VIDROVITCH** Catherine, « Investissements privés, investissements publics en AEF, 1900-1940 », *African Economic History*, 1983, t. XII, p. 13-31.
467. **COQUERY-VIDROVITCH** Catherine, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires, 1898-1930*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2004.
468. **CORBETT** Julian Stafford, *Drake and the Tudor Navy with a history of the rise of England as a maritime power*, Aldershot, Temple Smith, 1988.
469. **CORBIN** Alain, *Le Territoire du vide, l'occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1988.
470. **CORBIN** Alain, *L'Avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995.
471. **CORDIER-FERON** Damien, *Georges Leygues et la marine française, 1917-1933*, DEA, université Paris I, 2003.
472. **CORDINGLY** David, *Under the black flag*, San Diego, New York, Londres [1997], rééd. 2006, New York, Random House Trade Paperback Edition.
473. **CORLAY** Jean-Pierre, **PÉRON** Françoise (dir.), *Les Îles en société*, université de Brest, Bulletin URA CNRS 904, 1996, 40 p.
474. **CORNIER** Gérard, « Marfret. Du cabotage au grand large », *NMM*, n° 11, avril 2002, p. 26-39.
475. **CORNIER** Gérard, « CBVN (Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord). De la Russie à l'Algérie », *Navires et marine marchande*, n° 14, décembre 2002, p. 30-43.
476. **CORNIER** Gérard, « La compagnie de navigation Denis Frères. De l'Indochine à l'Afrique occidentale », *Navires et marine marchande*, octobre 2004, n° 21, p. 22-35.
477. **CORNIER** Gérard, « Fouquet Sacop. Petit armement devenu grand », *Navires et Marine marchande*, octobre 2005, n° 25, p. 18-29.
478. **CORNIER** Gérard, « Les derniers caboteurs secs », *Navires et marine marchande*, octobre 2005, n° 25, p. 30-38.
479. **CORNIER** Gérard, « De la SNCF à Sea France », *NMM*, avril 2006, n° 27, p. 6-27.
480. **CORNU** Roger, « Saint-Nazaire à l'avant-garde de la taylorisation (1916-1930) », dans *Saint-Nazaire et la construction navale*, Nantes, Écomusée de Saint-Nazaire, 1991.
481. **CORRE** Olivier, *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse de doctorat, université de Rennes 2, 2003.
482. **CORVOL** Andrée (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, l'Harmattan, 1999.
483. **COSTAGLIOLA** Bernard, *Les Relations maritimes entre la France et son empire (juin 1940-novembre 1942)*, thèse de doctorat, université Paris-Sorbonne, 1992.

484. COUJARD Jean-Louis, « La cueillette, pratique économique et pratique symbolique », *Études rurales*, 87-88, « La chasse et la cueillette aujourd'hui », 1982, p. 261-266.
485. COURDURIÉ Marcel, DAUMALIN Xavier, *Vapeur et révolution industrielle à Marseille (1831-1857)*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1997.
486. COURTINAT Roland, *La Piraterie barbaresque en Méditerranée XVI^e-XIX^e*, Nice, J. Gandini, 2003.
487. COUSIN Bernard, *Le Miracle et le quotidien. Les ex-voto provençaux, images d'une société*, Aix-en-Provence, Centre méridional d'histoire, 1983.
488. COUTAU-BEGARIE Hervé, HUAN Claude, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989.
489. COUTAU-BÉGARIE Hervé, HUAN Claude, *Mers el-Kébir*, Paris, Economica, 1994.
490. COUTAU-BEGARIE Hervé, *L'Histoire maritime en France*, Paris, Economica, [1995] Rééd. 1997.
491. COUTAU-BÉGARIE Hervé, HUAN Claude, *Dakar 1940. La bataille fratricide*, Paris, Economica, 2004.
492. COUTUREAU Éric, MAHEUX Hubert, L'HELGOUACH Jean, *Yeu et Noirmoutier. Îles de Vendée. Inventaire général des monuments artistiques de la France*, Cahiers du patrimoine, vol. 34, Nantes, Association pour le développement de l'inventaire général, 1994.
493. CRAEYBECKX Jan, « Inégalités dans les techniques du commerce maritime de la côte atlantique française au xv^e siècle », dans *X^e Congresso Internazionale di Scienze Storiche*, Firenze, Sansoni Editore, 1955.
494. CRAEYBECKX Jan, *Un grand commerce d'importation [Texte imprimé] : les vins de France aux anciens Pays-Bas, XIII^e-XVI^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1958.
495. CRAEYBECKX Jan, « Les Français à Anvers au xvi^e siècle », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, n° 41 (1), 1963, p. 542-554.
496. CRAS Hervé, *Les Forces maritimes du Nord (1939-1940)*. Titre premier, SHM, 1955.
497. CRAS Hervé, *Les Forces maritimes du Nord (1939-1940)*. Titre deuxième, SHM, 1955.
498. CRAS Hervé, *Les Forces maritimes du Nord (1939-1940)*. Titre troisième, SHM, 1956.
499. CRAS Hervé, *L'Armistice de juin 1940 et la crise franco-britannique*, Vincennes, SHM, 1959.
500. CRAS Hervé, MANGIN D'OUINCE Xavier, MASSON Philippe, *Les Bâtiments de surface des FNFL*, Vincennes, SHM, 1968.
501. CRÉPON Marc, *Les Géographies de l'esprit. Enquête sur la caractérisation des peuples de Leibniz à Hegel*, Paris, Payot et Rivages, 1996.
502. CRISENOY Jules G. de, *Les Ordonnances de Colbert et l'inscription maritime*, Paris, Guillaumin, 1862.

503. **CRISENOY** Jules G. de, *Le Personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, Paris, Challamel aîné, 1864.
504. **CRISENOY** Jules G. de, *L'École navale et les officiers de vaisseau (étude historique)*, Paris, Challamel Aîné, 1864.
505. **CRISENOY** Jules G. de, *Mémoire sur l'inscription maritime adressé à la Commission d'enquête sur la marine marchande*, Paris, A. Bertrand, 1870.
506. **CROGUENNEC** Michel, « Rouen, les Chantiers de Normandie, un siècle de construction navale (1893-1995) », *Le Chasse-marée*, décembre 1997.
507. **CROGUENNEC** Michel, *L'Aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940 : contraintes, techniques et stratégies*, thèse de doctorat, université de Rouen, 1999.
508. **CROGUENNEC** Michel, « L'actionnariat des Chantiers de Normandie à travers les sources notariales : 1893-1900 », dans *La Construction navale et sa mémoire. Archives et patrimoine*, Rouen, Archives départementales de la Seine-Maritime, 2006, p. 247-259.
509. **CROIZIER** Jean de, *Histoire du port de Bayonne*, Bordeaux, Y. Cadoret, 1905.
510. **CROUZET** François, *De la supériorité de l'Angleterre sur la France. L'économique et l'imaginaire (XVII^e-XIX^e)*, Paris, Perrin, [1985], nouv. éd. Paris, Perrin, 1999.
511. **CROUZET** François, « Le charbon anglais en France au XIX^e siècle », dans *De la supériorité de l'Angleterre sur la France*, rééd. Paris, Perrin, 1999, p. 376-397.
512. **CROUZET** François, **DORMOIS** Jean-Pierre, « The significance of the French Colonial Empire for Modern French Economic Development, 1815-1960 », *Revista de Historia Economica*, t. XVI, n° 1, 1998, p. 323-349.
513. **CROWHURST** Patrick, « Guerre de course et privateering : vers une étude comparative », dans *Guerre et Paix 1660-1815, Journées franco-anglaises d'Histoire de la Marine, à la Corderie royale de Rochefort*, Vincennes, SHM, 1987, p. 311-322.
514. **CROWHURST** Patrick, *The French War on Trade: privateering 1793-1815*, London, Scolar Press, 1989.
515. **CROWHURST** Patrick, « Experience, Skill and Luck: French Privateering Expeditions, 1792-1815 », dans *Pirates and Privateers*, 1997, p. 155-170.
516. **CROWLEY** John E., « Empire Versus Truck: The Official Intepretation of Debt and Labour in the Eighteenth-Century Newfoundland Fishery », *Canadian Historical Review*, 1989, 70, 3, p. 311-336.
517. **CROZET** René, *La Rochelle : histoire et monuments anciens*, s.d., 35 p., dact.
518. **CUESTA** Domingo M., *Au delà des mers. Une histoire des découvertes*, Milano, Liana Levi, 1992.
519. **CULLUM** Linda K., *Fashioning Selves and Identities : Contested Narratives, Disputed Subjects*, thèse de doctorat, université de Toronto, 2000.
520. **CULLUM** Linda K., *Narratives at Work : Women, Men, Unionization, and the Fashioning of Identities*, St. John's, ISER Books, 2003.

521. CUNLIFFE Tom (dir.), *Pilotes. Le pilotage au temps de la voile et des avirons*, vol 1, *Les Goélettes anglaises et américaines*, Douarnenez, Le Chasse-marée/ Maritime Life and Traditions, 2001 ; vol 2, *Des goélettes européennes aux bateaux pilotes côtiers*, Douarnenez, Le Chasse-marée/Maritime Life and Traditions/Éditions Ouest France, 2002.
522. CURVEILLER Stéphane, *Dunkerque : ville et port de Flandre à la fin du Moyen Âge à travers les comptes de bailliage de 1358 à 1407*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1989.
523. CUZACQ René et DETCHEPARE B., *Bayonne sous l'Ancien Régime*, Saint-Sever-sur-Adour, J. Glize, 1933-1935, 3 vol.
524. CVETKOVA Bistra A., « Le régime de certains ports dans les terres balkaniques aux xv^e et xvi^e siècles », *Revue d'histoire économique et sociale*, n° 45 (1), 1967, p. 29-39.
525. CVETKOVA Bistra A., « Actes concernant la vie économique de villes et ports balkaniques aux xv^e et xvi^e siècles », *Revue des études islamiques*, n° 43 (1), 1975, p. 345-390.
526. CVETKOVA Bistra A., « Vie économique des villes et des ports balkaniques aux xv^e et xvi^e siècles », *Revue des études islamiques*, n° 38 (2), 1970, p. 267-355.
527. D'ALMEIDA-TOPOR Héléne, Lakroum Monique, *L'Europe et l'Afrique, un siècle d'échanges économiques*, Paris, Armand Colin, 1994.
528. DAGET Serge, « L'investissement dans la construction navale privée durant la Restauration », *Enquêtes et Documents*, vol. 8, Nantes, CRHIA, 1984, p. 5-48.
529. DAGET Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988.
530. DAGET Serge, *La Répression de la traite des Noirs au xix^e siècle. L'action des croisières françaises sur les côtes occidentales de l'Afrique (1817-1850)*, Paris, Karthala, 1997.
531. DAGORNE Claire, « Prés-marais de Vilaine : eaux mêlées et gestion des terres », dans *Marais en Bretagne*, Kreiz, Centre de recherche de la Bretagne celtique, n° 8, 1998.
532. DALIDO Pierre, *Jersey, île agricole anglo-normande : étude de sociographie*, Vannes, A. Chaumeron, 1951.
533. DALIDO Pierre, « L'île aux Moines pendant la Guerre de Sept Ans. Étude socio-démographique », *Actes du 107^e Congrès national des sociétés savantes* (Brest, 1982), Paris CTHS, t. II, 1984, p. 253-290.
534. DANEAU Marcel, *Les Pêches maritimes au Québec : enjeux économiques et intervention de l'État*, Sainte-Foy, Presses de l'université Laval, Québec, 1991.
535. DANIEL Tanguy, « Le cabotage sur les côtes méridionales de la Bretagne à la fin du xv^e siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1966, p. 157-183.
536. DANTAN Alain, « L'industrialisation des cantons de la rive gauche de l'agglomération rouennaise (1870-1914) », *Études normandes*, 1974, n° 3-4, p. 3-23.

537. **DARDEL** Pierre, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle* Paris, SEVPEN, 1963.
538. **DARDEL** Pierre, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966.
539. **DARDEL** Pierre, « Les relations maritimes et commerciales entre la France, notamment les ports de Rouen et du Havre, et les ports de la mer Baltique, de 1497 à 1783 », *Annales de Normandie*, n° 19 (1), mars 1969, p. 29-55.
540. **DARFEUILLE** Florian, *Le Cabotage à Bordeaux, 1840-1914*, maîtrise, université de Bordeaux III, 2004.
541. **DARRICAU-LUGAT** Caroline, « La course basque et bayonnaise au XVII^e siècle (1663-1698) », *Revue historique*, n° 588, oct.-déc. 1993, p. 393-442.
542. **DARSEL JACQUES**, « La protection des flottes du vin au Moyen Âge dans la Manche et dans l'Atlantique », *Bulletin philologique et historique*, 1957, p. 185-195.
543. **DARSEL JACQUES**, « Les conditions du métier de la mer au Moyen Âge dans les ports du Ponant », *Bulletin philologique et historique*, 1963, p. 461-483.
544. **DARSEL JACQUES**, « Contribution de la Bretagne à l'élaboration d'un droit de mer », *Bulletin philologique et historique*, 1966, p. 1-14.
545. **DARSEL JACQUES**, « Les seigneuries maritimes en Bretagne », *Bulletin philologique et historique*, vol. 1, 1966, p. 35-59.
546. **DARSEL** Jacques, « L'Amirauté en Normandie. IV. Amirauté du Havre et Harfleur », *Annales de Normandie*, n° 1, 1971.
547. **DARSEL** Jacques, « Les seigneuries maritimes en Bretagne », *Bulletin philologique et historique*, vol. 1, 1966.
548. **DARSEL** Joachim, *Histoire de Morlaix*, Rennes, Impr. réunies, 1942.
549. **DARSEL** Joachim, *Le Port de Morlaix et la guerre de course : les corsaires à Morlaix*, Morlaix, Le Bouquiniste, 2005.
550. **DAUDIN** Guillaume. *Commerce et prospérité. La France au XVIII^e siècle*, Paris, PUPS, coll. « Centre Roland Mounier », 2005.
551. **DAUMALIN** Xavier, *Marseille et l'Ouest africain, l'outre-mer des industriels (1841-1956)*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1992.
552. **DAUMALIN** Xavier, « Les raffineries de sucre au cœur de la révolution industrielle à Marseille », dans *Les Industries agro-alimentaires en France*, 1997, p. 103-120.
553. **DAUMALIN** Xavier, **RAVEUX** Olivier, « Marseille (1831-1865), une révolution industrielle entre Europe du Nord et Méditerranée », *Annales sciences sociales*, janvier-février 2001, p. 153-176.
554. **DAUMALIN** Xavier, **DOMÉNICHINO** Jean, **RAVEUX** Olivier, *La Réparation navale à Marseille, XIX^e-XX^e siècles*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2002.
555. **DAY** John, *Les Douanes de Gênes, 1376-1377*, Paris, SEVPEN, 1963.

556. **DE FÉRIÈRE** Marc, « L'agro-alimentaire dans le Nord-Pas-de-Calais (XIX^e-XX^e siècles) », dans *Les Industries agro-alimentaires en France*, Paris, Le Monde Éditions, 1997, p. 91-102.
557. **DE BELOT** Raymond, **REUSSNER** André, *La Puissance navale dans l'histoire. Vol. III. De 1914 à 1959*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1960.
558. **DE GIBON** Paul comte de, *Un archipel normand : les îles Chausey et leur Histoire*, Coutances, Imprimerie Notre-Dame, 1918.
559. **DE LA MORANDIÈRE** Charles, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, Maisonneuve et Larose, 3 vol., 1962-1966.
560. **DE LA TOUCHE** Ch., *Histoire de Belle-Île-en-Mer*, Nantes, Vincent Forest, 1852.
561. **DECoux** Jean, *À la barre de l'Indochine. Histoire de mon gouvernement général 1940-1945*, Paris, Plon, 1949.
562. **DEGRYSE** R., « Le convoi de la pêche à Dunkerque aux XV^e et XVI^e siècles », *Revue du Nord*, t. XXXIII, 1951, p. 117-127.
563. **DEJENNE** Anne-Lise, *La Nouvelle-Zélande dans les récits de voyageurs français et anglais et les ouvrages de géographie entre 1914 et 1940*, DEA, université Paris-Sorbonne, 2004.
564. **DELABAN** Marie-Pierre, *Administration, législation et politique maritime en France de 1932 à 1960, du Normandie au France*, thèse de doctorat de droit, université de Toulouse I, 1999.
565. **DELAFOSSÉ** Marcel, « Trafic rochelais aux XV^e-XVI^e siècles. Marchands poitevins et laines d'Espagne », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, 1952, p. 61-64.
566. **DELAFOSSÉ** Marcel, « Marins et marchands bretons à La Rochelle aux XV^e et XVI^e siècles », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XXXIII, 1953, p. 53-71.
567. **DELAFOSSÉ** Marcel, *La Rochelle : ville océane*, La Rochelle, La Rose des Vents, 1953.
568. **DELAFOSSÉ** Marcel, *La Rochelle et la côte d'Aunis*, La Rochelle, Mélusine, 1964.
569. **DELAFOSSÉ** Marcel, *Petite histoire de l'île de Ré*, La Rochelle, Impr. de l'Ouest, 1965 (rééd. 1977 et 1991).
570. **DELAFOSSÉ** Marcel, *Petite histoire de l'île d'Oléron*, La Rochelle, Rupella, 1994.
571. **DELAFOSSÉ** Marcel, **TROCME** Étienne, *Le Commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1952.
572. **DELAFOSSÉ** Marcel, **LAVEAU** Claude, « L'évolution des marais salants de l'ouest de la France au XIX^e siècle », dans *Le Rôle du Sel dans l'histoire*, Paris, PUF, 1968, p. 255-262.
573. **DELAFOSSÉ** Marcel (dir.), *Histoire de La Rochelle*, Toulouse, Privat, 1985 (rééd. 1991, 2002).

574. DELAGE Edmond, *Six ans de guerre navale 1939-1945*, Paris, Berger-Levrault, 1950.
575. DELALANDE Jean-Marie, *Hoëdic et Houat, histoire, mœurs, productions naturelles*, Vannes, Galles, 1850.
576. DELBOS Geneviève, « Semer le poisson comme on sème le grain. L'aquaculture scientifique et pratique, une histoire vieille d'un siècle », *Norois*, 1987, t. 34, p. 133-135.
577. DELBOS Geneviève, « De la nature des uns et des autres. À propos du dépeuplement des eaux marines », dans N. Mathieu et M. Jollivet, *Du Rural à l'Environnement, la question de la nature aujourd'hui*, Paris, Association des ruralistes français/L'Harmattan, 1989, p. 50 à 63.
578. DELDORT Robert, *Le Commerce des fourrures en Occident à la fin du Moyen Âge (1300-1450)*, Rome, École française de Rome, 1978.
579. DELÉCLUSE Jacques, *Les Consuls de Rouen : marchands d'hier et entrepreneurs d'aujourd'hui*, Rouen, Éd. du P'tit Normand, 1995.
580. DELÉCLUSE Jacques, « La mentalité portuaire rouennaise », *Études normandes*, n° 4, 1995, p. 31-44.
581. DELISON David, *Piracy and the English government 1616-1642*, Aldershot, Scolar Press, 1994.
582. DELOBETTE Édouard, « Les mutations du commerce maritime du Havre (1680-1763) », *Annales de Normandie*, 53^e année, 2003, 1, p. 19-69.
583. DELOBETTE Édouard, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse de doctorat, université de Caen, 2005.
584. DELUMEAU Jean, *L'Alun de Rome, XV^e-XIX^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1962.
585. DELUMEAU Jean, *Le Mouvement du port de Saint-Malo, 1681-1720 : bilan statistique*, Paris, Klincksieck, 1966.
586. DELUMEAU Jean, *Histoire de Bretagne*, Toulouse, Privat, 1969.
587. DELUMEAU Jean, « Démographie d'un port français sous l'Ancien Régime : Saint-Malo (1651-1750) », *XVII^e siècle*, n° 86-87, 1970, p. 3-20.
588. DEMAY G., « Études sigillographiques : le type naval », *Revue archéologique*, 1877, p. 281-287.
589. DEMURGER Alain, « Des marchands vénitiens à La Rochelle en 1430 : les données d'un procès devant le Parlement de Poitiers », *Commerce, finances et société (XI^e-XVI^e siècles) ; recueil de travaux d'histoire médiévale offert à Henri Dubois*, Paris, PUPS, coll. « Cultures et civilisations médiévales », 1993, p. 89-99.
590. DENIS Étienne, *Bordeaux et la Cochinchine sous la Restauration et le Second Empire*, Bordeaux, Delmas, 1965.
591. DENYS Lombard, AUBIN Jean (dir.), *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'océan Indien et la mer de Chine, 13^e-20^e siècles*, Paris, SEVPEN, 1988.
592. DERMIGNY Louis, *Naissance et croissance d'un port. Sète de 1666 à 1880*, Sète, Institut d'études économiques maritimes et commerciales, 1955.

593. **DERMIGNY** Louis, *Cargaisons indiennes. Solier et Cie (1781-1793)*, 2 volumes, Paris, SEVPEN, 1959 et 1960.
594. **DERMIGNY** Louis, *La Chine et l'Occident : le commerce à Canton au XVIII^e siècle : 1719-1833*, Paris, SEVPEN, 1964.
595. **DERMIGNY** Louis, *Les Mémoires de Charles de Constant sur le "commerce à la Chine"*, Paris, SEVPEN, 1964.
596. **DEROLIN** Pierre, *Les Paquebots du Havre à New York (1814-1848)*, thèse de troisième cycle, université Paris-Sorbonne, 1977.
597. **DEROLIN** Pierre, *Les Paquebots du Havre à New York (1848-1864)*, thèse de doctorat ès-lettres, université Paris-Sorbonne, 1984.
598. **DERVILLE** Alain (dir), *Histoire de Calais*, Dunkerque, Éd. des Beffrois, 1985.
599. **DERVILLE** Alain, *Saint-Omer : des origines au début du XIV^e siècle*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1995.
600. **DÉSERT** Gabriel, *La Vie quotidienne sur les plages normandes du second Empire aux années folles*, Paris, Hachette, 1983.
601. **DESTOUCHES** Marie-Jacqueline, *Le Goémon en Bretagne : étude historique de la réglementation*, thèse de droit, Paris, 1962.
602. **DESTOUCHES** Marie-Jacqueline, « La Récolte du goémon et l'Ordonnance de la Marine », *Annales des Pays de l'Ouest et de la Bretagne*, 79, 2, 1972, p. 349-371.
603. **DETRÉE** Jean-François, *Constructeurs de navires à Barfleur et Saint-Vaast-La-Hougue*, Musée Maritime de Tatihou, Impr. Charon, 2002.
604. **DEVEAU** Jean-Michel, *La Traite rochelaise au XVIII^e siècle*, Paris, Karthala, 1990.
605. **DEWERPE** Alain, « L'économie des conventions dans la construction navale », dans *Les Formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*, Paris, Albin Michel, 1995, p. 99-126.
606. **DEWERPE** Alain, « Du style français. Les conventions nationales du paquebot comme produit matériel et imaginaire social (1900-1935) », dans *Le Travail et la nation. Histoire croisée de la France et de l'Allemagne*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'Homme, 1999, p. 281-309.
607. **DICKINSON** Anthony B. et **SANGER** Chesley W., *Twentieth-Century Shore-Station Whaling in Newfoundland and Labrador*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2005.
608. **DION** Roger, « Les origines de La Rochelle et l'essor du commerce atlantique aux XII^e et XIII^e siècles », *Norois*, t. III, 1956, p. 35-50.
609. **DIONNET** Marie-Claire, « Les étapes de l'évolution du port de Caen », *Norois*, n^o 40, 1963, p. 456-461.
610. **DOCTEUR** Jules, *La Vérité sur les amiraux*, Paris, Éditions de la Couronne, 1949.
611. **DOEHAERD** Renée, *L'Expansion économique belge au Moyen Âge*, Bruxelles, La Renaissance du livre, 1946.

612. **DOEHAERD** Renée, *Études anversoises*. t. I : *Documents sur le commerce international à Anvers, 1488-1514* ; t. II – *Certificats, 1488-1510* ; t. III – *Certificats, 1512-1513. Lettres échevinales, 1490-1514*, Paris, SEVPEN, 1962-1963.
613. **DOLFUS** Charles, « Les origines de la construction métallique des navires », dans *Les Origines de la navigation à vapeur*, 1970, p. 63-69.
614. **DOLFUS** Charles, **DUBARD** Pierre, **RONDELEUX** Marcel et **TOUDOUZE** Georges, *Histoire de la marine*, Paris, L'Illustration, 1950, 2 vol.
615. **DOLLINGER** Philippe, *La Hanse (XIF-XVII^e siècles)*, Paris, Aubier-Montaigne, 1964.
616. **DOMÉNICHINO** Jean, *Des bateaux et des hommes*, Port de Bouc, Édisud, 1987.
617. **DOMÉNICHINO** Jean, *Une ville en chantiers. La construction navale à Port de Bouc*, Port-de-Bouc, Édisud, 1989.
618. **DOUBLET** Jean, *Journal du corsaire Jean Doublet de Honfleur, lieutenant de frégate sous Louis XIV*, Charles Bréard éd., Paris, Charavay, 1883 ; rééd. Yvon Le Cozannet et Gérard Ducable, Monaco, éd. Du Rocher, 1990.
619. **DOUCET** Fabienne, *La Marine nationale en Indochine durant la guerre 1945-1954. Coopération avec l'armée de Terre*, thèse de doctorat, université de Nantes, 1999.
620. **DOUMERC** Bernard, « La crise structurelle de la marine vénitienne au xv^e siècle : le problème du retard des “mude” », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, 40^e année, 1985, p. 605-623.
621. **DOUMERC** Bernard, « La politique des “Rois-marchands” au xv^e siècle : l'enjeu des Flandres », dans *La “France anglaise” au Moyen Âge*, Paris, CTHS, 1988, p. 61-71.
622. **DOUMERC** Bernard, « La lente agonie des ports du Midi : Narbonne, Montpellier et Marseille confrontés à l'évolution des circuits d'échange (fin xv^e – début xvi^e siècle) », *Annales du Midi*, t. 106, 1994, p. 317-331.
623. **DOUSSET** Roselyne, **TAILLEMITE** Étienne, *Le Grand Livre du Pacifique*, Lausanne, Édita, 1976.
624. **DROGUET** Alain, « Les corsaires de la République (1797-1800), d'après les archives du tribunal de commerce de Paimpol », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. LX, 1983, p. 207-226.
625. **DROUIN** Alice, « Les marais salants d'Aunis et Saintonge (jusqu'en 1789) », *Bulletin de la Société d'histoire et d'archéologie en Saintonge*, 1999.
626. **DUBOIS** Henri, « Le commerce de la France au temps de Louis XI : expansion ou défensive? », dans *La France de la fin du xv^e siècle : renouveau et apogée*, actes du colloque international du CNRS Tours, 1983, Paris, CNRS, 1985, p. 15-29.
627. **DUBOIS** Marcel, *Les Concessions d'endigage et de créments futurs. Application à la ville de St Malo et à ses environs*, Rennes, Ouest-Éclair, 1940.

628. **DUBOIS** Xavier-François, *Le Palais, 1848-1914 : aspects économiques, sociaux, militaires et pénitentiaires*, maîtrise, université de Haute-Bretagne, 1995.
629. **DUBOIS** Xavier-François, « L'évolution des pratiques de la pluriactivité chez les pêcheurs sardiniers en Bretagne au XIX^e siècle : de la tradition à la nécessité », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 217-226.
630. **DUBOS** Joël, *André Lebon. Un homme d'affaires en République (1858-1938)*, Rennes, PUR, 2003.
631. **DUCÉRE** Édouard, *Histoire de la marine militaire de Bayonne*, Bayonne, Lamaignère, 1893.
632. **DUCÉRE** Édouard, *Histoire maritime de Bayonne. Les corsaires sous l'Ancien Régime*, Bayonne, Livre d'Histoire, 1895.
633. **DUCHET** Michelle, *Anthropologie et histoire au siècle des Lumières*, Paris, Maspéro, 1971.
634. **DUFAU** Jean, *Le Domaine public*, coll. Actualité Juridique, Paris, Le Moniteur, 1992.
635. **DUGAST-MATIFEUX**, « Notice sur Pierre Garcie Ferrande et son routier de la mer », *Annales de la Société académique de Nantes*, t. XXXVIII, 1867.
636. **DUGUAY-TROUIN** René, *Mémoires de M. Duguay-Trouin*, Philippe Clouet éd., Paris, France-Empire, 1991 ; rééd. Clermont-Ferrand, Paléo, 2002.
637. **DUMORTIER** B., *Belle-Île, Houat, Hoëdic. Le poids de l'insularité dans trois îles de Bretagne méridionale*, Paris, École normale supérieure de jeunes filles, 1976.
638. **DUQUESNE** Jacques, *Jean Bart*, Paris, Le Seuil, 1992.
639. **DURAND-RÉVILLE** Luc, *Les Investissements privés au service du Tiers-Monde*, Paris, France-Empire, 1970.
640. **DUVAL** Maurice, *Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, Paris, PUF, 1998.
641. **DUVAL** Michel, « Une association d'armateurs bretons au XV^e siècle : la Frairie Saint-Nicolas des mariniers de Lannion (1484) », *Revue d'histoire économique et sociale*, n° 40 (1), 1962, p. 134-137.
642. **EARLE** Peter, *The Sack of Panama: Sir Henry Morgan's Adventures on the Spanish Main*, New York, Viking Press, 1982.
643. **EARLE** Peter, *The Pirate Wars*, London, Methuen Publishing, 2003, rééd. 2006, Thomas Dunne Books.
644. **EL GAMMAL** Jean, *Politique et poids du passé dans la France fin de siècle*, Limoges, PUL, 1994.
645. **ÉLISABETH** Léo, « Les engagés », Fort-de-France, *Les cahiers du patrimoine*, mai 2000, t. 1, p. 102-121.
646. **EMMANUELLI**, Marcel François-Xavier, « Les pêcheurs de Marseille dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle », *Marseille*, n° 103, 1975, p. 16-21.

647. EMMER Peter, « La guerre mondiale protestante : les Hollandais contre les Ibériques, en Asie, en Afrique et dans le Nouveau Monde (1590-1609) », dans *D'un rivage à l'autre*, 1999, p. 15-30.
648. EMPTOZ Gérard, « Aperçu du mouvement d'invention dans le domaine de la construction navale », *La revue maritime*, n° 468, mai 2004.
649. ENGELS Maris-Christine, *Merchants, interlopers, seamen and corsairs: the Flemish Community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Hilversum, Verloren, 1997.
650. ESPAGNAC DU RAVAY (pseud. de Louis de La Monneraye), *Vingt ans de politique navale (1919-1939)*, Grenoble, Arthaud, 1941.
651. ESTIVAL Bernard, *La Marine française dans la guerre d'Algérie*, Nantes, Marines Éditions, 2001.
652. EXQUEMELIN Alexandre-Olivier, *Histoire des aventuriers flibustiers*, Réal Ouellet et Patrick Villiers éd., Québec/Paris, Presses universitaires de Laval/PUPS, coll. « Imago mundi », 2005.
653. FAGES Nicole, *Population et société à Sète (1715-1790)*, maîtrise, université de Montpellier, 1969.
654. FAIVRE Jean-Paul, *L'Expansion française dans le Pacifique*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1954.
655. FAIVRE Jean-Paul, « À propos d'un cinquantenaire : Jules Verne (1828-1905) et le Pacifique. Contribution à l'étude de l'exotisme océanien au XIX^e siècle », *Journal de la société des océanistes*, 11, 1955, p. 135-147.
656. FARRERE Claude, *Histoire de la marine française*, Paris, Flammarion, 1934.
657. FAUCHON, Jacques, « À propos des pêcheries de Granville et des environs », *Revue de l'Avranchin et du pays de Granville*, t. LII, n° 283, juin 1975.
658. FAULCONNIER Pierre, *Description historique de Dunkerque, ville maritime et port de mer très fameux dans la Flandre occidentale...*, Dunkerque, Kim, 1972.
659. FAUELLE-AYMAR F.-X., *L'Invention du Hottentot, histoire du regard occidental sur les Khoisan (XV^e-XIX^e siècle)*, Paris, PUPS, coll. « Histoire moderne », 2002.
660. FAVIER Lucie, « La fortune d'un Rochelais du xv^e siècle : Pierre Doriolo », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, 1977, t. III, p. 49-66.
661. FAVREAU Robert, « Comptes de la sénéchaussée de Saintonge (1360-1362) », *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. CXVII, année 1959, 1960, p. 73-88.
662. FAVREAU Robert, « Les ports de la côte poitevine au xv^e siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1962, p. 13-61.
663. FAVREAU Robert, « Le commerce du sel en Poitou à la fin du Moyen Âge », *Bulletin philologique et historique*, 1966, p. 185-223.
664. FAVREAU Robert, « Aspects de la vie économique dans le Centre-Ouest », *Mémoires de la Société archéologique et historique de la Charente*, 1971.
665. FAVREAU Robert, « Voyages et messageries en Poitou à la fin du Moyen Âge », *Bulletin de la Société des antiquaires de l'Ouest*, t. 13, 1975, p. 31-53.

666. FAVREAU Robert, « Un contrat d'assurance maritime à La Rochelle en 1490 », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. III, 1976, p. 79-92.
667. FAVREAU Robert, « La Rochelle, port français sur l'Atlantique au XIII^e siècle », *L'Europe et l'océan au Moyen Âge*, Nantes, CID, 1988, p. 49-76.
668. FAVREAU Robert, « La Rochelle aux XII^e et XIII^e siècles, naissance et développement d'une ville médiévale », *Académie des belles-lettres, sciences et arts de La Rochelle*, La Rochelle, 1993, p. 5-33.
669. FAVREAU Robert, « Un document financier sur la ville de La Rochelle (1499) », dans Jean Kerhervé et Albert Rigaudière (dir.), *Finances, pouvoirs et mémoire. Mélanges offerts à Jean Favier*, Paris, Fayard, 1999, p. 221-229.
670. FAVREAU Robert, « La Rochelle pendant la guerre de Cent Ans », dans J. Paviot et J. Verger (dir.), *Guerre, pouvoir et noblesse au Moyen Âge, Mélanges en l'honneur de Philippe Contamine*, Paris, PUPS, 2000, p. 261-270.
671. FAYAUD Virginie, *Brosser le mythe et l'histoire d'après les œuvres de Jean-Louis Lejeune, Max Radiguet, Charles Giraud, Pierre Loti, Tahiti et la Polynésie orientale avant Paul Gauguin (1800-1890)*, thèse de doctorat, université de Polynésie française, 2005.
672. FEDOU René, « Tendances actuelles de la recherche en histoire économique et sociale du Moyen Âge », *Bulletin de l'Association française des historiens économistes*, n^o 4, 1972, p. 15-22.
673. FELDBAEK Ole, « Privateers, Piracy and Prosperity: Danish Shipping in War and Peace, 1750-1807 », dans *Pirates and Privateers*, 1997, p. 227-244.
674. FÉRAUD Pierre-François, *Les Liaisons maritimes entre le continent et l'île de Groix. Chronique*, Atelier Alpha Bleue, 1995.
675. FERGUSON Mark, « "Hard Racket for a Living" : Making Light-Salted Fish on the East Coast of Newfoundland », *Material History Review*, 1997, 45, p. 24-37.
676. FERNANDEZ Alexandre, « De la ville à la mer : l'industrialisation de la rive gauche de la Ria de Bilbao », dans Philippe Manneville (dir.), *Des villes, des ports, la mer et les hommes*, Paris, CTHS, 2001, p. 185-197.
677. FERNANDEZ Alexandre, « Les Bordelais et le port : économie et nostalgie », dans Pierre Guillaume (dir.), *Histoire des Bordelais*, Bordeaux, Mollat, 2002, t. 2, p. 21-34.
678. FERRAND G., *Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XV^e et XVI^e siècles*, Paris, Paul Geuthner, 1928, 3 vol.
679. FICATIER Bernard, ROCHE Hugues, ANGELI Jean, *Concevoir, relever et dessiner des plans de voiliers classiques et traditionnels*, Douarnenez, Le Chasse-marée, 2004.
680. FICHOU Jean-Christophe, LE HÉNAFF Noël, MÉVEL Xavier, *Phares. Histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France*, Douarnenez, Le Chasse-marée/Armen, 2000.
681. FICHOU Jean-Christophe, « Les phares et la signalisation maritime ou l'étonnante autorité des ingénieurs des Ponts et Chaussées au XIX^e siècle », dans *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, 2000, p. 265-275.

682. FICHOU Jean-Christophe, *Les Conserveries de sardines et les conserveurs du littoral atlantique français, 1852-1969*, Habilitation à diriger des recherches, université de Bretagne occidentale, 2006.
683. FIÉRAIN Jacques, *Les Raffineries de sucre des ports de France (XIX^e-début XX^e siècles)*, Paris, Honoré Champion, 1976.
684. FIÉRAIN Jacques, « Continuités familiales et ruptures de la construction navale nantaise », *Enquêtes et Documents*, t. XIII, 1990.
685. FIERRO Alfred, *La Société de Géographie (1821-1946)*, Paris, Droz-Champion, 1983.
686. FILY G., *Histoire de l'architecture rurale à Belle-Île-en-Mer (1720-1870)*, maîtrise, université de Haute-Bretagne, 1993.
687. FINOT Jules, *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Âge*, Paris, A. Picard et fils, 1899.
688. FINOT Jules, *Étude historique sur les relations commerciales entre la France et la Flandre au Moyen Âge d'après les tarifs du péage de Bapaume et les traités de commerce passés entre les villes de Flandre et celles de La Rochelle, Niort, Saint-Jean-d'Angély, Bayonne, Biarritz, Bordeaux, Narbonne*, Paris, A. Picard et fils, 1894.
689. FINOT Jules, *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et la république de Gènes au Moyen Âge*, Paris, A. Picard, 1906.
690. FISHERY RESEARCH GROUP, *The Social Impact of Technological Change in Newfoundland Deepsea Fishery*, St. John's, ISER, Memorial University of Newfoundland, 1986.
691. FOLLIN René, *Les Ports de la Méditerranée de 1870 à 1905. Essai d'étude statistique et graphique*, thèse de troisième cycle en histoire, université d'Aix-en-Provence, 1982.
692. FONTENAY Michel, « L'Empire ottoman et le risque corsaire au XVII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXXII, avril-juin 1985, p. 185-208.
693. FONTENAY Michel, « Corsaires de la foi ou rentiers du sol ? Les chevaliers de Malte dans le corso méditerranéen au XVII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXXV, juillet-septembre 1988, p. 361-384.
694. FONTENAY Michel, « Interlope et violence dans l'économie d'échanges : l'exemple des eaux grecques de l'Empire ottoman aux XVI^e et XVII^e siècles », VIII^e journées d'études historiques locales, *El comerç alternatiu, corsarisme i contraban*, Palma, Institut d'estudis baleàrics, 1990, p. 279-289.
695. FONTENAY Michel, « Les missions des galères de Malte : 1530-1798 », dans *Guerre et commerce en Méditerranée*, 1991, p. 103-122.
696. FONTENAY Michel, « Les derniers feux du corso chrétien à Malte (1679-1798) », dans *Méditerranée, mer ouverte*, 1997, p. 209-226.
697. FONTENAY Michel, « Piraterie, course, guerre de course et vaisseau de ligne », dans Martine Acerra (dir.), *L'Invention du vaisseau de ligne 1450-1700*, Paris, SPM, 1997, p. 197-211.

698. **FORBIN-GARDANNE** Claude comte de, *Mémoires du comte de Forbin (1656-1733)*, Cuénin Micheline (éd.), Paris, Mercure de France, coll. « Le temps retrouvé », 1993.
699. **FORCADE** Olivier, « Les murmures de la Grande muette sous la Troisième République », dans Éric Duhamel, Olivier Forcade et Philippe Vial (dir), *Militaires en République 1870-1962. Les officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, Actes du colloque international tenu au Sénat et en Sorbonne les 4-6 avril 1996, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, p. 507-520.
700. **FOUGÈRE** E., *Les Voyages et l'ancrage. Représentation de l'espace insulaire à l'âge classique et aux Lumières (1615-1797)*, thèse de doctorat, université Paris-Sorbonne, 1994.
701. **FOURQUIN** Noël et **RIGAUD** Philippe, *De la nave au pointu : glossaire nautique de la langue d'oc (Provence, Languedoc) des origines à nos jours*, 2^e éd., Saint-Tropez/Toulon, Capian/Objectif mer, 1994.
702. **FRANCKE** Johan, « Een Sware Equipage. De Bemanningen van de schepen van de Admiraliteit Zeeland en de commissievaart tijdens de Negenjarige Oorlog (1689-1697) » (Un équipage important. Le personnel des navires de l'Amirauté de Zélande et la guerre de course lors de la guerre des Neuf ans), *Nederlandse Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* (Revue de la Société hollandaise d'histoire maritime), 2000, vol. 19, n° 2, p. 120-140.
703. **FRANCKE** Johan, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterbaan tijdens de Negenjarige Oorlog (1689-1697)*, (De l'utilité pour le bien général. La course zélandaise et sa base lors de la guerre de Neuf ans), Middelbourg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2001.
704. **FREDRIC** J., *La Vie des populations de l'île de Groix*, DES, université de Paris, 1951.
705. **FRÉMONT** Antoine, *La French Line face à la mondialisation de l'espace maritime*, Paris, Economica, 1998.
706. **FRÉVILLE** Ernest de, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du XVII^e siècle*, Rouen, Le Brument, 1857.
707. **FROSTIN** Charles, « La piraterie américaine des années 1720 vue de Saint-Domingue », *Cahiers d'Histoire*, t. XXV, 1980, p. 177-210.
708. **FROSTIN** Charles, « Les forbans de Saint-Domingue au début du XVIII^e siècle », *Nouvelle revue maritime*, n° 358, p. 82-91, 1980, et n° 359, p. 78-88, 1981.
709. **GABORY** Émile, *La Marine et le commerce de Nantes au XVII^e siècle et au commencement du XVIII^e siècle, 1661-1715*, Rennes, Oberthur, 1901.
710. **GAFFAREL** P., *Les Français au-delà des mers. Les découvreurs français du XIV^e au XVI^e siècle : côtes de Guinée, du Brésil, de l'Amérique du Nord*, Paris, Challamel, 1888.
711. **GAILLARD** Yann, *Suppléments au voyage de La Pérouse, essai sur les voyages imaginaires et autres au XVIII^e siècle*, Paris, Maurice Nadeau et Papyrus, 1980.
712. **GALISSOT** René, *Le Patronat européen au Maroc. Action sociale, action politique (1931-1942)*, Rabat, Éditions techniques nord-africaines, 1964.

713. **GALLICÉ** Alain, *Guérande au Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003.
714. **GALVIN** Peter R., *Pattern of pillage : a geography of Caribbean-based piracy in Spanish America 1536-1718*, New York, Peter Long, coll. « American University Studies », série XXV, 1999.
715. **GANDIN** Éliane, *Le Voyage dans le Pacifique de Bougainville à Giraudoux*, Paris, L'Harmattan, 1998.
716. **GANTÈS** Gilles de, *Coloniaux, gouverneurs et ministres. L'influence des Français du Viet-Nam sur l'évolution du pays à l'époque coloniale (1902-1914)*, thèse de doctorat, université Paris 7, 1994.
717. **GARCIA-BAQUERO** Gonzalez Antonio, **COLLADO VILLATA** Pedro, « Les Français à Cadix au XVIII^e siècle : la colonie marchande », dans Jean-Pierre Amalric et Gérard Chastagnaret (dir.), *Les Français et l'Espagne à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, CNRS, 1990, p. 173-196.
718. **GARDEY** Philippe, *Négociants et marchands de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, thèse de doctorat, université Paris-Sorbonne, 2006.
719. **GARNAULT** Émile, *Le Commerce rochelais. Les Rochelais et le Canada*, La Rochelle, Martin 1893.
720. **GARNERAY** Louis, *Corsaire de la République : voyages, aventures et combats*, Paris, Phébus, 2001.
721. **GARNIER** Édith, *L'Âge d'or des galères de France : le champ de bataille méditerranéen à la Renaissance*, Paris, Éd. du Félin, 2006.
722. **GASSER** Jacques, « Les mystérieuses disparitions de Grammont », dans *L'Aventure de la flibuste*, 2002, p. 211-250.
723. **GAUCHER** Jean-François, *Les Mutations des stratégies de développement touristique sur le littoral breton*, thèse de doctorat en géographie/aménagement de l'espace, université Rennes II, 2000.
724. **GAUCHER** Jean-François, « Les mutations de la pluriactivité à composante touristique sur le littoral du XIX^e siècle à nos jours », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 377 à 386.
725. **GAUSSENT** Jean-Claude, « Les gens de mer à Agde au XVIII^e siècle », *Annales du Midi*, t. 92, fasc. 2, 1980, p. 161-178.
726. **GAUSSENT** Jean-Claude, « Dans le monde de la marine languedocienne au XIX^e siècle : constructions, achats, ventes de navires et de parts à Sète (Hérault), d'après les registres notariés », *Bulletin de la Société des études de Sète*, 1999-2000, t. XXII-XV, p. 103-132.
727. **GAUTIER** Bertrand, *Le Monde du négoce dans les ports du Ponant sous Richelieu et Mazarin (vers 1625 – vers 1660). Les exemples de Bordeaux et de Rouen*, thèse de doctorat, université de Bordeaux III, 1996.
728. **GAY** Jacques, *Six millénaires d'histoire des ancres*, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », 1997.
729. **GAY** Jacques, « La machine à vapeur et ses implications lors de son introduction dans la marine », *Neptunia*, 2000, n° 220, p. 22-32.

730. **GEISTDOERFER** Alette, *Pêcheurs acadiens et madelinots : ethnologie d'une communauté de pêcheurs*, Sainte-Foy, Presses de l'université Laval/Paris, CNRS, 1987.
731. **GENESTE** Pascal, « The Archivist and the Hydrographer: the Origins of the French Hydrographic Service in the Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, 1720-1850 », dans *Science and the French and British Navies, 1700-1850*, 2003, p. 34-47.
732. **GERHARD** Peter, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, London, A. H. Clark, 1960 ; rééd. Lincoln, University of Nebraska Press, 1990.
733. **GERVAIS** Raymond, « La politique cotonnière de la France dans le Mosi colonial (Haute-Volta), 1919-1940 », *RFHOM*, n° 302, 1994, p. 27-54.
734. **GIARD** Michel, *À l'abordage ! Corsaires, Pirates et Flibustiers de l'histoire au cinéma*, Condé-sur-Noireau, Charles Corlet, 1996.
735. **GILLE** Bertrand, « Les premières compagnies de navigation à vapeur avant 1848 », dans *Les Origines de la navigation à vapeur*, 1970, p. 97-106.
736. **GILLE** P., « Les navires du quinzième siècle », *Journal des Savants*, 1962, p. 102-109.
737. **GIOVANNONI** Vincent, « Des citoyens extraordinaires : les marins-pêcheurs de la Méditerranée française », *Cahiers de la Drac*, « La Construction des sources. Anthropologie maritime », 1998, p. 17-31.
738. **GIRARD** Louis, « Les grandes compagnies maritimes sous le Second Empire », dans *Les Origines de la navigation à vapeur*, 1970, p. 107-117.
739. **GIRARDIN-THIBEAUD** Odile, *L'Amiral Platon en politique, 1943-1944*, Master 2, université Bordeaux III, 2007.
740. **GIRAUD** Marcel, « Marins et ouvriers des ports devant la crise de la fin du règne de Louis XIV », dans Fernand Braudel (dir.), *Éventail de l'histoire vivante. Hommage à Lucien Febvre*, Paris, Armand Colin, 1953, t. 2, p. 343-352.
741. **GLETE** Jan, *Navies and Nations, Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Ed. Almqvist et Wiksell International, 1993.
742. **GLUEK** Alvin C. Jr, « Programmed Diplomacy: The Settlement of the North Atlantic Fisheries Question, 1907-1912 », *Acadiensis*, 1976, 6, 1, p. 43-70.
743. **GODFROY** René, *L'Aventure de la force X, escadre française de la Méditerranée orientale, à Alexandrie, 1940-1943*, Paris, Plon, 1953.
744. **GOLLADAY** Dennis V, « The United States and British North American Fisheries, 1815-1818 », *American Neptune*, 1973, 33, 4, p. 246-257.
745. **GOMANE** Jean-Pierre, *Les Marins et l'outre-mer*, Paris, Denoël, 1988.
746. **GONJO** Yashuo, *Banque coloniale ou banque d'affaires. La Banque de l'Indochine sous la Troisième République*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1993.

747. **GORIS** Johannes Albertus, *Étude sur les colonies marchandes méridionales à Anvers de 1488 à 1567*, Louvain, Librairie universitaire Uystpruyst, 1925 ; rééd. Gijsen Marnix (dir.), New York, B. Franklin, 1971.
748. **GOSLINGA** Cornelis, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas 1680-1791*, Assen/Maastricht, Dover, Van Gorcum, 1985.
749. **GOSSELIN** Edouard-Hyppolyte, *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la Marine normande et du commerce rouennais pendant les xv^e et xvii^e siècles*, Rouen, Boissel, 1876.
750. **GOUBERT** Pierre, *L'Ancien Régime*, t. 1 : *La Société*, Paris, Armand Colin, 1969.
751. **GOUBERT** Pierre et **ROCHE** Daniel, *Les Français et l'Ancien Régime*, t. 1 : *La Société et l'État*, Paris, Armand Colin, 1984.
752. **GOUHIER** Pierre, « Port-en-Bessin (1597-1792), étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 1, Caen, 1962.
753. **GOULLITQUER** A.C., *L'Île de Groix et ses habitants (1789-1914)*, maîtrise, université de Paris X-Nanterre, 1976.
754. **GOURON** Marcel, *L'Amirauté de Guyenne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, Sirey, 1938.
755. **GOYHENECHÉ** Eugène, *Bayonne et la région bayonnaise du xiii^e au xve siècle. Études d'histoire économique et sociale*, Leioa, Universidad del País Vasco, 1990.
756. **GRAGG** Larry D., « The Port Royal Earthquake », *History Today*, n° 50, septembre 2000, p. 28-34.
757. **GRAMMONT** Henri-Delmas de, *Histoire d'Alger sous la domination turque 1515-1830*, Lemnouar Merouche (dir.), Paris, Bouchène, 2002.
758. **GRELON** Michel, *Saintonge, pays des huitres vertes*, La Rochelle, Rupella, 1978.
759. **GRISSET** Pascal, *Les Télécommunications transatlantiques de la France : entreprise, technologie et souveraineté, xix^e-xx^e siècles*, Paris, Institut d'histoire de l'industrie et Rive Droite, 1996.
760. **GROSDIDIER DE MATONS** Jacques, *Le Régime administratif et financier des ports maritimes*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1969.
761. **GROTIUS** Hugo, *Mare liberum, de la liberté des mers*, 1609, trad. A. Guichon de Grandpont, Paris, Imprimerie royale, tiré des Annales maritimes et coloniales, 1845, fac-similé édité par le Centre de philosophie politique et religieuse, Caen, 1990, p. 654-717.
762. **GRUNBERG** Bernard, « Corsaires français et Luthéranisme au Mexique en 1560 », dans *Coligny, les protestants et la mer*, 2006, p. 81-89.
763. **GUÉGAN** Floriane, « L'avènement de la vapeur et ses effets sur la compagnie nantaise de navigation à vapeur de 1882 à 1931 », dans *Deux siècles de construction et chantiers navals*, 2002, p. 199-211.
764. **GUEGUEN** Michel, **LE MAÎTRE** Louis-Pierre, *Le Cercle de mer, histoire des îles Glénan*, Concarneau, M. Guégan et L.-P. Le Maître, 1981.

765. GUÉNOT Céline, « Pluriactivité et identité sociale dans les paroisses littorales de basse Bretagne sud au XVIII^e siècle », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 197 à 210.
766. GUERRERO CANO Maria Magdalena, « Europeos en la isla de La Tortuga, Un testigo de excepción : Andrés Núñez de Torra », dans *Dans le sillage de Colomb*, 1995, p. 73-81.
767. GUIBERT E., *L'Île de Groix sous l'Ancien Régime, étude démographique*, maîtrise, université de Rennes 2, 1972.
768. GUICHARD Louis, *Histoire du blocus naval 1914-1918*, Paris, Payot, 1929.
769. GUICHARD Louis, *La Guerre des enseignes*, Paris, La Renaissance du livre, coll. « La Grande légende de la mer », Chantenay, 1929.
770. GUICHARD Louis, *Navale*, Paris, Nouvelle société d'édition, 1930.
771. GUIGUENO Vincent, *Au service des phares. La signalisation maritime en France, XIX^e-XX^e siècles*, Rennes, PUR, 2001.
772. GUILCHER André (dir.), *Actes du colloque « Territoires & sociétés insulaires : permanences, changements et devenir »*, Norois, Rennes, PUR, 1991.
773. GUILLAUD Pierre, *Vie et mort des sociétés commerciales coloniales bordelaises de la côte occidentale d'Afrique : Peyrissac, 1847-1963*, thèse de doctorat ès-lettres, université Paris VII, 1988.
774. GUILLAUME Pierre, « Le commerce au cabotage de Libourne au milieu du XIX^e siècle », *Revue historique de Bordeaux*, t. 4, n^o 2, 1965, p. 139-148.
775. GUILLAUME Pierre, « Bordeaux, port charbonnier », *L'Archéologie industrielle en France*, n^o 15, 1987, p. 63-68.
776. GUILLAUME Sylvie, « Les parlementaires girondins et le port de Bordeaux, 1898-1924 », dans Pierre Guillaume (dir.), *La Vie littorale*, Paris, CTHS, 2002, p. 225-239.
777. GUILLEMET Dominique, *Belle-Île-en-Mer, économie, société, démographie (1600-1750)*, maîtrise, université de Poitiers, 1973.
778. GUILLEMET Dominique, *Insularité et archaïsmes. Paysans et seigneurs à Belle-Île-en-Mer (1660-1760)*, thèse de doctorat, université de Poitiers, 1987.
779. GUILLEMET Dominique, « Les États de Bretagne et le domaine de Belle-Île-en-Mer (1759-1771) », dans *Les Pouvoirs régionaux : représentants et élus*, Paris, CTHS, 1987, p. 27-41.
780. GUILLEMET Dominique, « Les paysans de Belle-Île-en-mer et la Révolution de 1766 », actes du colloque *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest, CRBC, 1989, p. 267-279.
781. GUILLEMET Dominique, « Cartes et plans de Belle-Île-en-Mer aux XVI^e et XVII^e siècles : représentations de l'espace et espaces de représentations », *Actes de la table ronde de janvier 1995*, Lorient, CSLP, 1996, p. 124-133.
782. GUILLEMET Dominique, « De l'espace au paysage. Faire, contempler, faire contempler », dans *Représentations et images du littoral*, 1998, p. 15-43.

783. **GUILLEMET** Dominique, « Les représentations de l'espace à Belle-Île-en-Mer : de la côte spectacle à l'occultation des espaces ruraux et des représentations paysannes (XVII^e-XX^e siècles) », dans *Représentations et images du littoral*, 1998, p. 25-45.
784. **GUILLEMET** Dominique, *Les Îles de l'ouest (XVII^e-XVIII^e siècles), de Bréhat à Oléron*, La Crèche, Geste Éditions, coll. « Pays d'histoire », 2000.
785. **GUILLEMIN** René, *Corsaires de la République et de l'Empire*, Paris, France-Empire, 1982.
786. **GUILLEN** Pierre, *Les Emprunts marocains, 1901-1904*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1972.
787. **GUILLEN** Pierre, « Les investissements français au Maroc de 1912 à 1939 », dans Maurice Lévy-Leboyer (dir.), *La Position internationale de la France*, Paris, EHESS, 1977, p. 399-412.
788. **GUILLEN** Pierre, *Politique étrangère de la France : l'Expansion, 1881-1898*, Paris, Imprimerie nationale, 1985.
789. **GUILLET** François, « L'image des rivages normands dans les guides touristiques du premier XIX^e siècle », dans « Actes du 36^e congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie (Trouville-sur-Mer, 18-21 octobre 2001) », Caen, *Annales de Normandie*, n^o7, 2002, p. 109-120.
790. **GUILLEUX LA ROERIE** Louis (Cdt.), « Les transformations du gouvernail », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1935, p. 564-583.
791. **GUILLEUX LA ROERIE** Louis (Cdt.), *Navires et marins. De la rame à l'hélice*, Paris, Firmin-Didot, 1^{re} éd. [1930], 2^e éd., 1946.
792. **GUILLEUX LA ROERIE** Louis (Cdt.), « Introduction à une histoire du navire », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, t. XI, 1956, p. 145-153.
793. **GUIRAL** Jacqueline, « Course et piraterie à Valence de 1410 à 1430 », *Anuario de estudios medievales*, t. 10, 1980, p. 759-765.
794. **GUIRAL** Jacqueline, « Les gens de mer à Valencia, fin XV^e – début XVI^e siècle », *Actes du I^{er} colloque sur le pays valencien à l'époque moderne*, Pau, université de Pau, 1980, p. 35-41.
795. **GUIRAL** Jacqueline, « La Méditerranée et l'Armorique vues du Levant valencien au XV^e siècle », *Études d'histoire maritime*, 107^e-108^e congrès nationaux des Sociétés savantes, Paris, CTHS, 1984, p. 85-91.
796. **GUIRAL** Jacqueline, « Les relations du littoral valencien avec la Méditerranée et l'Atlantique au XV^e siècle », *Anuario de estudios medievales*, n^o 14, 1984, p. 517-553.
797. **GUIRAL** Jacqueline, *Valence, port méditerranéen au XV^e siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986.
798. **GUIRAL** Pierre, « Commerce et navigation de Marseille avec l'Extrême-Orient sous le Second Empire », dans *Les Origines de la navigation à vapeur*, 1970, p. 161-171.
799. **GUIRAL** Pierre, **BARAK** Michel, « La navigation française dans l'Atlantique de 1814 à 1914 », dans *Les Routes de l'Atlantique*, 1969, p. 381-414.

800. **HANDCOCK** W.G., *Soe Long as There Comes no Women : English Migration and Settlement in Newfoundland*, St. John's, Breakwater, 1989.
801. **HAREL** Jean-Michel, *La Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes, deux compagnies subventionnées au service de l'État, 1914-1944*, thèse de doctorat de science politique, université Paris II, 2001.
802. **HARNOIS** Stéphanie, *Entre terre et mer : utilisations et perceptions environnementales des marais intertidaux de la Côte de Beaupré*, maîtrise de géographie, université Laval, Québec, 2005.
803. **HATTON** Georges, *Les Enjeux financiers et économiques du protectorat marocain (1936-1956). Politique publique et investisseurs privés*, Paris, Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer (à paraître).
804. **HATVANY** Matthew G., *Marshlands. Four Centuries of Environmental Change on the Shores of the St. Lawrence*, Sainte-Foy, Presses de l'université Laval, Québec, 2003.
805. **HAUDRÈRE** Philippe, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719-1795)*, Paris, Librairie de l'Inde [1989] ; 2^e éd., Paris, Les Indes savantes, 2005.
806. **HAUDRÈRE** Philippe (dir.), *Les Flottes des compagnies des Indes*, Vincennes, SHM, 1996.
807. **HAUDRÈRE** Philippe, *Le Grand Commerce maritime au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1997.
808. **HAUDRÈRE** Philippe, *Les Compagnies des Indes orientales. Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux*, Paris, Desjonquères, 2006.
809. **HAUSER** Henri, « Le sel dans l'histoire », *Revue économique internationale*, 1927.
810. **HAYEM** Julien (dir.), *Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France*, Paris, Hachette, 1911-1929, 12 vol.
811. **HEAD** Grant, *Eighteenth Century Newfoundland : A Geographer's Perspective*, Toronto, McClelland and Stewart Limited, 1976.
812. **HEERS** Jacques, « Le commerce des Basques en Méditerranée au xv^e siècle », *Bulletin hispanique*, t. LVII, 1955, p. 292-324.
813. **HEERS** Jacques, « Les Génois en Angleterre : la crise de 1458-1466 », *Studi in onore di Armando Saporì*, Milano, Istituto editoriale cisalpino, 1957, I, p. 809-832.
814. **HEERS** Jacques, « Types de navires et spécialisation des trafics en Méditerranée à la fin du Moyen Âge », dans Michel Mollat (dir.), *Le Navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, 1958, p. 107-117.
815. **HEERS** Jacques, « Le prix de l'assurance maritime au Moyen Âge », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. XXXVII, 1959, p. 7-19.
816. **HEERS** Jacques, « Portugais et Génois au xv^e siècle : la rivalité Atlantique-Méditerranée », *Actas do III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros*, II., Lisbonne, Instituto para a alta cultura, 1960, p. 138-147.

817. **HEERS** Jacques, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris, SEVPEN, 1961.
818. **HEERS** Jacques, « Rivalité ou collaboration de la terre et de l'eau ? Position générale des problèmes », dans *Les Grandes Voies maritimes dans le monde*, 1965, p. 13-63.
819. **HEERS** Jacques, « Le rôle des capitaux internationaux dans les voyages de découvertes aux XV^e et XVI^e siècles », dans *Les Aspects internationaux de la découverte océanique*, 1966, p. 273-294.
820. **HEERS** Jacques, « Un exemple de ville méditerranéenne au Moyen Âge : Gênes », *Diogène*, n° 71, 1970, p. 52-63.
821. **HEERS** Jacques, *Gênes au XV^e siècle : civilisation méditerranéenne, grand capitalisme et capitalisme populaire*, Paris, Flammarion, 1971.
822. **HEERS** Jacques, *Société et économie à Gênes (XIV^e-XV^e siècles)*, London, Variorum reprints, 1979.
823. **HEERS** Jacques, *Les Barbaresques : la course et la guerre en Méditerranée XIV^e-XV^e siècles*, Paris, Perrin, 2001.
824. **HEERS** Marie-Louise, « Les Génois et le commerce de l'alun à la fin du Moyen Âge », *Revue d'histoire économique et sociale*, XXXII^e vol., 1954, p. 31-53.
825. **HEFFER** Jean, *Le Port de New York et le commerce extérieur américain, 1860-1900*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986.
826. **HELLWINKEL** Lars, *Brest : base navale de la Kriegsmarine (1940-1944)*, thèse de doctorat d'histoire, université de Kiel, 2004.
827. **HENNI** Ahmed, *La Colonisation agraire et le sous-développement en Algérie, 1830-1954*, Alger, SNED, 1982.
828. **HENRY** Jean-François, *L'Île d'Yeu à la fin de l'Ancien Régime*, maîtrise, université de Nantes, 1973.
829. **HENRY** Jean-François, *L'Île d'Yeu sous le règne de Louis XIV (1661-1715). Un demi-siècle d'histoire locale*, thèse de 3^e cycle, université de Nantes, 1981.
830. **HENRY** Jean-François, *Des marins au siècle du Roi Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Salmon éditeur, 1982.
831. **HENRY** Jean-François, « Les brûleurs de varech à l'île d'Yeu au XIX^e siècle », dans *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique de la Préhistoire à nos jours*, Société des antiquaires de l'Ouest, 1998, p. 649-662.
832. **HENWOOD** P., « Gouverneur contre recteur, un tableau d'Ouessant en 1776 », *Cahiers de l'Iroise*, Brest, Société d'étude de Brest & du Léon, 1984.
833. **HERJEAN** Pierre, *La Politique navale française de 1956 à 1962 : un virage en trompe l'œil*, mémoire de DEA, Paris, EPHE, 2002.
834. **HERUBEL** M.A., *Les Origines des ports de la Loire-Maritime*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1932.
835. **HERUBEL** M.A., *Les Origines des ports de la Gironde et de la Garonne maritime*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1934.

836. HERUBEL Marcel, *Les Ports maritimes*, Paris, PUF, 1943.
837. HERUBEL Michel, *Surcouf Titan des mers*, Paris, Perrin, rééd. 2005.
838. HEWITT Keith, « The Newfoundland Fishery an State Intervention in the Nineteenth Century : The Fisheries Commision, 1888-1893 », *Newfoundland Studies*, 1993, 9, 1, p. 58-80.
839. HIGOUNET Charles, « Un mémoire sur les péages de la Garonne au début du XIV^e siècle », *Annales du Midi*, t. LXI, 1948-1949, p. 320-324.
840. HIGOUNET Charles, « Les relations franco-ibériques au Moyen Âge », *Bulletin philologique et historique*, 1969, p. 3-16.
841. HILL Christopher, « Des pirates radicaux ? », dans *L'Aventure de la flibuste*, 2002, p. 13-50.
842. HILLER James K, « Utrecht Revisited : The Origins of Fishing Rights in Newfoundland Waters », *Newfoundland Studies*, 1991, 7, 1, p. 23-39.
843. HILLER James K, « The 1904 Anglo-French Newfoundland Fisheries Convention : Another Look », *Acadiensis*, 1995, 25, 1, p. 82-98.
844. HINOJOSA MONTALVO José, *La piratería y el corso en el litoral alicantino a finales de la Edad Media*, Alicante, Institutio Alicantino de Cultura, 2004.
845. HIRRIEN Jean-Pierre, *Corsaires ! Guerre de course en Léon 1689-1815*, Morlaix, Skol vreizh, 2004.
846. HOCQUET Jean-Claude, *Le Sel et la fortune de Venise, vol. II : Voiliers et commerce en Méditerranée 1200-1650*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1979.
847. HOCQUET Jean-Claude, *Le Sel et le pouvoir, de l'An Mil à la Révolution Française*, Paris, Albin Michel, 1985.
848. HOCQUET Jean-Claude, « Les ports du sel en Europe méridionale », *I porti come impresa economica*, 1988, p. 41-58.
849. HOCQUET Jean-Claude, « Structures métrologiques et développement des anciens systèmes de mesure : commerce et transport du sel en Europe », *Metrologische Strukturen und die Entwicklung der alten Mass-Systeme*, St. Katharinen, 1988 (art. rééd. dans *Anciens systèmes de poids et mesures en Occident*, Aldershot, Variorum, 1992, p. 25-48).
850. HOCQUET Jean-Claude, « Mesurer, peser, compter le pain et le sel », *Introduction à la métrologie historique*, Paris, 1989 (art. rééd. dans *Anciens systèmes de poids et mesures en Occident*, Aldershot, Variorum, 1992, p. 215-261).
851. HOCQUET Jean-Claude, « Tonnages ancien et moderne ; botte de Venise et tonneau anglais », *Revue historique*, 1989, p. 349-360.
852. HOCQUET Jean-Claude, « Au Moyen Âge était-on sensible au concept de mesure? », *Cahiers de métrologie*, n° 8, Caen, 1990 (art. rééd. dans Hocquet Jean-Claude, *Anciens systèmes de poids et mesures en Occident*, Aldershot, Variorum, 1992, p. 69-83).
853. HOCQUET Jean-Claude, « La métrologie, voie nouvelle de la recherche historique », *Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*,

- Paris, 1990 (art. rééd. dans *Anciens systèmes de poids et mesures en Occident*, Aldershot, Variorum, 1992, p. 59-76).
854. **HOCQUET** Jean-Claude, « Le roi et la réglementation des poids et mesures en France », *Genèse et diffusion du système métrique*, Caen, 1990 ; et *Anciens systèmes de poids et mesures en Occident*, Aldershot, Variorum, 1992, p. 23-33.
855. **HOCQUET** Jean-Claude, *Anciens systèmes de poids et mesures en Occident*, Aldershot, Variorum, 1992.
856. **HODEIR** Catherine, *Stratégies d'empire. Le grand patronat colonial face à la décolonisation (1945-1962)*, Paris, Belin, 2003.
857. **HOFFMAN** Paul E., *The Spanish Crown and the Defense of the Caribbean, 1535-1585*, Baton Rouge, Louisiana State University, 1980.
858. **HOOCK** Jochen, *Die Kaufmannschaft Rouens. Eine Untersuchung zu Sozialgeschichte des französischen Handels im 17. und 18. Jahrhundert*, thèse d'État, université de Bielefeld, 1981.
859. **HRODĚJ** Philippe, « Du Casse, un marin gascon, du protestantisme à la Toison d'Or », *Comité de documentation historique de la marine*, Vincennes, SHM, 1996 et *université francophone d'été Saintonge et Québec : Rochefort et la mer*, n° 14, 1998, p. 15-33.
860. **HRODĚJ** Philippe, « Jacques Cassard, corsaire du Roi, de la réalité au mythe historiographique », dans Antoine Refuveille (dir.), *Tourville et les marines de son temps*, colloques du département de la Manche, Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2003, p. 185-199.
861. **HRODĚJ** Philippe, « Le détournement de la Trompeuse, frégate du Roi », *Cahiers du Centre de généalogie et d'histoire des Îles d'Amérique*, n° 54, Paris, 1996, p. 26-35.
862. **HRODĚJ** Philippe, « L'Amiral Du Casse : de la marchandise à la Toison d'Or », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 104, 1997, p. 23-39.
863. **HRODĚJ** Philippe, « L'Amiral Du Casse : de la stratégie de force au protectorat des colonies espagnoles d'Amérique (1690-1715) », *Revue d'histoire maritime*, n° 1, 1997, p. 29-51.
864. **HRODĚJ** Philippe, « Saint-Domingue en 1690. Les observations du père Plumier, botaniste provençal », *RFHOM*, Paris, 1997, p. 93-117.
865. **HRODĚJ** Philippe, *L'Amiral Du Casse, l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, Paris, Librairie de l'Inde, 1999.
866. **HRODĚJ** Philippe, « L'affaire Jacques Thomas, de Royan », *Cahiers du Centre de généalogie et d'histoire des Îles d'Amérique*, n° 69, 2000, p. 91-123.
867. **HRODĚJ** Philippe, « L'établissement laborieux du pouvoir royal à Saint-Domingue au temps des premiers gouverneurs », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et Littoraux XV-XX^e siècles*, 2000, p. 157-169.
868. **HRODĚJ** Philippe, « La flibuste domingoise à la fin du XVII^e siècle : une composante économique indispensable », dans *L'Aventure de la flibuste*, 2002, p. 289-312.

869. **HRODĚJ** Philippe, *Jacques Cassard, corsaire et armateur du Roi (1679-1740)*, Rennes, PUR, 2002.
870. **HRODĚJ** Philippe, « Les premiers gouverneurs angevins de l'île de la Tortue et côte de Saint-Domingue », *Archives d'Anjou. Mélanges d'histoire et d'archéologie angevines*, n° 9, 2005, p. 63-82.
871. **HUCHEROT** Jean-Jacques, *La Marine française et l'Afrique subsaharienne (1945-1960)*, thèse de doctorat d'histoire, université Paris-Sorbonne, 2001.
872. **HUETZ de LEMPS** Christian, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris/La Haye, Mouton et EHESS, 1975.
873. **HUETZ DE LEMPS** Christian, « Le choc démographique de la découverte », dans *Bicentenaire du voyage de Lapérouse : Actes du colloque d'Albi*, Albi, Association Lapérouse, 1988, p. 429-440.
874. **HUETZ DE LEMPS** Christian (dir.), *La Découverte géographique à travers le livre et la cartographie*, n° spécial de la *Revue française d'histoire du livre*, t. 94-95, 1997.
875. **HUETZ DE LEMPS** Christian, « Du mythe du continent austral au mythe du bon sauvage : l'entrée du Pacifique dans l'œkoumène des Européens au XVIII^e siècle », dans « Les Européens et les espaces océaniques au XVIII^e siècle », *Bulletin de l'AHMUF*, 1998, p. 55-82.
876. **HUSSENET-LE MEVEL** (S.), *Gens de terre, gens de mer : Le Trieux-Bréhat au XVIII^e siècle*, DEA, université de Haute Bretagne, 1991.
877. **INNIS** Harold, *The Cod Fisheries : the History of an International Economy*, New Haven, Yale University Press, 1940.
878. **ISRAËL** Jonathan I., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989.
879. **ISRAËL** Jonathan I., *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*, Oxford, Clarendon Press, 1990.
880. **JAAP R. Bruijn**, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, University of South Carolina, 1993.
881. **JAAP R. Bruijn**, « Les États et leurs marines de la fin du XVI^e siècle à la fin du XVIII^e siècle », dans Philippe Contamine (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV^e au XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 1998, p. 83-121
882. **JACOB C.**, *L'Empire des cartes : approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris, Albin Michel, 1992
883. **JACQUIN** Philippe, *Le Goémonier*, Paris, L'estran, 1987.
884. **JACQUIN** Philippe, « Images des collecteurs des grèves », dans G. Le Bouëdec, et J-F. Chappé (dir.), dans *Les Usages des littoraux : XV^e-XX^e siècles (actes de la table ronde, 21 janvier 1995)*, Rennes, Centre de recherche sur les sociétés littorales du Ponant, 1996, p. 88-91.
885. **JACQUIN** Philippe, « Les hommes de pierres », dans *Représentations et images du littoral*, 1998, p. 85-92.

886. JACQUIN Philippe, « Les pieds rouges du littoral : des villages face à la mer, un exemple d'écosystème océanique », dans Patrick Villiers et Christian Pfister Langanay (dir.), *La Pêche en Manche et mer du Nord, Actes du colloque de Boulogne sur Mer, 18-21 mai 1995*, Dunkerque, université du Littoral, 1998, p. 80-90.
887. JACQUIN Philippe, « La guerre des algues. Contestations et affrontements pour le partage de l'estran dans la France de l'Ouest », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé, *Pouvoirs et Littoraux (XV^e-XX^e siècles)*, 2000, p. 617-622.
888. JAEGER Gérard A., *Les Aventuriers de la mer : bibliographie thématique (XVI^e-XX^e siècle)*, Lausanne, Front littéraire, 1983.
889. JAEGER Gérard A., *Les Femmes d'abordage : chroniques historiques et légendaires des aventurières de la mer*, Paris, Clancier-Guénaut, 1984.
890. JAEGER Gérard A., *Pirates, flibustiers et corsaires : histoire et légendes d'une société d'exception*, Avignon, Aubanel, 1987.
891. JAEGER Gérard A., *Vues sur la piraterie des origines à nos jours*, Paris, Tallandier, 1992.
892. JAEGER Gérard A., *Forbin ou la légende noire d'un corsaire provençal*, Grenoble, Glénat, 1994.
893. JAEGER Gérard A., « Aux origines de la littérature flibustière. Les héros du Mercure américain (1678) », dans *La France-Amérique XVI^e-XVIII^e siècles*, 1998, p. 449-462.
894. JAL Augustin, *Archéologie navale*, Paris, A. Bertrand, 1840, 2 vol.
895. JAL Augustin, *Glossaire nautique, répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, Firmin Didot, 1848.
896. JANZEN Olaf, « The American Threat to Newfoundland Fisheries, 1776-1777 », *American Neptune*, 1988, 48, 3, p. 154-164.
897. JARNOUX Philippe, « Capitaines et maîtres de barques en Basse-Bretagne au XVIII^e siècle », dans *Terres marines, Études en hommage à Dominique Guillemet*, Frédéric Chauvaud et Jacques Péret (dir.), Rennes, PUR, 2005, p. 91-98.
898. JEANNE-ROSE Olivier, « Ports, marchands et marchandises, aspects économiques du littoral poitevin (IX^e-XII^e siècles) », dans *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique de la Préhistoire à nos jours*, Société des antiquaires de l'Ouest, 1998, p. 115-142.
899. JEANNIN Pierre, « L'activité du port de Königsberg dans la seconde moitié du XV^e siècle », *Bulletin de la Société d'histoire moderne*, n° 56, 1958.
900. JEANNIN Pierre, « Le marché du sel marin dans l'Europe du Nord du XIV^e au XVIII^e siècle », dans *Le Rôle du sel dans l'histoire*, 1968, p. 73-96.
901. JEANNIN Pierre, « L'emploi du sel pour la conservation du poisson au XVIII^e siècle », dans *Le Rôle du Sel dans l'histoire*, 1968, p. 113-124.
902. JEANNIN Pierre, *Les Marchands au XV^e siècle*, Paris, Le Seuil, 1969.
903. JEANNIN Pierre, *Marchands du Nord, espaces et trafics à l'époque moderne*, textes réunis par Philippe Braunstein et Jochen Hoock, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 1996.

904. JEANNIN Pierre, *Marchands d'Europe : pratiques et savoirs à l'époque moderne*, textes réunis par Jacques Bottin et Marie-Louise Pelus-Kaplan, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 2002.
905. JEULIN Paul, *L'Évolution du port de Nantes, organisation et trafic depuis ses origines*, thèse de droit, Paris, PUF, 1929.
906. JOHANSEN P., MOLLAT M., POSTAN M., SAPORI A. et VERLINDEN C., « L'économie européenne aux deux derniers siècles du Moyen Âge », *X^e Congresso Internazionale di Science Storiche, Roma, 1955*, Firenze, Sanzoni, Relazioni, VI.
907. JONES Geoffrey (dir.), *The Multinational Traders*, London & New York, Routledge, 1998.
908. JOSEPH Gilbert M., « John Coxon and the Role of Buccaneers in the Settlement of the Yucatan Colonial Frontier », *Terrae Incognitae*, n° 12, 1980, p. 65-84.
909. JOUAN René, *Histoire de la marine française*, Paris, Payot, 1950.
910. JOUBERT Henri, *La Marine française*, Paris, Alsatia, 1946.
911. JOUSMET R., *Contribution à l'étude de la mobilité foncière dans l'île d'Oléron (1750-1785)*, maîtrise, université Bordeaux III, 1981.
912. KAMMERER Albert, *La Passion de la flotte française. De Mers el-Kébir à Toulon*, Paris, Librairie Arthème/Fayard, 1951.
913. KENNETH FIELDHOUSE David, *The West and the Third World. Trade, Colonialism, Dependance and Development*, Oxford, Blackwell, 1999.
914. KERBOUCH Noël, *La Marine française et les combats terrestres en 1870-1871*, thèse de doctorat, université Paris-Sorbonne, 1996.
915. KÉRÉZON Michel, *Les Ateliers et chantiers de Bretagne 1895-1968 : un chantier naval nantais, Maulevrier*, Cholet, Éditions Héralut, 1996.
916. KERHERVÉ Jean, *L'État breton aux XIV^e et XV^e siècles. Les Ducs, l'argent et les hommes*, Paris, Maloine, 1987.
917. KERHERVÉ Jean, « Bretagne et Flandres, XIV^e-XVI^e siècles », dans *Bretagne-Flandres. Relations économiques, politiques et artistiques, XIV^e-XVI^e siècles*, Quimper, Musée départemental breton, 1989, p. 3-31.
918. KERHERVÉ Jean, « La récolte du goémon et la pêche de la sardine sur les côtes de Bretagne au début du XVI^e siècle », dans *Société archéologique du Finistère*, 1998, CXXVII, p. 363-380.
919. KINKOR Kenneth J., « Flibustiers noirs », dans *L'Aventure de la flibuste*, 2002, p. 97-118.
920. KINSEY Darin, « Civilizing Aquatic Wilderness : The Historical Evolution of Human Dominion Over the Fresh-water Fishes of Quebec », thèse de Ph.D. en cours, université du Québec à Trois-Rivières.
921. KISH G., *La Carte, image des civilisations*, Paris, Le Seuil, 1980.
922. KLAPISCH-ZUBER Christiane, *Les Maîtres du marbre. Carrare, 1300-1600*, Paris, SEVPEN, 1969.

923. **KLAUSMAN** Ulrike *et alii*, *Women Pirates : And the Politics of the Jolly Roger*, Montréal, New York / London, Black Rose Books, 1997.
924. **KLEIN** Jean-François, *Un Lyonnais en Extrême-Orient. Ulysse Pila vice-roi de l'Indochine (1837-1909)*, Lyon, Lugd, 1994.
925. **KLEIN** Jean-François, « De la Compagnie lyonnaise à l'Union commerciale indochinoise. Histoire d'une stratégie d'entreprises », dans *Lyon et l'Extrême-Orient*, n° spécial, *Les Cahiers d'histoire*, t. XL, n° 3-4, 1995, p. 349-370.
926. **KLEIN** Jean-François, « Lyon, l'exception coloniale : Auguste Isaac défenseur de l'industrialisation indochinoise », dans Hervé Joly (dir.), *Patronat, bourgeoisie, catholicisme et libéralisme. Autour du journal d'Auguste Isaac*, *Cahiers Pierre Léon*, n° 5, 2004, p. 91-108.
927. **KLEIN** Jean-François, *Soyeux en mer de Chine. Stratégies des réseaux lyonnais en Extrême-Orient (1843-1906)* (à paraître).
928. **KNIGHT** Franklin, *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1991.
929. **KORTEWEG** Joke E., *Kaperbloed en koopmansgeest. Legale zeeroof door de eeuwen heen*, (Le sang de la course et l'esprit du commerce. Le vol maritime légal à travers les siècles), Amsterdam, Uitgeverij Balans, 2006.
930. **KOUAMÉ** Aka, *Les Cargaisons de traite nantaises au XVIII^e siècle : une contribution à l'étude de la traite négrière française*, thèse de doctorat, université de Nantes, 2005.
931. **KUPCIK** I., *Cartes anciennes*, Paris, Grund, 1981.
932. **KUPPERMAN** Karen Ordahl, *Providence Island 1630-1641: the Other Puritan Colony*, Cambridge et New York, Cambridge University Press, 1995.
933. *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve, Actes du 118^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Paris, CTHS, 1995.
934. *La 23^e flottille de MTB des FNFL (témoignage des officiers)*, Vincennes, SHM, 1967.
935. **LA CROIX** Robert de, *Histoire de la piraterie*, 1^{re} éd., Paris, France-Empire [1974], rééd. Paris, Ancre de Marine, 1995.
936. *La Découverte du paradis : Océanie. Curieux, navigateurs et savants*, Paris, Somogy, 1997.
937. **LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO** Stéphane de, « La marine bretonne aux xv^e et xv^e siècles », *Revue d'Histoire de l'Ouest*, 1885, p. 81-94 et 234-241 ; 1886, p. 15-36, 225-241, 399-420 et 486-504 ; *Essai historique*, 1887.
938. **LA RONCIÈRE** Charles Bourel de, « Un inventaire de bord en 1294 et les origines de la navigation hauturière », *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. LVIII, 1897, p. 394-409.
939. **LA RONCIÈRE** Charles Bourel de, *Les Grandes Figures coloniales : Jacques Cartier*, Paris, 1931.
940. **LA RONCIÈRE** Charles Bourel de, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon, 1899-1932, 6 vol.

941. **LA RONCIERE** Charles Bourel de (dir.), *Histoire de la marine française illustrée*, Paris, Larousse, [1934], rééd.1939.
942. **LA RONCIÈRE** Charles Bourel de, *Histoire de la découverte de la terre*, Paris, Larousse, 1938.
943. **LA RONCIÈRE** Charles Bourel de, « Portulans et planisphères conservés à la Bibliothèque Nationale : la succession des écoles cartographiques », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. XLV, n° 1, 1967, p. 7-14.
944. **LA RONCIÈRE** Monique de, « Les cartes marines de l'époque des grandes découvertes », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. XLV, n° 1, 1967, p. 15-28.
945. **LA RONCIÈRE** Monique de, « La naissance de la cartographie maritime », *Cols Bleus*, n° 1233, 27 mai 1972, p. 11-13.
946. **LA RONCIÈRE** Monique de, *À la découverte de la terre : 10 siècles de cartographie*, Paris, Bibliothèque nationale, 1979.
947. **LA RONCIÈRE** Monique de, **MOLLAT** Michel, *Les Portulans : cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle*, Paris, Nathan, 1984.
948. **LABAT** Pierre, « L'accès à la mer et le passage sur les digues. Les conflits du XIX^e siècle à Audenge », *Bulletin de la Société d'histoire et d'archéologie d'Arcachon*, 1985, n° 45, p. 10 à 28.
949. **LABAT SAINT VINCENT** Xavier, « La guerre de course et ses effets sur le commerce en Méditerranée au cours des guerres de Sept ans et d'Indépendance américaine : l'exemple de Malte », dans *La Guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, 2000, p. 159-179.
950. **LABAT SAINT VINCENT** Xavier, *Malte et le commerce français au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat, université Paris-Sorbonne, 2000.
951. **LABAT SAINT VINCENT** Xavier, « Course et commerce en Méditerranée au XVIII^e siècle : étude de la présence maritime française à Malte au cours de quatre conflits majeurs », dans Requemora Sylvie et Linon-Chipon Sophie (dir.), *Les Tyrans de la mer*, 2002, p. 83-98.
952. **LABAT SAINT VINCENT** Xavier, « Trade in the Mediterranean in the early modern era : a brief review of the French literature », dans Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo (dir.), *New directions in maritime history, Research in maritime History*, n° 28, 2004, p. 45-53.
953. **LABAT SAINT VINCENT** Xavier, « Évolution de la structure du commerce marseillais au cours des années 1750 à 1770 et des répercussions de la guerre de Sept-Ans (1756-1763) », dans *Commerce et échanges maritimes*, 2006, p. 41-62.
954. **LABAT SAINT VINCENT** Xavier, « L'arsenal des Chevaliers de Saint-Jean », dans *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux européens*, 2007, p. 181-192.
955. **LABAT SAINT VINCENT** Xavier, « Les fortifications de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem dans le grand port de Malte (1530-1798) », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 207-227.
956. **LABORDE** Denis et **TURGEON** Laurier, « Construire une histoire basque au Québec », *Material History Review*, 1999, 50, p. 42-56.

957. **LABORDE** Pierre, *Histoire du tourisme sur la côte basque (1830-1930)*, Biarritz, Atlantica, 2001.
958. **LACOUR-GAYET** Georges, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, Honoré Champion, 1902.
959. **LACOUR-GAYET** Georges, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905.
960. **LACOUR-GAYET** Georges, *La Marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV*, Paris, Honoré Champion, 1911.
961. **LACOUR-GAYET** Jacques, *Histoire du commerce*, Paris, SPID, 1950-1955, 6 vol.
962. **LAFON** Philippe, *L'Or brun de l'île d'Oléron. L'exploitation du varech du Moyen-Âge à nos jours*, A. Sutton, Saint-Cyr-sur-Loire, 2004.
963. **LAGARTEMPE** Laurent, *Histoire des Barbaresques*, Versailles, éd. de Paris, 2005.
964. **LAHONDÈRE** Vincent, *Histoire de la croissance des stations touristiques du littoral atlantique français aux XIX^e et XX^e siècles*, thèse de Géographie, université Bordeaux III, 1995.
965. **LAHONDÈRE** Vincent, « Naissance et croissance des espaces touristiques littoraux en presqu'île d'Arvert, aux XIX^e et XX^e siècles », dans *Actes du 3^e colloque du Conservatoire de l'Estuaire de la Gironde*, 1996.
966. **LAHONDÈRE** Vincent, « L'évolution des aménagements des cités littorales des estuaires et de leurs abords, de Pornichet à Hendaye, aux XIX^e et XX^e siècles », dans Philippe Manneville (dir.), *Des villes, des ports, la mer et les hommes*, CTHS, *Actes du 124^e congrès des sociétés historiques et scientifiques*, Nantes, 19-26 avril, 1999, Paris, CTHS, 2001, p. 99 à 120.
967. **LAINÉ** Brigitte, « Recherches sur le commerce de Jacques Cœur dans le Languedoc, le Roussillon et la Mer du Nord », *Bulletin philologique et historique*, 1966, p. 143-156.
968. **LAMANT-DUHART** Hubert, *Saint-Jean-de-Luz : histoire d'une cité corsaire*, Saint-Jean-de-Luz, Ekaldia, 1992.
969. **LAMBERT** Olivier, *Marseille et Madagascar : histoire d'une aventure outre-mer. Entrepreneurs et activités portuaires, stratégies économiques et mentalités coloniales (1840-1976)*, thèse de doctorat, EHESS, 1999.
970. **LANDRY** Nicolas, *Les Pêches dans la péninsule acadienne : 1850-1900*, Moncton, Éditions d'Acadie, 1994.
971. **LANDRY** Nicolas, « Culture matérielle et niveaux de richesse chez les pêcheurs de Plaisance et de l'Île Royale, 1700-1758 », *Material History Review*, 1998, 48, p. 101-122.
972. **LANDRY** Nicolas, « Processus d'inventaire des biens chez les gens de mer à l'Île Royale au XVIII^e siècle », *Acadiensis*, 1999, 28, 2, p. 71-92.
973. **LANDRY** Nicolas, « Peuplement d'une colonie de pêche sous le Régime français : Plaisance, 1671-1714 », *The Northern Mariner*, XI, 2 (avril 2001), p. 19-37.

974. **LANDRY** Nicolas, *Éléments d'histoire des pêches : la péninsule acadienne du Nouveau- Brunswick, 1890-1950*, Québec, Septentrion, 2005.
975. **LANDRY** Nicolas, « Pêcheurs-engagés à Terre-Neuve sous le Régime français, 1688-1713 », *French Colonial History*, vol. 8, 2007, p. 1-21.
976. **LANE** Frédéric Chapin, « Cargaisons de coton et réglementations médiévales contre la surcharge des navires à Venise », *Revue d'histoire économique et sociale*, XL^e vol., (1), 1962, p. 21-31.
977. **LANE** Frédéric Chapin, « Vie matérielle et comportements biologiques », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, 18^e année, n° 1, janvier-février 1963, p. 133-138.
978. **LANE** Frédéric Chapin, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, 1965.
979. **LANE** Frédéric Chapin, « Progrès technologiques et productivité dans les transports maritimes de la fin du Moyen Âge au début des temps modernes », *Revue historique*, t. CCLI, avril-juin 1974, p. 277-302.
980. **LANE** Frédéric Chapin, *Venise : une république maritime*, Paris, Flammarion, 1985.
981. **LANE** Kris E., *Pillaging the empire: piracy in the Americas 1500-1750*, London, New York, ME Sharpe, 1998.
982. **LANE** Kris E., *Blood and Silver: a history of piracy in the Caribbean and Central America*, Oxford, Signal Books, 1999.
983. **LANFANT** Jean (Cdt), *Historique de la flotte des Messageries maritimes, 1851-1975*, Dunkerque, Grafic-Foto, 1979.
984. **LANGOUET** Louis, « Les pêcheries de la baie du Mont Saint Michel », *Revue de l'Avranchin et du pays de Granville* t. LXXIII, n° 368, sept.1996., p. 129-168.
985. **LANIER** Edmond, *La Compagnie générale transatlantique de la pêche à la morue au paquebot France*, Paris, Plon, 1962.
986. **LAPEYROUSE-BONFILS** (lieutenant de vaisseau) de, *Histoire de la marine française*, Paris, Comon, 1845.
987. **LARDIN** Philippe, *Entre tradition et modernité. Les premières années du port du Havre (1517-1541)*, Rouen, Presses universitaires de Rouen, 2003.
988. **LARDIN** Philippe, « L'activité du port de Dieppe à travers la comptabilité de l'archevêque de Rouen », *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*. Actes du XXXV^e congrès de la SHMES, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 171-182.
989. **LARDIN** Philippe et **JEGOU** Laurent, « La Pêche en Basse-Seine à la fin du Moyen Âge », *Pêche et pisciculture en eau douce: la rivière et l'étang au Moyen Âge (1^{re} rencontres internationales de Liessies, 27-29 avril 1998)*, Lille, Conseil général du Nord, 2004, p. 1-17.
990. **LAROCQUE** Paul, *Pêche et Coopération au Québec*, Montréal, Éditions du Jour, 1978.

991. LARRÈRE Jean-Jacques et VILLAIN-GANDOSSI Christiane, « Le “libre del Consolat de mar” : les gens de mer, leurs droits et leurs obligations », dans *Les Pays de la Méditerranée occidentale au Moyen Âge : études et recherches*, Paris, CTHS, 1983, p. 153-167.
992. LASSUS Alfred, *Biarritz, ses marins, ses corsaires*, Biarritz, Atlantica, 2006.
993. LAURENS Adolphe, *Introduction à l'étude de la guerre sous-marine*, Paris, Challamel-SHM, 1921.
994. LAURENS Adolphe, *Le Blocus et la guerre sous-marine*, Paris, Armand Colin, 1924.
995. LAURENS Adolphe, *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, Paris, Payot, 1929.
996. LAURENS Adolphe, *Histoire de la guerre sous-marine allemande*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1930.
997. LAURENS Adolphe, *Le Commandement naval en Méditerranée 1914-1918*, Paris, Payot, 1931.
998. LAURENT H., *La Draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens*, Brionne, Gérard Monfort, 1978.
999. LAURENT Robert, *L'Octroi de Dijon au XIX^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1960.
1000. LAUX Claire, « Commerçants et missionnaires dans l'aire pacifique au XIX^e siècle », dans *Commerce et échanges maritimes*, 2006, p. 63-94.
1001. LAVALLÉE Jean, « Les modes de production des jardiniers de la mer du bassin d'Antioche », dans *Ils vivent avec le rivage*, Caen, CNRS, 2005, p. 167-176.
1002. LAZHAR GHARBI Mohamed, *Impérialisme et réformisme au Maghreb. Histoire d'un chemin de fer algéro-tunisien*, Tunis, Cérès Éditions, 1994.
1003. LAZHAR GHARBI Mohamed, *Le Capital français, à la traîne. Ébauche d'un réseau bancaire au Maghreb colonial (1847-1914)*, thèse de doctorat, université de la Manouba, 2003.
1004. LE BERGER CARRIÈRE Jacques, « Alexandre-William Black, un corsaire américain au service de la France », *Revue historique des Armées*, n° 3, sept. 1986, p. 60-65.
1005. LE BIHAN Jeanine, « La naissance de l'ostréiculture dans le golfe du Morbihan : pluriactivité ou monoactivité ? », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 211-216.
1006. LE BIHAN Jeanine, *Ostréiculture et société ostréicole en Bretagne sud (1850-1986)*, thèse de doctorat, université de Bretagne-Sud, 2007.
1007. LE BOUËDEC Gérard, *Les Approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770). L'horizon géographique lorientais*, thèse de 3^e cycle, université Paris-Sorbonne, 1982.
1008. LE BOUËDEC Gérard, *Le Port et l'arsenal de Lorient de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée : une reconversion réussie, XVIII^e-XIX^e siècles*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.

1009. **LE BOUËDEC** Gérard, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », dans Denis Woronoff (dir.), dans *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime. Actes de la journée d'études tenue à Bercy le 12 décembre 1997*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 53-83.
1010. **LE BOUËDEC** Gérard, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1999.
1011. **LE BOUËDEC** Gérard et **LLINARES** Sylviane, « Les arsenaux face aux enjeux géostratégiques atlantiques (XVII^e-XIX^e siècles), dans Christian Hermann (dir.), *Enjeux maritimes des conflits européens (XVI^e-XIX^e siècles). Enquêtes et documents* n° 28, Nantes, CRHMA, Ouest Éditions, 2002, p. 149-167.
1012. **LE BOUËDEC** Gérard, « La pluriactivité dans les sociétés littorales (XVIII^e-XIX^e siècles) », *Annales des Pays de l'Ouest et de la Bretagne*, t. 109, n° 1, 2002, p. 61-90.
1013. **LE BOUËDEC** Gérard, « Les enjeux du cabotage européen (XIV^e-XIX^e siècles) », dans *La Puissance maritime*, 2004, p. 135-143.
1014. **LE BOUËDEC** Gérard, « L'évolution de la perception des zones côtières du XV^e au XX^e siècle », dans *Terres marines, Études en hommage à Dominique Guillemet*, Frédéric Chauvaud et Jacques Péret (dir.), Rennes, PUR, 2005, p. 29-38.
1015. **LE BRAZ** A., *Îles Bretonnes*, Paris, Calmann-Lévy, 1935.
1016. **LE BRIS** Michel et **SERNA** Virginie (dir.), *Pirates & flibustiers des Caraïbes*, catalogue de l'exposition de l'abbaye de Daoulas et du musée de la Marine, Paris, Hoëbeke, 2001.
1017. **LE BRIS** Michel, *D'or, de rêve et de sang, l'épopée de la flibuste (1494-1588)*, Paris, Hachette Littératures, coll. « Pluriel », 2001.
1018. **LE BRIS** Michel, « William Dampier, flibustier, encyclopédiste, voyageur errant », dans *L'Aventure de la flibuste*, 2002, p. 199-210.
1019. **LE CAM** L., *Au pays des îles en avant des côtes de Bretagne. Houat et Hoëdic, histoire, carte récits de voyages*, Vannes, Galles, 1932.
1020. **LE CARGUET** H., « L'île de Sein au XVIII^e siècle », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. 28, 1901, p. 318 ; t. 29, 1902, p. 268 ; t. 30, 1903, p. 200.
1021. **LE CUNFF** R., *Sein, l'île des Trépassés*, Paris, A. Bonne, 1958.
1022. **LE DEZ** Morgan, « Le patrimoine industriel portuaire », dans *L'Archéologie industrielle en France*, 1998, n° 32.
1023. **LE DEZ** Morgan, « Aux origines de l'industrie pétrolière française : le rôle pionnier du Havre (1860-1914) », *Cahiers havrais de recherche historique*, 2005, n° 63, p. 69-86.
1024. **LE GOFF** Timothy J.A., « Offre et productivité de la main d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle », *Histoire, Économie et Société*, 1983, n° 3, p. 457-473.

1025. **LE GOFF** Timothy J. A., « Les gens de mer devant le système des classes (1755-1763) Résistance ou passivité ? », dans *Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest*, 1986, p. 463-480.
1026. **LE GOFF** Timothy J.A., « Les origines sociales des gens de mer français au XVIII^e siècle », dans *La France d'Ancien Régime. Études réunies en l'honneur de Pierre Goubert*, Toulouse, Privat, 1984, t. 2, p. 367-380.
1027. **LE GOFF** Timothy J.A., « Le recrutement géographique et social des gens de mer bretons à la fin de l'Ancien Régime », *Actes du colloque La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest, CRBC, 1989, p. 72-86.
1028. **LE GOFF** Timothy J.A., « Problèmes de recrutement de la marine française pendant la guerre de Sept Ans », *Revue historique*, 1990, p. 205-233.
1029. **LE GOFF** Timothy J.A., « De la paix à la guerre : les origines des équipages de commerce français en Méditerranée pendant les guerres du XVIII^e siècle », dans *Guerre et commerce en Méditerranée*, 1991, p. 296-299.
1030. **LE GOLIF** Timothée Le, *Cahiers de Louis-Adhémar-Timothée Le Golif dit Borgnefesse, capitaine de la flibuste*, Gustave Alaux éd., Paris, B. Grasset, 2004.
1031. **LE GOUGUEC** Anne-Françoise, *Les Mutations du cabotage au XIX^e siècle d'après les rôles de bord des maîtres au cabotage des quartiers de Vannes et d'Auray*, maîtrise, université de Bretagne-Sud, 2001.
1032. *Le Grand Atlas des explorations*, Paris, Encyclopédia Universalis, 1991.
1033. **LE GUELLAFF** Florence, *Armements en course et Droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999.
1034. **LE MASSON** Henri, *Propos maritimes*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1970.
1035. **LE PACHE** Jean-Luc et **LE PACHE** Marion, *Bréhat, une île traverse la Révolution (1789-1799)*, Relecq-Kerhuon, Le Pache, 1991.
1036. **LE PAPE** André, **ROIGNANT** Jacques, *1850-1950. Un siècle de navigation au cabotage en Bretagne. Les « Donat », capitaines armateurs de Trébeurden et de Sainte-Marine*, Spézet, Nature et Bretagne, 1995.
1037. **LE POURHIET-SALAT** N., *La Défense des îles bretonnes de l'Atlantique, des origines à 1860*, Vincennes, SHM, 1983.
1038. **LE QUERREC** Jacques, « L'île aux Coudres. Vers un divorce ethno-écologique ? », *Anthropologies et Sociétés*, vol. 5, n° 1, 1981, p. 165-189.
1039. **LE TERTRE** E., *Les Mystères de l'île Dumet*, La Baule, Éditions des Paludiers, 1975.
1040. **LEAL NASCIMENTO BRAULT** Maria de Gracia, *Navigation, transport de marchandises et immigration dans le cadre des relations commerciales entre Le Havre et Rio de Janeiro de 1820 à 1870*, thèse de doctorat, université de la Rochelle, 2005.
1041. **LEBECQ** Stéphane, *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Âge*, Lille, université de Lille III, 1983.

1042. **LEBECQ** Stéphane, « The Frisian trade in the Dark Ages: a Frisian or a Frankish/Frisian trade ? », dans Carmiggelt A (dir.), *Handel, Handelsplaatsen en Handelswaar vanaf de Vroege Middeleeuwen in de Lage Landen*, Rotterdam, Rotterdam Papers, 7, 1992, p. 7-15.
1043. **LEBECQ** Stéphane, « Quentovic : un état de la question », *Studien zur Sachsenforschung*, 8, 1993, p. 73-82.
1044. **LEBECQ** Stéphane, « Entre Manche et mer du Nord, entre Grande-Bretagne et continent : les relations à travers le détroit dans les premiers siècles médiévaux », dans *Les Champs relationnels en Europe du Nord et du Nord-Ouest*, 1994, p. 29-43.
1045. **LEBECQ** Stéphane, « L'homme, la mer et les échanges dans l'Europe du Nord-Ouest au début du Moyen Âge (v^e-x^e siècle) », *Revue du Nord*, 76, 1994, p. 391-400.
1046. **LEBECQ** Stéphane, « Entre terre et mer : la mise en valeur des contrées littorales de l'ancienne Frise », dans Élisabeth Crouzet-Pavan (dir.), *Environnement et développement économique, Histoire, économie et société*, Paris, SEDES, 1997, p. 361-376.
1047. **LEBECQ** Stéphane, « Le grand commerce frison au début du Moyen Âge : une mise à jour », *Revue du Nord*, 79, 1997, p. 995-1006.
1048. **LEBECQ** Stéphane, « Routes of change : production and distribution in the West (Vth-VIIIth century) », dans M. Brown, L. Webster (dir.), *The transformation of the Roman World (AD 400-900)*, London, The British Museum, 1997, p. 67-78.
1049. **LEBECQ** Stéphane, « Long distance merchants and the forms of their ventures at the time of the Dorestad Heyday », dans H. Sarffatij, W.J.H. Verwers, P. J. Woltering (dir.), *In discussion with the past: archeological studies presented to W.A. van Es*, Sarfati, Verwers et Woltering éd., Amersfoort, 1999, p. 233-238.
1050. **LECOQUIERRE** Bruno, « Un modèle diachronique des ports normands dans l'espace-monde ? », dans *Les Ports normands, un modèle ?*, Rouen, Publications de l'université de Rouen, 1999, p. 225-230.
1051. **LEFEBVRE DES NOETTES** (Cdt.), *De la marine antique à la marine moderne : la révolution du gouvernail*, Paris, Masson, 1935.
1052. **LEFEUVRE** Daniel, *Chère Algérie, 1930-1962*, Paris, Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer, 1997.
1053. **LEGUÉ-DUPOND** Pascale, *La Moisson des marins paysans. L'huitre et ses éleveurs dans le bassin de Marennes-Oléron*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'Homme, 1990.
1054. **LEGUÉ-DUPOND** Pascale, « L'huitre de Marennes, entre domaine public et espaces privés », n° spécial Littoral, *Études Rurales*, n° 133-134, 1994, p. 137-148.
1055. **LEJEUNE** Dominique, *Les Sociétés de géographie en France et l'expansion coloniale au XIX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1993

1056. **LEMAIRE** Philippe, **MERCK** André, *A. C. F. – Dunkerque, constructeurs de navires*, Joué-les-Tours, Alan Sutton, 1998.
1057. **LEMERCIER** François-Xavier, « La pêche morutière à Honfleur à la fin du XVI^e siècle », dans *Actes du 35^e congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie* (Granville, 18-22 oct. 2000), Caen, *Annales de Normandie*, n° 6, 2001, p. 55-66.
1058. **LEMÉTAYER** Gilbert, « Le droit de pêche sous l'ancien régime dans la baie du Mont Saint Michel », *Revue de l'Avranchin et du pays de Granville*, t. LXXIII, n° 368, sept. 1996, p. 129-168.
1059. **LEMÉTAYER** Gilbert, « Historique des concessions sur l'estran de la baie du Mont Saint Michel », dans *Ils vivent avec le rivage*, 2005, p. 207-218.
1060. **LÉON** Pierre (dir.), *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle, Actes du colloque national de l'AFHE, octobre 1973*, Lyon, Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, 1975.
1061. **LÉON** Pierre (dir.), *Histoire économique et sociale du monde*, Paris, Armand Colin, 1977-1978, 6 vol.
1062. **LEPAGE** André, « La Basse Côte-Nord du Saint-Laurent : une ethnologie en construction », *Recherches sociographiques*, 11, 1-2, 1970, p. 9-15.
1063. **LEPAGE** André, « Le capitalisme marchand et la pêche à la morue en Gaspésie : La Charles Robin and Company dans la baie des Chaleurs, 1820-1870 », thèse de doctorat en anthropologie, université Laval, 1983.
1064. **LEPAGE** André, « La compagnie Robin et le développement de la pêche morutière dans le golfe Saint-Laurent au 19^e siècle », dans *Traditions maritimes au Québec*, colloque international, octobre 1984, Québec, Gouvernement du Québec, Commission des biens culturels, p. 134-157.
1065. **LEPETIT** Bernard, *Chemins de terre et voie d'eau. Réseau de transport et organisation de l'espace en France, 1740-1840*, Paris, EHESS, 1984.
1066. **LEROUX** Alfred, « Relations commerciales de La Rochelle avec la Hanse teutonique, XIII^e-XV^e siècles », *Bulletin de la Société des archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. 8, 1888, p. 40-43.
1067. **LEROUX** Alfred, « Bordeaux et la Hanse teutonique au XV^e siècle », *Revue historique de Bordeaux*, t. III, 1910.
1068. **LÉRY** Jean de, *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil (1557)*, Frank Lestringant éd., Montpellier, Presses du Languedoc/Max Chaleil, 1992.
1069. *Les Opérations des sous-marins des FNFL*, Vincennes, SHM, 1967.
1070. **LESORT** André, « Gilles de Clamecy, bourgeois de Paris et de Rouen, négociant et armateur à la fin du XIV^e et au début du XV^e siècle », *Bulletin philologique et historique*, année 1958, Paris, 1959, p. 227-236.
1071. **LESPAGNOL** André, « Saint-Malo et l'Espagne : aperçu historique d'ensemble (XV^e-XVII^e siècles) », *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1975, p. 166-182.

1072. **LESPAGNOL** André, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, 1^{re} éd., Saint-Malo, Éditions de l'Ancre de Marine, [1990], rééd. Rennes, PUR, 1997.
1073. **LESPAGNOL** André, *La Course malouine au temps de Louis XIV : entre l'argent et la gloire*, Rennes/Paris, Apogée/PUF, 1995.
1074. **LESPAGNOL** André, « Bassins d'emplois et mobilité des populations dans les sociétés littorales. L'espace morutier de la Manche occidentale aux XVII^e-XX^e siècles », dans Gérard **LE BOUËDEC** et François **CHAPPÉ** (dir.), *Actes de la table ronde du Centre de recherche sur les sociétés littorales du Ponant*, Lanester, 1996, p. 16-30.
1075. **LESTRINGANT** Frank, « Les protestants et la liberté des mers, d'Urbain Chauveton à Grotius », dans *Coligny, les protestants et la mer*, 2006, p. 25-33.
1076. **LESTRINGANT** Frank, « Quelle religion pour les flibustiers ? La question du protestantisme », dans *L'Aventure de la flibuste*, 2002, p. 119-145.
1077. **LÉTOUBLON** F. (dir.), *Impressions d'îles*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 1996.
1078. **LEVASSEUR** Émile, *Histoire du commerce de la France*, Première partie : *Avant 1789*, Paris, Arthur Rousseau, 1911.
1079. **LEVASSEUR** Olivier, *Les Usages de la mer en Trégor au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat, université Rennes II, 2000.
1080. **LEVASSEUR** Olivier, *Charles Cornic 1731-1809, un mythe corsaire*, Rennes, Apogée, 2003.
1081. **LEVASSEUR** Olivier, « La pluriactivité sur le littoral septentrional de la Bretagne d'après les rapports de Le Masson du Parc (1726) : premiers résultats », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 115-130.
1082. **LEVASSEUR** Olivier, « La question des goémons sur les côtes nord de Bretagne aux XVIII^e et XIX^e siècles », dans *Ils vivent avec le rivage*, 2005, p. 113-134.
1083. **LEVASSEUR** Olivier, *Brève Histoire de l'ostréiculture bretonne, naissance, création et survie d'une activité littorale*, Morlaix, Skol Vreizh, 2005.
1084. **LEVASSEUR** Olivier, « L'étonnante carrière de Charles Cornic », *Le Chasse-marée*, n° 184, janvier 2006, p. 44-57.
1085. **LEVASSEUR** Olivier et **PAPINOT** Christian, « Entre coutumes et décrets : la consommation de l'estran en Bretagne du XVII^e siècle à nos jours », dans Corinne Beck, Renaud Benarrous, Jean-Michel Derex et al. (dir.), *Actes du colloque Zones Humides Européennes : espaces productifs d'hier et d'aujourd'hui, Colloque international des 20-22 octobre 2005*, Estarium, Groupe d'histoire des zones humides, 2007.
1086. **LEVOT** Prosper Jean, *Histoire de la ville et du port de Brest*, t. 1, *La ville et le port jusqu'en 1681*, Brionne, Le Portulan, 1972 (fac. sim. de l'éd. de 1864-1866).
1087. **LIEPPE** Denis, « La représentation cartographique du rivage occidental de la France aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Communications 1993-1994*, Comité

- de documentation historique de la Marine, Vincennes, SHM, 1995, p. 323-342.
1088. **LIEPPE** Denis, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime aquitain ; Procès verbaux des visites de François Le Masson du Parc, Inspecteur général des pêches du Royaume*, Bordeaux, Éditions de l'Entre-deux-mers, 2004.
1089. **LIMONIER** Charles, *Les 110 ans de la Havraise Péninsulaire*, Marseille, Éditions P. Tacussel, 1993.
1090. **LINON-CHIPON** Sophie, « Sous le prisme de la flibuste », dans *L'Aventure de la flibuste*, 2002, p. 313-325.
1091. **LLINARES** Sylviane, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.
1092. **LLINARES** Sylviane, « La normalisation dans la marine de guerre française au XVIII^e siècle », dans Robert Belot, Michel Cotte, Pierre Lamard (dir.), *La Technologie au risque de l'histoire*, UTBM- Berg International Éditeurs, 2000, p. 363-378.
1093. **LLINARES** Sylviane, « Innovation et mutation technique : la marine de guerre française 1750-1860 » dans L. Hilaire-Pérez et A.-F. Garçon (dir.), *Les Chemins de la nouveauté, innover, inventer au regard de l'histoire, Actes du colloque international, Paris CNAM 20-21 mars 2000*, Paris, CTHS, 2003, p. 331-342.
1094. **LLINARES** Sylviane et **HRODEJ** Philippe (dir.), *Techniques et colonies XVI^e-XX^e siècles*, Paris, Publications de la Société française d'histoire d'Outre-Mer, 2005.
1095. **LLINARES** Sylviane, « Les archives de l'invention de la marine de guerre, réflexion pour une exploitation de la série G (xviii-xixe siècles) » dans M.-S. Corcy, C. C. Demeulenaere-Douyère, L. Hilaire-Pérez (dir.), *Les Archives de l'invention*, Toulouse, CNRS/université de Toulouse-Le Mirail, 2006, p. 363-377.
1096. **LLINARES** Sylviane, « Historiographie de la construction navale en France », dans *La Construction navale et sa mémoire. Archives et patrimoine*, Rouen, Archives départementales de la Seine-Maritime, 2006.
1097. **LOO** Yvo Van, « Pour la liberté et la fortune. La course néerlandaise pendant la guerre de religion aux Pays-Bas 1568-1609 », dans *Coligny, les protestants et la mer*, 2006, p. 91-107.
1098. **LOTTIN** Alain (dir.), *Histoire de Boulogne-sur-Mer*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1983.
1099. **LOUNSBURY** Ralph Greenlee, *The British Fishery at Newfoundland, 1634-1763*, Archon Books, Hamden, 1969.
1100. **LOUVIER** Patrick, *La Puissance navale et militaire britannique en Méditerranée (1840-1871)*, Vincennes, SHD, 2006.
1101. **LUC** Albert-Michel, *Les Gens de mer dans l'île de Ré au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat, université de Poitiers, 2005.

1102. **LUCENA SALMORAL** Manuel, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América : perros, mendigos y otros malditos des mar*, Madrid, Editorial Mapfre, 1994.
1103. **LUND** Richard L, « "Fishing for Stamps" : The Origins and Development of Unemployment Insurance for Canada's Commercial Fisheries, 1941-1971 », *Journal of the Canadian Historical Association*, 1995, 6, p. 179-208.
1104. **LUNSFORD** Virginia West, *Piracy and privateering in the golden age Netherlands*, New York, Palgrave Macmillan, 2005.
1105. **LÜTZELSCHWAB** Claude, *La Compagnie genevoise des colonies suisses de Sétif (1853-1956). Un cas de colonisation privée en Algérie*, Berne, Peter Lang, 2006.
1106. **MA** Shuo, *Compétition internationale et politiques nationales dans les transports maritimes*, Paris, Ifremer, 1988.
1107. **MACDONALD** David A., « Really no Merchant : An Ethnohistorical Account of Newman and Company and the Supplying System in the Newfoundland Fishery at Harbour Breton, 1850-1900 », thèse de doctorat, université Simon Fraser, 1988.
1108. **MAGALHÃES-GODINHO** Vitorino, *L'Économie de l'empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles*, Paris, SEVPEN, 1969.
1109. **MAGOSSE** Reinoud, *Al die willen te kap'ren varen : de Oostendse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*, (À tous ceux qui veulent partir en course : la course ostendaise durant la guerre de Succession d'Espagne), Ostende, Oostendse Historische Publicaties 7, 1999.
1110. **MAHAN** Alfred Thayer, *Influence de la puissance maritime dans l'Histoire*, Paris, Société française d'éditions d'art L.-Henry May, 1899.
1111. **MAILLARD** Jean-Louis, *La Révolution industrielle au Havre, 1860-1914*, thèse de troisième cycle, université de Rouen, 1978.
1112. **MAILLARD** Jean-Claude, « La construction navale au Havre de 1830 à nos jours », *Études normandes*, 1980, n° 3, p. 41-68.
1113. **MALGORN**, B., *La Population d'Ouessant au XVIII^e siècle, étude démographique*, maîtrise, université Rennes 2, 1972.
1114. **MALON** Claude, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Caen-Le Havre-Rouen, Publications des universités de Rouen et du Havre-Presses universitaires de Caen, 2006.
1115. **MALVEZIN** Théophile, *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours*, Bordeaux, Bellier et Coie, 1892.
1116. **MANNION** John J., *Irish Settlements in Eastern Canada: A Study of cultural Transfer and Adaptation*, Toronto, University of Toronto Press, 1974.
1117. **MANNION** John J. (dir.), *The Peopling of Newfoundland: Essays in Historical Geography*, Memorial University of Newfoundland, ISER, St. John's, 1977.
1118. **MANNION** John J., « Irish Merchants Abroad : The Newfoundland Experience, 1750-1850 », *Newfoundland Studies*, 1986, 2, 2, p. 127-190.

1119. MANNION John J., GORDON HANDCOCK W. et MACPHERSON Alan G., « Les pêches de Terre-Neuve au XVIII^e siècle », planche n° 25, dans R. Cole Harris et Geoffrey J. Matthews (dir.), *Atlas historique du Canada. Des origines à 1800* (t. 1), Montréal, Presses de l'université de Montréal, 1987.
1120. MANŒUVRE Laurent, *Louis Garneray 1783-1857, peintre, écrivain, aventurier*, Paris, Bibliothèque de l'Image, 2002.
1121. MANTELLIER Philippe, *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire*, Orléans, Herluison, 1864-1869, 3 vol.
1122. MARCADON Jacques, *Étude géographique de l'avant-pays des ports français*, Paris, Masson, 1988.
1123. MARCHAND Guy, « Le décret-loi (toujours en vigueur) du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime », dans *Ils vivent avec le rivage*, 2005, p. 219-225.
1124. MARCHAND Hélène, « Les parcs marins, insulaires et littoraux du Saint-Laurent : vers une protection des richesses patrimoniales océaniques du Canada », *Études canadiennes*, 50, 2001, p. 101-114.
1125. MARIMOUTOU J.-C., RACAULT J.-M., *Actes du colloque L'insularité : thématique et représentations*, Paris, L'Harmattan, 1995.
1126. MARLEY David F., *Pirates and Privateers of the Americas*, Santa Barbara, Denver et London, ABC-CLIO, 1994.
1127. MARLIER Jean-Noël, *Les Approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le Second Empire (Brest, Cherbourg et Toulon)*, thèse de doctorat, université de Besançon, 2005.
1128. MARNOT Bruno, « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 », *Histoire, Économie et Société*, n° 3, 1999, p. 643-658.
1129. MARNOT Bruno, « Bordeaux au XIX^e siècle : un port isolé des axes de circulation ? », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 2005, n° 7-8, p. 79-89.
1130. MARNOT Bruno, « Interconnexion et reclassements : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX^e siècle », *Flux*, n° 59, janvier-mars 2005, p. 10-21.
1131. MARNOT Bruno, « L'action des chambres de commerce dans la politique des ports en France au tournant des XIX^e-XX^e siècles, dans Dominique Barjot et alii (dir.), *Industrie et politique en Europe occidentale et aux États-Unis (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, PUPS, 2006, p. 193-208.
1132. MARNOT Bruno, « Les ports français et le Pacifique au XIX^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 6, 2006, p. 49-71.
1133. MARNOT Bruno, « Les relations commerciales entre la France et l'Amérique du Nord au XIX^e siècle », dans Yves Lamonde, Didier Poton (dir.), *'La Capricieuse' (1855). Les relations France-Québec (1760-1914)*, Québec, Presses de l'université Laval, 2006, p. 1-15.
1134. MARNOT Bruno, « Bordeaux et Hambourg : destins croisés de deux ports européens au XIX^e siècle », dans Bernard Lachaise, Burghart Schmidt (dir.),

Bordeaux-Hambourg. Zwei Städte und ihre Geschichte, Hambourg, DOBU Verlag, 2007, p. 500-520.

1135. MARSEILLE Jacques, « L'industrialisation des colonies : affaiblissement ou renforcement de la puissance française », *RFHOM*, 1982, premier trimestre, p. 23-34.
1136. MARSEILLE Jacques, « L'investissement privé dans l'empire colonial : mythes et réalités », dans Catherine Coquery-Vidrovitch, Alain Forest (dir.), *Entreprises et entrepreneurs en Afrique, XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Laboratoire connaissance du Tiers-Monde/L'Harmattan, t. 1, 1983, p. 43-57.
1137. MARSEILLE Jacques, *Empire colonial et capitalisme français, histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, 1984.
1138. MARSEILLE Jacques (dir.), *La France et l'outre-mer*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998.
1139. MARTEL André, « De l'histoire militaire à l'histoire de la Défense », *Bulletin de l'Association des historiens contemporanéistes de l'enseignement supérieur et de la recherche*, n° 14, octobre 1996, p. 7-23.
- 494 1140. MARTEL Marie-Thérèse de, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'Intendance du port de Rochefort (1691-1697)*, Vincennes, SHM, 1982.
1141. MARTIN Alphonse, *Origines du Havre : description historique et topographique de la ville françoise et du Havre de Grâce (1515-1541), avec un plan de la ville en 1524*, Brionne, Le Portulan, 1970 (fac. sim. de l'éd. de 1885).
1142. MARTIN Gaston, *Nantes et la Compagnie des Indes (1664-1769)*, Paris, Marcel Rivière, 1928.
1143. MARTIN Gaston, *L'Ère des négriers (1714-1774), Nantes au XVIII^e siècle*, 1^{re} éd. [1933], rééd. Paris, Karthala, 1993.
1144. MARTIN Jean-Pierre, *Une histoire de la Méridienne. Textes, enjeux et passions autour du Méridien de Paris, 1666-1827*, Cherbourg, Isoète, 2000.
1145. MARTIN Jean-Pierre, « Le French-Shore au début du XIX^e siècle », *Actes des premières journées d'histoire de la grande pêche, Granville 1999, Études et Documents n° 20*, Saint-Lô, Société d'archéologie et d'histoire de la Manche, 2003, p. 101-112.
1146. MARTIN Pierre, *Les Fermiers du rivage : droits maritimes, seigneurs, fermiers et fraudeurs en Bretagne sous l'Ancien Régime*, thèse de doctorat, université de Bretagne-Sud, 2004.
1147. MARTIN Pierre, « D'une rive à l'autre. Passages, passeurs et pluriactivité dans les estuaires bretons du XVI^e au XVIII^e siècles », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 71-94.
1148. MARTIN Pierre, « Les fermiers des droits maritimes dans la tourmente. La violence sur l'éstran et au fond des estuaires en Bretagne sous l'ancien régime », dans *La Violence et la Mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècles)*, 2004, p. 127-141.

1149. **MARTINEZ LÒPEZ** Manuel, *Piratas y corsarios en las costas de Alicante*, San Vicente, Club Universitarios, 2006.
1150. **MARX** Jenifer, *Pirates and Privateers of the Caribbean*, Malabar (Floride), Krieger, 1992.
1151. **MARX** Jenifer, « Le crépuscule des boucaniers », dans *L'Aventure de la fibuste*, 2002, p. 251-274.
1152. **MARZAGALLI** Silvia, *Les Boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental 1806-1813 Bordeaux, Hambourg, Livourne*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1999.
1153. **MARZAGALLI** Silvia, *Stratégies marchandes et organisation du monde du négoce en Europe et aux Amériques (fin XVII^e-début XIX^e siècle)*, mémoire pour l'Habilitation à diriger des recherches, université Paris I-Sorbonne, 2004.
1154. **MASSÉ** M., *Une paroisse rurale d'Aunis au XVIII^e siècle : Ars-en-Ré, économie & société (1690-1790)*, maîtrise, université de Poitiers, 1975.
1155. **MASSON** Paul, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, Paris, Hachette, [1896], rééd. New York, Burt Franklin, 1967.
1156. **MASSON** Paul, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, [1911], rééd. New York, Burt Franklin, 1967.
1157. **MASSON** Philippe, *Delcassé, ministre de la Marine*, DES, université Paris-Sorbonne, 1950.
1158. **MASSON** Philippe, *Histoire de la marine française*, t. I, *L'Ère de la voile*, Paris-Limoges, Lavauzelle, [1981], rééd. 1992.
1159. **MASSON** Philippe, *La Marine française et la mer Noire (1918-1919)*, Publications de La Sorbonne, 1982.
1160. **MASSON** Philippe, *Histoire de la marine française*, t. II, *De la vapeur à l'atome*, Paris-Limoges, Lavauzelle, [1983], rééd. 1992.
1161. **MASSON** Philippe, *La Crise de Suez (novembre 1956-avril 1957)*, Vincennes, SHM, [1966], rééd. 1986.
1162. **MASSON** Philippe, *La Marine française et la guerre 1939-1945*, Paris, Tallandier, [1991], rééd. 2000.
1163. **MASSON** Philippe, **MURACCIOLE** José, **DE VILLARDI DE MONTLAUR** Guy, *La Participation de la marine française aux débarquements de Normandie, de Corse et de Provence*, Vincennes, SHM, 1969.
1164. **MASSON** Renée, *La Marine française lors de la crise de Fachoda (1898-1899)*, DES, université de Paris, 1955.
1165. **MATHOREZ** Jules, « Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne », *Bulletin hispanique*, t. XIV, 1912, p. 119-126 et 383-407 ; t. XV, 1913, p. 188-206.
1166. **MATHOREZ** Jules, « Notes sur la colonie hollandaise de Nantes », *Revue du Nord*, t. IV, 1913, p. 1-46.
1167. **MATHOREZ** Jules, « Notes sur l'histoire de la colonie portugaise de Nantes », *Bulletin hispanique*, t. XV, 1913, p. 316-339.

1168. **MATHOREZ** Jules, « Les Italiens à Nantes et dans le pays nantais », *Bulletin italien des Annales de la faculté de Bordeaux*, t. XIII, 1913 ; rééd. *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1983, p. 295-310.
1169. **MATHOREZ** Jules, « Notes sur les Espagnols en France, depuis le XVI^e siècle jusqu'au règne de Louis XII », *Bulletin hispanique*, 1914, t. XVI, p. 337-371.
1170. **MATHOREZ** Jules, « Note sur la pénétration des Espagnols en France du XII^e au XVI^e siècle », *Bulletin hispanique*, t. XXIV, 1922, p. 41-66.
1171. **MATTHEWS** David Ralph, *Controlling Common Property: Regulating Canada's East Coast Fishery*, Toronto, University of Toronto Press, 1993.
1172. **MAUBERT** Claude Guy, « Le mouvement du port de Barcelone pendant l'hiver 1357 », *Anuario de estudios medievales*, t. 10, 1980, p. 659-688.
1173. **MAUCLÈRE** J., *L'Île de Noirmoutier*, La Rochelle, R. Bergevin, 1931.
1174. **MAURO** Frédéric, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle (1570-1670) : étude économique* Paris, SEVPEN, 1960.
1175. **MAXWELL** Kenneth, « Pirate Democracy », *New York Review of Books*, n^o 44, 6 mars 1997, p. 34-37.
1176. **MAXWELL** Susan, « Henry Seckford Sixteenth Century, Merchant Courtier and Privateer », *Mariner's Mirror*, n^o 82, nov. 1996, p. 387-397.
1177. **MAZIANE** Leïla, *Salé et ses corsaires (1666-1727) Un port de course marocain au XVII^e siècle*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2008.
1178. **MC DERMOTT** James, *Martin Frobisher: Elizabethan privateer*, New Haven London, Yale University Press, 2001.
1179. *Méditerranée et Océan Indien*, Travaux du 6^e Colloque international d'histoire maritime (Venise, 20-24 septembre 1962), Christiane Villain-Grandossi et Manlio Cortelazzo (dir.), Paris, SEVPEN, 1970.
1180. **MEHAUD** Catherine, *Mer et Outre-Mer : Bibliographie des travaux intéressant l'histoire maritime publiés en France de 1962 à 1975*, Paris, L'Érudit, 1984.
1181. **MERCK** André, « Transformations techniques dans la construction navale contemporaine », dans *Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest*, 1986, p. 125-143.
1182. **MEROUCHE** Lemnouar, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane : la course, mythes et réalités*, Saint-Denis, Bouchine, 2007.
1183. **MEULEAU** Marc, *Des pionniers en Extrême-Orient. La Banque de l'Indochine, 1875-1975*, Paris, Fayard, 1990.
1184. **MEYER** Jean, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle* Paris, SEVPEN, [1969], rééd. Paris, EHESS, 1999.
1185. **MEYER** Jean, « L'évolution de la guerre maritime et de son matériel (1650-1815) » dans *Les Marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, 1985, p. 123-145
1186. **MEYER** Jean, *L'Europe et la conquête du monde (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Armand Colin, 1990.

1187. MEYER Jean, « Marine de guerre, science et technologie (1750-1850) dans J. Dhombres (dir.), *La Bretagne des savants et des ingénieurs, 1750-1825*, Rennes, Ouest-France, 1991, p. 126-142.
1188. MEYER Jean, *Béveziers, 1690, la France prend la maîtrise de la Manche*, Paris, Economica, 1993.
1189. MEYER Jean, « Les élites des villes portuaires à l'époque moderne », dans Jean-Pierre Bardet et Madeleine Foisil (dir.), *La Vie, la mort, la foi, le temps. Mélanges Pierre Chaunu*, Paris, PUF, 1993, p. 187-204.
1190. MEYER Jean et ACERRA Martine, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994.
1191. MEYER Jean, « Technique et guerre navale à l'époque moderne », *Revue historique des Armées*, n° 2, 1997, p. 11-22.
1192. MEYER W. R., « English Privateering in the War of Spanish Succession », *Mariner's Mirror*, n° 69, nov. 1983, p. 435-446.
1193. MEYER W.-R., « English privateering in the war of 1688-1697 », *Mariner's Mirror*, 1981, p. 259-272.
1194. MEYER-SABLÉ Nathalie, « Pilleurs d'épaves sur les côtes de Bretagne sud au XIX^e siècle », dans *Ils vivent avec le rivage*, 2005, p. 265-270.
1195. MÉZIN Anne, *Les Consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)*, Paris, Imprimerie nationale, 1997.
1196. MICHEA Hubert, « Le passage du Raz de Saint-Mathieu au Moyen Âge », *Neptunia*, n° 147, 1982, p. 33-38.
1197. MICHEA Hubert, « Instruments de navigation et techniques d'estime de la position à la mer au temps des grandes découvertes », *Neptunia*, n° 156, 1984, p. 11-15.
1198. MICHEA Hubert, « El Victorial ou les navigations d'un chevalier d'Espagne au XIV^e siècle », *Neptunia*, 1985, n° 159, p. 1-5.
1199. MICHEA Hubert, « Le passage de la pointe de Bretagne au Moyen Âge », dans *La France anglaise au Moyen Âge, Colloque des Sociétés savantes (Poitiers, 1986)*, Paris, CTHS, 1988, p. 421-430.
1200. MICHEA Hubert, « L'île de Quemenes et les relations entre Bayonnais et Bretons, 1292 », dans *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Paris, 1995, p. 285-291.
1201. MICHEL Francisque, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux, principalement sous l'administration anglaise*, Bordeaux, J. Delmas, 1867-1870, 2 vol.
1202. MICHEL Jacques, *La Marine française en Indochine de 1939 à 1955*, Vincennes, SHM, 1972-1977, 5 vol.
1203. MICHON Bernard, *L'Aire portuaire nantaise aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse de doctorat, université de Nantes, 2005.
1204. MIÈGE Jean-Louis (dir.), *Navigation et gens de mer en Méditerranée de la Préhistoire à nos jours*, Paris, CNRS, 1980.

1205. MIÈGE Jean-Louis, « Aspects de la course marocaine du XVII^e au XIX^e siècle », dans *La Guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, 2000, p. 39-72.
1206. MILON Bruno, « La construction du port de La Pallice », *Écrits d'Ouest*, n° 7, 1998, p. 157-190.
1207. MIMEAULT Mario, « Les entreprises de pêche à la morue de Joseph Cadet, 1751-1758 », *RHAF*, 37, 4, 1984, p. 557-572.
1208. MIMEAULT Mario, « La continuité de l'entreprise des compagnies de pêche françaises et jersiaises sur les pêcheurs au XVIII^e siècle. Le cas de la compagnie Robin », *Histoire sociale*, t. 18, vol. 35, 1985, p. 59-74.
1209. MIMEAULT Mario, « Le capital industriel des pêches dans la baie de Gaspé de 1760 à 1866 », *Acadiensis*, 25, 1, 1995, p. 33-53.
1210. MINARD Philippe, *La Fortune du colbertisme. État et industrie dans la France des Lumières*, Paris, Fayard, 1998.
1211. MINISTÈRE DE LA CULTURE-DRAC DE POITOU-CHARENTES, *Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France : l'île de Ré*, Paris, Imprimerie nationale, 1979.
1212. MINISTÈRE DE LA CULTURE-DRAC DE POITOU-CHARENTES, *Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France : cantons de l'île d'Oléron*, Paris, Imprimerie nationale, 1993.
1213. MINOIS G., « Les missions dans les îles bretonnes dans la première moitié du XVII^e siècle », dans *Foi Chrétienne et milieux maritimes*, 1989, p. 19-37.
1214. MIRA CABALLOS Esteban, *La Armada Guadacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias 1521-1550*, Brenes, Muñoz Moya, 1998.
1215. MOLINIER Alain, *Une paroisse du Bas-Languedoc : Sérignan (1650-1792)*, Montpellier, Déhan, 1968.
1216. MOLLAT DU JOURDIN Michel, *Comptabilité du port de Dieppe au XV^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1951.
1217. MOLLAT DU JOURDIN Michel, *Le Commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, Paris, Plon, 1952.
1218. MOLLAT DU JOURDIN Michel, *Comptes généraux de l'État bourguignon entre 1416 et 1420*, Paris, Klincksieck, 1965.
1219. MOLLAT DU JOURDIN Michel, *Grands voyages et connaissance du monde du XIII^e siècle à la fin du XV^e siècle*, Paris, Centre de documentation universitaire, 1966-1969, 2 vol.
1220. MOLLAT DU JOURDIN Michel, *Genèse médiévale de la France moderne, XIV^e-XV^e siècles*, Paris, Arthaud, 1970.
1221. MOLLAT DU JOURDIN Michel, *Études d'histoire maritime (1938-1975)*, Torino, Bottega d'Erasmus, 1977.
1222. MOLLAT DU JOURDIN Michel, *Études sur l'économie et la société de l'Occident médiéval : XI^e-XV^e siècles*, London, Variorum Reprints, 1977.
1223. MOLLAT DU JOURDIN Michel, *Histoire de Rouen*, Toulouse, Privat, 1979.

1224. **MOLLAT DU JOURDIN** Michel, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX^e-XVI^e siècle)*, Paris, Firmin-Didot, 1983.
1225. **MOLLAT DU JOURDIN** Michel, *Jacques Cœur ou l'esprit d'entreprise au XV^e siècle*, Paris, Aubier, 1988.
1226. **MOLLAT DU JOURDIN** Michel, *L'Europe et la mer*, Paris, Le Seuil, 1993.
1227. **MOLLAT DU JOURDIN** Michel (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987.
1228. **MOLLAT DU JOURDIN** Michel, *Les Explorateurs du XIII^e au XVI^e siècles*, Paris, CTHS, 1992.
1229. **MOLLAT DU JOURDIN** Michel, **DE LA RONCIÈRE** Monique, *Les Portulans. Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècles*, Paris, Nathan, 1984.
1230. **MONAQUE** Rémi, *L'École de guerre navale (1896-1993)*, Vincennes, SHM, 1995.
1231. **MONTEIL** Maurice, *Formation et évolution de la notion de domanialité publique*, Paris, Larose, 1904.
1232. **MONTEL** Nathalie, *Le Chantier du canal de Suez (1859-1969). Une histoire des pratiques techniques*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1998.
1233. **MONTERGON** Camille de, *Au large de Concarneau, Les Glénans*, Concarneau, Le Tendre, 1957.
1234. **MORANVILLE** Henri, « Notes de statistique douanière sous Philippe VI de Valois », *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. LXIV, 1903, p. 567-576.
1235. **MORDAL** Jacques, *La Bataille de Dunkerque*, Paris, Éditions Self, 1948.
1236. **MORDAL** Jacques, *La Campagne de Norvège*, Paris, Éditions Self, 1949.
1237. **MORDAL** Jacques, *La Bataille de Casablanca (8-9-10 novembre 1942)*, Paris, Plon, 1952.
1238. **MORDAL** Jacques, *La Bataille de Dakar*, Paris, Ozanne, 1956.
1239. **MORDAL** Jacques, *Les Poches de l'Atlantique*, Paris, Presses de la Cité, 1965.
1240. **MOREAU** Jean-Pierre, « La flibuste, quelques rectifications historiques », *Neptunia*, n° 179, 1990, p. 7-13.
1241. **MOREAU** Jean-Pierre, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu*, Paris, Karthala, 1992.
1242. **MOREAU** Jean-Pierre, « De la flibuste nord-européenne à la flibuste antillaise. L'exemple français 1504-1625 », dans *Dans le sillage de Colomb*, 1995, p. 119-124.
1243. **MOREAU** Jean-Pierre, « La course ou flibuste dans les Antilles, seconde période 1600-1630 », dans *La France-Amérique XVI^e-XVIII^e siècles*, 1998, p. 259-273.
1244. **MOREAU** Jean-Pierre, *Pirates*, Paris, Tallandier, 2006.
1245. **MORGAN** F. W., *Ports and Harbours*, London, Hutchinson University Library, 1958.

1246. **MORIN** Robert, *D'une guerre à l'autre dans l'aviation maritime (1917-1940)*, Paris, ARDHAN (Association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'aéronautique navale), 2001.
1247. **MORINEAU** Michel, *Jauges et méthodes de jauges anciennes et modernes*, Paris, Armand Colin, 1966.
1248. **MORISSET** Christian et **BITHONNEAU** Roger, « Les écluses à poisson de l'île d'Oléron », *Cahiers d'Oléron*, n° 10, 1988.
1249. **MORLAT** Patrice, *Indochine années vingt. Le Balcon de la France sur le Pacifique*, Paris, Les Indes savantes, 2001.
1250. **MORLAT** Patrice, *Indochine années vingt : le rendez-vous manqué. La politique indigène des grands commis au service de la mise en valeur*, Paris, Les Indes savantes, 2005.
1251. **MOTTE** Martin, « L'après-Grande Guerre dans la *Revue Maritime*, 1920-1923 », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale VI*, Paris, Economica, 1997, p. 117-151.
1252. **MOTTE** Martin, *Une éducation géostratégique : la pensée navale française, de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004.
1253. **MOUSSETTE** Marcel, « La pêche à la baleine : méthodes de capture de la baleine utilisées dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent », *Revue d'histoire de la Gaspésie*, 10, 1, janvier-mars 1972, p. 16-30.
1254. **MURACCIOLE** José, *Historique de la Combattante torpilleur des FNFL*, Vincennes, SHM, 1971.
1255. **MURPHY** Orville T., « The Comte de Vergennes, The Newfoundland Fisheries and the Peace Negotiation of 1783 : A Reconsideration », *Canadian Historical Review*, 46, 1, 1965, p. 32-46.
1256. **MUSSAT** A., **HAMON** F., **MENOU** J.C., *Inventaire général des monuments et des richesses de la France : Belle-Île-en-Mer*, Rennes, Oberthur, 1978.
1257. **MUSSET** Georges, *La Rochelle et ses ports*, La Rochelle, Siret, 1890.
1258. **MUSSET** Georges, « Les ports francs, étude historique », *Recueil de la commission des arts et monuments historiques de la Charente-Inférieure*, t. XVI, 1902, p. 179-225, 235-275, 283-315.
1259. **MUSSET** Lucien, « Le droit de varech dans la coutume rédigée de Normandie (1583) et ses commentateurs », dans *Actes du XXV^e Congrès des Sociétés Archéologiques et Historiques de Normandie, 1990*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île de Tahitou, 1995.
1260. **NAUDIN** Ronan, *La Population de Belle-Île-en-Mer (1750-1918)*, Cholet, Hérault, 1997.
1261. **NEARY** Peter, « The French and American Shore Questions as Factors in Newfoundland History », dans James Hiller et Peter Neary (dir.), *Newfoundland in the Nineteenth and Twentieth Centuries: Essays in Interpretation*, Toronto, University of Toronto Press, 1980, p. 95-122.
1262. **NEE** Marlène, *Arsenal et activités associées : les industries maritimes à Cherbourg 1900-1939*, thèse de doctorat, université de Caen, janvier 2008.

1263. NEIS Barbara, « Fishers' Ecological Knowledge and Stock Assessment in Newfoundland », *Newfoundland Studies*, 1992, 8, 2, p. 155-178.
1264. NEMEC Thomas, *An Ethnohistorical and Ethnographic Study of the Cod Fishery at St. Schotts, Newfoundland*, thèse de Doctorat, université du Michigan, 1980.
1265. NERZIC Jean-Yves et BUCHET Christian, *Marins et Flibustiers du Roi-Soleil, Carthagène 1697*, Aspet, PyrÉGraph, 2002.
1266. NOËL Érick, *Les Beauharnais, une fortune antillaise 1756-1796*, Genève, Droz, 2003.
1267. NOGUÈRES Henri, *Le Suicide de la flotte française à Toulon*, Paris, Robert Laffont, 1961.
1268. O'BRIAN Patrick, *The letter of Marque*, London, William Collins & Ca, 1988.
1269. OHLMEYER Jane H., « Irish Privateers during the Civil War », *Mariner's Mirror*, n° 76, mai 1990, p. 119-133.
1270. OLIVIER Frédéric, *Normandie, un chef d'œuvre français, 1935-1942*, Douarnenez, Chasse-marée, 2005.
1271. OLLIER F., « L'hôpital militaire et royal d'Ouessant (1762) », *Les Cahiers de l'Iroise*, 1983, p. 177-184.
1272. OMMER Rosemary E., « What's Wrong with Canadian Fish? », *Journal of Canadian Studies*, 20, 3, 1985, p. 122-142.
1273. OMMER Rosemary, « The Truck System in Gaspé, 1822-77 », *Acadiensis*, 19, 1, 1989, p. 91-114.
1274. OMMER Rosemary (dir.), *Merchant Credit and Labour Strategies in Historical Perspective*, Fredericton, Acadiensis Press, 1990.
1275. OMMER Rosemary, *From Outpost to Outport : a Structural Analysis of the Jersey-Gaspé Cod Fishery, 1767-1886*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1991.
1276. OMMER Rosemary, « One Hundred Years of Fishery Crises in Newfoundland », *Acadiensis*, 1994, 23, 2, p. 5-20.
1277. OMMER Rosemary (dir.), *The Resilient Outport : Ecology, Economy, and Society in Rural Newfoundland*, St John's, ISER, Memorial University, 2001.
1278. ORFILA Gérard, *Droit de la conchyliculture et de l'aquaculture marines*, Saint Jean d'Angély, Bordessoules, 1990.
1279. OTERO-LANA Enrique, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias, el curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, Editorial Naval, 1992.
1280. OUSTRIC Georges, « Le trafic transmanche et l'aménagement du port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle », dans *La Transmanche et les liaisons maritimes, XVIII^e-XX^e siècles, Revue du Nord*, n° hors série, 1995, p. 119-133.
1281. OUSTRIC Georges, *Le Port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle*, Boulogne, Éditions Le Téméraire-La Sentinelle, 1995.

1282. OZANAM Didier, « La colonie française de Cadix au XVIII^e siècle d'après un document inédit (1777) », dans *Mélanges de la Casa de Velasquez*, 1968, t. 4, p. 259-348.
1283. PAISANT Chantal, « Humbles réalités et heures de gloires. Quatre générations de corsaires malouins de Louis XIV à Napoléon I^{er} », dans *Les Tyrans de la mer*, 2002, p. 203-228.
1284. PANZAC Daniel, « Une activité en trompe l'œil : la guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, vol. XLVII, 1988, p. 126-141.
1285. PANZAC Daniel, « La guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans *Guerre et Commerce en Méditerranée*, 1991, p. 255-278.
1286. PANZAC Daniel, *Les Corsaires barbaresques : la fin d'une épopée 1800-1820*, Paris, CNRS, 1999.
1287. PANZAC Daniel, « La course barbaresque revisitée XVI^e-XIX^e siècles », dans *La Guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, 2000, p. 27-38.
1288. PANZAC Daniel, « Le tersane-i amire (arsenal impérial) d'Istanbul », dans *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux européens*, 2007, p. 97-112.
1289. PAOLI Jean-Marie, *Martigues au XVIII^e siècle : un déclin*, maîtrise, université de Provence, 1971.
1290. PAPY Louis, *L'Homme et la Mer sur la côte Atlantique de la Loire à la Gironde : étude de géographie humaine*, Paris, Delmas, 1941.
1291. PAPY Louis, *Les Landes de Gascogne et la côte d'Argent*, Toulouse, Privat, 1978.
1292. PARCEVAUX Olivier de, *Les Pêcheurs de Collioure au XVIII^e siècle*, maîtrise, université Paris I, 1994.
1293. PARENTEAU Bill, « Care, Control and Supervision : Native people in the Canadian Atlantic Salmon Fishery, 1867-1900 », *Canadian Historical Review*, vol. 79, 1, mars 1998, p. 1-35.
1294. PARMENTIER Jan, « Profit and Neutrality: The Case of Ostend, 1781-1783 », dans *Pirates and Privateers*, 1997, p. 206-226.
1295. PASQUIER François, *Le Trafic du port de Nantes, 1857-1914*, maîtrise, université de Nantes, 1976.
1296. PASTOUREAU Mireille, *Les Atlas français (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Bibliothèque nationale, 1984.
1297. PASTOUREAU Mireille, *Nicolas Sanson d'Abbeville : Atlas du monde 1665*, Paris, Sand et Conti, 1988.
1298. PATARIN Pierre, *Messageries Maritimes, voyageurs et paquebots du passé*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1997.
1299. PAVIOT Jacques, « Comment avoir justice des dommages subis en mer au XV^e siècle ? », *Publication du Centre européen d'études bourguignonnes (XIV^e-XVI^e siècles)*, n° 30, 1990, p. 117-125.

1300. PAVIOT Jacques, « L'imaginaire géographique des découvertes au xv^e siècle », dans Jean Aubin (dir.), dans *La Découverte, le Portugal et l'Europe, Actes du colloque de Paris (26-28 mai 1988)*, Paris, J. Touzot, 1990, p. 141-158.
1301. PAVIOT Jacques, « Les navires du duc de Bourgogne Philippe Le Bon (vers 1440-1465) », *Atti del V Convegno internazionale di studi colombiani : Navi e navigazione nei secoli XV e XVI*, Genova, 1987, Genova, Civico Istituto colombiano, 1990, t. I, p. 167-195.
1302. PAVIOT Jacques, « Un incident naval à Dunkerque en 1470 », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 26, novembre 1992, p. 1-8.
1303. PAVIOT Jacques, « Aspects de la navigation et de la vie maritime génoises au xv^e siècle (d'après les comptes de baillis de l'Écluse) », dans *La Storia dei Genovesi*, Genova, L'Associazione, 1994, t. XII, p. 1-15.
1304. PAVIOT Jacques, « Le problème de la sûreté sur la Manche et la mer du Nord au début du xv^e siècle », dans *Les Champs relationnels en Europe du Nord et du Nord-Ouest*, Calais, Colloque historique de Calais, 1994, p. 171-177.
1305. PAVIOT Jacques, « La diffusion de la caravelle en Europe, xv^e – début xvi^e siècle », dans *Dans le sillage de Colomb*, Rennes, PUR, 1995, p. 145-150.
1306. PAVIOT Jacques, *La Politique navale des ducs de Bourgogne, 1384/1482*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1995.
1307. PAVIOT Jacques, « Les Portugais à Bruges au xv^e siècle », *Arquivos do Centro cultural Calouste Gulbenkian*, 38, 1999, p. 1-122.
1308. PAVIOT Jacques et RIETH Éric, « Un compte de construction de caravelles portugaises à Bruxelles en 1438-1439 », *O Arqueologo Portugues*, Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia (Lisbonne), 1988-1989, série IV, 6/7, p. 307-331.
1309. PAWLOWSKI Auguste, « Jean Fonteneau, dit Alfonse, ses collaborateurs, la science de l'hydrographie et de la cosmographie au milieu du xvi^e siècle », *Bulletin de géographie historique et descriptive*, 1905, p. 237-251.
1310. PAWLOWSKI Auguste, *Géographie historique des côtes charentaises (ainsi que Médoc et Bas-Poitou)*, Jacques Daniel (éd.), Paris, Le Croît vif, 1998.
1311. PAXTON Robert O., « Darlan, un amiral entre deux blocs. Réflexions sur une biographie récente », *Vingtième Siècle*, 1992, n° 36, p. 4-5.
1312. PAYN-ECHALIER Patricia, *Les Marins d'Arles à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2007.
1313. PECH DE CADEL Flavien, *Histoire de l'École navale et des institutions qui l'ont précédée par un ancien officier de vaisseau*, Paris, Quantin, 1889.
1314. PÉGOT-OGIER E., *Histoire des îles de la Manche : Jersey, Guernesey, Aurigny, Serck*, Paris, Plon, 1881.
1315. PÉHAUT Yves, *Les Oléagineux dans les pays d'Afrique occidentale associés au Marché commun*, thèse de doctorat ès-lettres, université de Bordeaux, 1973.

1316. PÉHAUT Yves, « Géographie, colonies et commerce à Bordeaux, 1874-1939 », dans Michel Bruneau et Daniel Dory (dir.), *Géographie des colonisations*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 77-94.
1317. PELLOUX Robert, *La Notion de domanialité publique depuis la fin de l'ancien droit*, thèse de doctorat de Droit, Paris, Dalloz, 1933.
1318. PEÑA BATLLE Manuel Arturo, *La Isla de la Tortuga, plaza de armas, refugio y seminario de los enemigos de España en Indias*, Santo Domingo, Taller, 1988.
1319. PÉNISSON B., *La Descente hollandaise à Noirmoutier et ses conséquences*, DES, université de Poitiers, 1963.
1320. PÉRAY Jacques-Aimé, *Le Chapelier pirate*, Edmond Péray (éd.), Paris, Seghers, 1991.
1321. PÉRENNES Françoise, « Chevaliers de Malte, provençaux et marins du Roi au XVII^e siècle », dans *Méditerranée, mer ouverte*, 1997, p. 169-180.
1322. PÉRET Jacques, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII^e et XVIII^e siècles*, La Crèche, Geste éditions, 2004.
1323. PÉREZ Solange, *Le Monde de la mer à Marseille sous la Révolution*, maîtrise, université de Provence, Aix-en-Provence, 1969.
1324. PÉREZ-CRESPO MUNOZ Maria-Térésa, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Éd. Naval, 1992.
1325. PÉREZ-MALLAINA Pablo E., *Spain's Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1998.
1326. PÉRON Françoise, « La femme cultivatrice au XIX^e siècle », *Cahiers de l'Iroise*, Brest, Société d'étude de Brest & du Léon, 1982, p. 88-102.
1327. PÉRON Françoise, « Ouessant : les hommes en mer au XVIII^e siècle », *Cahiers de l'Iroise*, Brest, Société d'étude de Brest & du Léon, 1982, p. 79-83.
1328. PÉRON Françoise, « Espace insulaire et civilisation Ouessantine », *Études géographiques sur la Bretagne*, 1984, p. 89-104.
1329. PÉRON Françoise, *Ouessant, l'île sentinelle*, Paris, Éditions de la Cité, 1985.
1330. PÉRON Françoise, « Ouessant : deux siècles et demi de démographie insulaire (1734-1985) », *Norois*, 1986, p. 313-333.
1331. PÉRON Françoise, « Les aspects particuliers de la foi insulaire : l'exemple de l'île d'Ouessant (XIX^e-XX^e siècles) », dans *Foi Chrétienne et milieux maritimes*, 1989, p. 307-326.
1332. PÉRON Françoise, *Essai de géographie humaine sur le milieu insulaire*, thèse de doctorat ès lettres, université de Paris I, 1990.
1333. PÉRON Françoise, *Des îles et des hommes. L'insularité aujourd'hui*, Rennes, Ouest-France, 1993.
1334. PÉROTIN-DUMON Anne, « Course et piraterie dans le golfe du Mexique et la mer des Antilles », *Bulletin de la Société d'histoire de la Guadeloupe*, n^o 53-54, 3^e et 4^e trim. 1982, p. 49-71.

1335. **PÉROTIN-DUMON** Anne, « Économie corsaire et droit de neutralité, les ports de la Guadeloupe pendant les guerres révolutionnaires », dans Paul Butel et Bernard Lavallé (dir.), *L'Espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales XVI^e-XIX^e siècle*, actes du colloque international de Talence, Bordeaux, CHEA (Centre d'histoire des espaces atlantiques), 1996, p. 239-275.
1336. **PERPILLOU** Aimé, *Géographie de la circulation : la navigation et les transports maritimes*, Paris, Centre de documentation universitaire, 1958.
1337. **PERRET** Paul-Michel, *Histoire des relations de la France avec Venise du XIII^e siècle à l'avènement de Charles VIII*, Paris, H. Welter, 1896.
1338. **PERRIN** Michel, *L'Armement maritime à Lorient et dans sa région de 1700 à 1940*, maîtrise, université de Bretagne-Sud, 2003.
1339. **PERRIN** Suzanne, *Étude juridique sur les anciennes pêcheries provençales appelées bourdigues ou madragues*, Aix-en-Provence, J. Brun, 1925.
1340. **PERROT** Albert, *Laisse-moi te dire... Mazeline, de Mazeline à Dresser*, Le Havre, Presses de l'océane graphique, 1998.
1341. **PETER** Jean, *Le Port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV : La construction navale et les approvisionnements*, Paris, Economica, 1995.
1342. **PETER** Jean, *Les Barbaresques sous Louis XIV : le duel entre Alger et la marine du Roi (1681-1698)*, Paris, Economica, 1997.
1343. **PETIET** Claude, *L'Ordre de Malte face aux Turcs, politique et stratégie en Méditerranée au XVI^e siècle*, Hérault, Maleuvrier, 1997.
1344. **PETIT-BERGHEM** Yves, « Géographie historique d'un espace côtier : l'exemple de la basse vallée de l'Orne (Basse-Normandie) », *Mappemonde*, n° 80, Montpellier, université Paul Valéry, 4-2005.
1345. **PÉTRÉ-GRENOUILLEAU** Olivier, *L'Argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.
1346. **PÉTRÉ-GRENOUILLEAU** Olivier, « Les trois âges de l'agro-alimentaire à Nantes (XVIII^e-XX^e siècles) », dans *Les Industries agro-alimentaires en France*, 1997, p. 167-191.
1347. **PÉTRÉ-GRENOUILLEAU** Olivier, *Les Négoces maritimes français, XVII^e-XX^e siècles*, Paris, Belin, 1997.
1348. **PÉTRÉ-GRENOUILLEAU** Olivier, « Pouvoirs, systèmes de représentation et gestion des affaires maritimes : le cas du débat sur la 'crise' de la marine marchande française (vers 1860-1914) », dans *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, 2000, p. 409-427.
1349. **PÉTRÉ-GRENOUILLEAU** Olivier, « L'histoire maritime en France : du bilan aux perspectives ? », *Histoire, économies et sociétés*, n° 1, 2001, p. 37-48.
1350. **PÉTRÉ-GRENOUILLEAU** Olivier, « Les négoces atlantiques français : anatomie d'un capitalisme relationnel », *Dix-huitième siècle*, n° spécial, « L'Atlantique », 2001, n° 33, p. 32-47.
1351. **PEYROUX** E., *Guernesey : évolution historique et condition juridique actuelle*, thèse de doctorat de 3^e cycle, université Paris II, 1970.

1352. **PFISTER-LANGANAY** Christian, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1985.
1353. **PFISTER-LANGANAY** Christian, *Constructeurs, charpentiers et navires à Dunkerque du XVII^e au XX^e siècle*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 2005.
1354. **PICARD** Christophe, *L'Océan Atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade : navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, Paris, Maisonneuve & Larose, 1997.
1355. **PIERREIN** Louis, *Industries traditionnelles du port de Marseille. Le cycle des sucres et des oléagineux, 1870-1958*, Marseille, Institut historique de Provence, 1975.
1356. **PILLORGET**, René, « Une émeute de gens de mer. Martigues, 16 août 1670 », *93^e Congrès national des Sociétés savantes (1968, Tours)*, Paris, Bibliothèque nationale, t. 2, 1971, p. 313-324.
1357. **PINARD** Jean, « Le port de La Rochelle – La Pallice », *L'Information géographique*, 1969, n° 3, p. 127-135.
1358. **PIOFFET** Marie-Christine, « Flibustiers et écumeurs de la mer des Antilles », dans *Les Tyrans de la mer*, 2002, p. 313-333.
1359. **PIRENNE** Henri, « Un grand commerce d'exportation au Moyen Âge : les vins de France », *Annales d'histoire économique et sociale*, n° 21, mai 1933, p. 225-243.
1360. **PIRENNE** Henri, *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Paris, Desclée de Brouwer, 1951.
1361. **PIRENNE** Henri, *Histoire économique et sociale du Moyen Âge*, Paris, PUF, [1^{ère} éd. 1963], rééd. 1969.
1362. **PLANHOL** Xavier de, *L'Islam et la mer, la mosquée et le matelot VI^e-XX^e siècle*, Paris, Perrin, 2000.
1363. **PLANTE** Catherine, **HATVANY** Matthew et **BHIRY** Najat, « Le haut marais de l'Isle-aux-Grues : un exemple d'exploitation et de développement durables », *RHAF*, 2006, 60, 1-2, p. 37-60.
1364. **PLANTEY**, Jacques, « Les droits seigneuriaux dans le Captalat de Buch », *Bulletin de la Société d'histoire et d'archéologie d'Arcachon*, 1987, n° 52, p. 1-8.
1365. **PLASSART** Jean, « L'importance du goémon dans la vie des îliens du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle », *Cahiers de l'Iroise*, 1981.
1366. **PONCET** Jean, *La Colonisation et l'agriculture européennes en Tunisie depuis 1881*, Paris La Haye, Mouton, 1961.
1367. **PONTET-FOURMIGUÉ** Josette, « Les échanges entre le sud-ouest atlantique et le monde méditerranéen occidental », dans *Commerce et échanges maritimes*, 2006, p. 95-110.
1368. **PONTET-FOURMIGUÉ** Josette, *Bayonne, un destin de ville moyenne à l'époque moderne (fin du XVII^e siècle-milieu du XIX^e siècle)*, Bayonne, J & D Éditions, 1990.

1369. POOL Bernard, *Navy Board Contracts, 1660-1832: contract administration under the Navy Board*, London, Longmans, 1966.
1370. POPE Peter E, « Outport Economics: Culture and Agriculture in Later Seventeenth Century Newfoundland », *Newfoundland Studies*, 2003, 19, 1, p. 153-186.
1371. POPE Peter E., *Fish into Wine: The Newfoundland Plantation in the Seventeenth Century*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2004.
1372. PORHEL Jean-Luc, « Bateaux feux des bancs de Flandre », *Chasse-marée. Histoire et ethnologie maritime*, n° 41, mai 1989, p. 2-14.
1373. PORTES Jacques, « La reprise des relations entre la France et le Canada après 1850 », *Revue d'histoire d'outre-mer*, t. LXII, n° 228, 1975, p. 447-461.
1374. POTON Didier, « Philippe Duplessis-Mornay et la mer : Discours au roi Henri III sur les moyens de diminuer l'Espagnol (1584) », dans *Coligny, les protestants et la mer*, 2006, p. 145-154.
1375. POULLE Emmanuel, *Les Sources astronomiques (textes, tables, instruments)*, Turnhout, Brepols, 1981.
1376. POURCHASSE Pierrick, *Le Commerce du Nord, les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.
1377. POUSSOU Jean-Pierre, « Le voyage du *Bordelais* et le commerce des fourrures du Nord-Ouest américain : une tentative de rénovation du commerce bordelais au début de la Restauration », dans *Négoce, ports et océans*, 2000, p. 303-319.
1378. POUSSOU Jean-Pierre, « Les arsenaux anglais du XVI^e siècle au début du XIX^e siècle », dans *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux européens*, 2007, p. 167-180.
1379. PRENEUF Jean de, « Neptune et Cléo : le SHM 1919-1974 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1999, p. 3-20.
1380. PRENEUF Jean de, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat en histoire, université Paris X-Nanterre, 2007.
1381. PRESLES Dominique, *Architecture navale, connaissance et pratique*, Paris, Éditions de La Villette, 2005.
1382. PRINGARD Olivier, *Le Commerce des cafés au Havre, 1850-1939*, maîtrise, université du Havre, 1987.
1383. PRITCHARD James, *Louis XV's Navy 1748-1762. A study of Organization and Administration*, Kingston et Montreal, McGill et Queen's University Press, 1987.
1384. PROST Antoine et WINTER Jay, *Penser la Grande Guerre. Un essai historiographique*, Paris, Le Seuil, 2004.
1385. PROULX Jean-Pierre, *La Pêche de la baleine dans l'Atlantique Nord jusqu'au milieu du XIX^e siècle*, Ottawa, Parcs Canada, 1986.
1386. PROULX Jean-Pierre, *Les Basques et la pêche de la baleine au Labrador au XVI^e siècle*, Ottawa, Environnement Canada, Service canadien des parcs, Lieux historiques nationaux, 1993.

1387. PRUD'HOMME VAN REIN R. B. et VAN DER OEST E. W., *Kaper op de Kust*, (Les corsaires côtiers), Flessingue, Éd. ADZ, 1991.
1388. PUJOLAS Thibaud, *L'Amiral Maurice Amman, un marin face aux vicissitudes de la France et de sa marine nationale au XX^e siècle*, maîtrise, université Paris I, 2005.
1389. PUYO Jean-Yves, « L'épineux problème des bois de marine : l'affrontement entre les services de la marine et le corps forestier (France, 1820-1860) », dans *Deux siècles de construction et chantiers navals*, Paris, CTHS, 2002, p. 147-160.
1390. QUEREL Philippe, *Vers une marine atomique, la marine française (1945-1958)*, Bruxelles-Paris, Bruylant-LGDJ, 1998.
1391. RABASA José, *Inventing America-Spanish historiography and formation of eurocentrism*, Norman, University of Oklahoma Press, 1993.
1392. RABASA José, *L'Invention de l'Amérique : historiographie espagnole et formation de l'eurocentrisme*, Paris, l'Harmattan, 2002.
1393. RAGOT Jacques, *La Vie et les gens de La Teste de Buch pendant la lutte contre les sables (1792-1815)*, Arcachon, Graphica, 1975.
1394. RAMBERT Gaston (dir.), *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1949-1956, 7 vol.
1395. RANDIER Jean, *La Royale*, t. II, *L'Éperon et la cuirasse*, Rennes, Éditions de la Cité, [1972], rééd. Mâcon, MDV, 1999. *La Royale* t. III, *La Torpille et la bombe*, Rennes, Éditions de la Cité, [1973], rééd. *La Torpille et le missile*, Mâcon, MDV, 1998.
1396. RANDIER Jean, *Grands Voiliers français, 1880-1930. Construction, grément, manœuvre, vie à bord des grands voiliers français*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1974.
1397. RANDIER Jean, *La Royale*, t. I, *La Vergue et le sabord*, Brest, Éditions de la Cité, [1978], rééd. Mâcon, MDV, 1998.
1398. RANDIER Jean, *Histoire de la marine marchande française*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1980.
1399. RANDIER Jean, *Hommes et navires au Cap Horn*, Paris, Celiv, 1984.
1400. RASMUSSEN Anne (dir.), *Les Bases et les arsenaux français d'Outre-mer, du Second Empire à nos jours, Actes du colloque international (22-23 mai 2000, École militaire) pour le Comité pour l'histoire de l'Armement*, Paris, Lavauzelle, 2002.
1401. RAVEAUX Olivier, *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX^e siècle*, Paris, CNRS, 1998.
1402. RAVENEAU DE LUSSAN, *Journal du voyage fait à la mer du Sud avec les flibustiers de l'Amérique en 1684 et années suivantes*, Paris, J.-B. Coignard, [1689] ; rééd. par Patrick Villiers sous le titre *Les Flibustiers de la mer du Sud*, Paris, France-Empire, 1992.

1403. **REDIKER** Marcus, « Hydrarchy and Libertalia: The Utopian Dimensions of Atlantic Piracy in the Early Eighteenth Century », dans *Pirates and Privateers*, 1997, p. 29-46.
1404. **REDIKER** Marcus, « Du marin comme pirate : pillage et banditisme social en mer », dans *L'Aventure de la flibuste*, 2002, p. 51-96.
1405. **REDIKER** Marcus, *Between the Devil and the Deep Blue Sea, Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American maritime world 1700-1750*, Cambridge et New York, Cambridge University Press, 2004.
1406. **REINDERS FOLMER** Corrie, « The Organization of a Privateering Expedition by the Middelburgse Commerce Compagnie, 1747-1748 », dans *Pirates and Privateers*, 1997, p. 171-185.
1407. **RENOUARD** Yves, *Les Hommes d'affaires italiens au Moyen Âge*, Paris, Armand Colin, [1949], rééd. 1968.
1408. **RENOUARD** Yves, *Études d'histoire médiévale*, Paris, SEVPEN, 1968, 2 vol.
1409. **REUSSNER** André et **TRAMOND** Joannès, *Éléments d'histoire maritime et coloniale contemporaine (1815-1914)*, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, Challamel, 1943.
1410. **REUSSNER** André et **BELOT** Raymond de, *La Puissance navale dans l'histoire*, t. 3, *De 1914 à 1959*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1960.
1411. **REUSSNER** André et **NICOLAS** Louis, *La Puissance navale dans l'histoire*, t. 1, *Du Moyen Âge à 1815*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1958.
1412. **REUSSNER** André et **NICOLAS** Louis, *La Puissance navale dans l'histoire*, t. 2, *De 1815 à 1914*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1963.
1413. **RICARD** Georges, *Marseille-sur-Fos ou la conquête de l'Ouest*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1989.
1414. **RICHARD** Damien, *L'Épreuve de la modernité. Histoire des Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque (1945-1973)*, thèse de doctorat, université Paris-Sorbonne, 2006.
1415. **RICHARD** L., « Population et économie de l'île de Sein », *Les Annales de Bretagne*, 1953.
1416. **RICHARD** Robert, « Financement des armements maritimes au XVIII^e siècle. Une approche : le cas du Havre », *Supplément Revue d'histoire moderne et contemporaine*, *Bulletin de la société d'histoire moderne*, 68^e année, 14^e série, n° 11, 1969, p. 8-14.
1417. **RIETH** Éric, « Quelques problèmes récents d'archéologie navale de l'Europe de l'Ouest et du Nord », *Archéologie médiévale*, t. IX, 1979, p. 209-222.
1418. **RIETH** Éric, « La construction navale à fond plat en Europe de l'Ouest », *Ethnologie française*, t. XI, 1981, p. 47-62.
1419. **RIETH** Éric, « Notes sur un haut-relief de l'Hôtel de Jacques Cœur à Bourges (milieu du xv^e siècle) », *Neptunia*, n° 152, 1983, p. 39-44.
1420. **RIETH** Éric, « La question de la construction navale à franc-bord au Ponant », *Neptunia*, n° 160, 1985, p. 8-21.

1421. **RIETH** Éric, « Augustin Jal : un “archéologue” du mot et de l’image », *Actes du 112^e congrès national des sociétés savantes*, Paris, CTHS, 1988, p. 251-258.
1422. **RIETH** Éric, « Bilan des recherches d’archéologie navale dans le domaine atlantique au Moyen Âge », *L’Europe et l’Océan au Moyen Âge, contribution à l’histoire de la navigation (Société des historiens médiévistes de l’enseignement supérieur, XVII^e Congrès, Nantes, 1986)*, Nantes, CID, 1988, p. 201-207.
1423. **RIETH** Éric, « Quelques remarques sur la conception des bâtiments de mer au Moyen Âge en Méditerranée », *Chronique d’histoire maritime*, n° 19, 1989, p. 1-15.
1424. **RIETH** Éric, « Les galées du Clos de Rouen », dans François Bellec (dir.), *Quand voguaient les galères*, Paris, musée de la Marine, 1990, p. 88-91.
1425. **RIETH** Éric, « Quelques réflexions sur l’histoire de la construction navale de la période 1492-1592 », dans *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, 1993, p. 27-40.
1426. **RIETH** Éric, « Le calfatage des barges et des galées au Clos des Galées de Rouen (1293-1418) », *Navalia archeologia et storia*, The International Propeller Club Port of Savona, Cosseria, 1996, p. 55-67.
1427. **RIETH** Éric, *Le Maître-gabarit, la tablette et le trébuchet : essai sur la conception non-graphique des carènes du Moyen Âge au XX^e siècle*, Paris, CTHS, 1996.
1428. **RIEUCAU** Jean et **PÉRON** Françoise (dir.), *La Maritimité*, Paris, L’Harmattan, 1996.
1429. **RIGAUD** Philippe (dir.), *Pirates et corsaires dans les mers de Provence XV^e-XVI^e siècles*, Paris, CTHS, 2006.
1430. **RINCHON** Dieudonné, *Les Armements négriers au XVIII^e siècle d’après la correspondance et la comptabilité des armateurs et des capitaines nantais*, Bruxelles, Académie royale des sciences coloniales, 1956.
1431. **RINGUENET** Didier, « Le commerce et l’industrie du pétrole au Havre des origines aux événements de Suez (1861-1956) », *Études normandes*, n° 2-3, 1975, p. 1-28.
1432. « Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge », *Revue d’histoire maritime*, n° 9, 2008.
1433. **RITCHIE** Robert, *Captain Kidd and the war against the pirates*, London, Harvard University Press, 1986.
1434. **RITCHIE** Robert C., « Government Measures against Piracy and Privateering in the Atlantic Area, 1750-1850 », dans *Pirates and Privateers*, 1997, p. 10-28.
1435. **ROBERT** Georges, *La France aux Antilles de 1940 à 1943*, Paris, Plon, 1950.
1436. **ROBIN** Dominique, *Les Pêcheurs bretons sous l’Ancien Régime, l’exploitation de la sardine sur les côtes de l’Atlantique*, Rennes, PUR, 2000.
1437. **ROBLIN** Laurent, *Le Commerce de la mer, Nantes 1680-1730*, thèse de troisième cycle, université Paris-Sorbonne, 1987.

1438. **ROBLIN** Laurent, « Les navires, les structures et le financement de l'armement nantais (fin XVII^e-début XVIII^e siècle) », *Histoire, Économie, Société*, 1991, t. 2, p. 195-213.
1439. **ROCHCONGAR** Yves, *Des navires et des hommes. De Nantes à Saint-Nazaire, deux mille ans de construction navale*, Nantes, Maison des hommes et des techniques, 1999.
1440. **RODGER** N.A.M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Penguin, 2004.
1441. **RODIGNEAUX** Michel, *La Guerre de course en Guadeloupe XVIII^e-XIX^e siècles : ou Alger sous les tropiques*, Paris, L'Harmattan, 2006.
1442. **ROGOZINSKI** Jan, *Pirates !: Brigands, Buccaneers and Privateers in Fact, Fiction and Legend*, New York, Da Capo Press, 1996.
1443. **ROMANO** Ruggiero, *Le Commerce du royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1951.
1444. **ROMO-NAVARETTE** Marie, **MOHAMMED-GAILLARD** Sarah, *Des Français outre-mer*, Paris, PUPS, coll. « Centre Roland Mousnier », 2005.
1445. **RONCAYOLO** Marcel, *L'Imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1991.
1446. **ROTHNEY** Gordon, « L'annexion de la côte de Labrador à Terre-Neuve en 1763 », *RHAF*, 1963, 17, 2, p. 213-243.
1447. **ROUDIÉ** Philippe, « L'émigration outre-mer par les ports français (fin XIX^e – début XX^e siècles) », *Occupation du sol*, Institut de géographie et d'études régionales, Talence, université de Bordeaux, n° 7, 1982.
1448. **ROUDOT** Françoise (dir.), *La Ville maritime. Temps, espaces, représentations*, Brest, université de Bretagne occidentale, 1996.
1449. **ROUET** D., *Monographie d'une paroisse insulaire rétaise : la Flotte-en-Ré, démographie, société, économie et vie paroissiale*, maîtrise, université de Poitiers, 1988.
1450. **ROUGÉ** Jean, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, SEVPEN, 1966.
1451. **ROUX** J.-P., *Les Explorateurs au Moyen Âge*, Paris, Le Seuil, 1961.
1452. **RUDEL** Yves-Marie, *Duguay-Trouin, corsaire et chef d'escadre 1673-1736*, Paris, Perrin, 1973.
1453. **RYAN** Shannon, *Fish Out of Water: The Newfoundland Saltfish Trade, 1814-1914*, St John's, Newfoundland History Series, 1986.
1454. **SABATIER DE LACHADENÈDE** René, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne 1936-1939*, Vincennes, SHM, 1993.
1455. **SADOURNY** Alain, « Le commerce du vin à Rouen dans la seconde moitié du XIV^e siècle », *Annales de Normandie*, 18, 1968, p. 117-134.
1456. **SAINTON** Jean-Pierre, « Regard d'un alloué sur les îles du Vent à travers la relation de Guillaume Coppier », dans Lucien-René Abénon et Nenad Fejic

(dir.), *La Caraïbe et son histoire. Ses contacts avec le monde extérieur*, Congrès du CARDH (Centre antillais de recherche et de documentation historiques), juin 1999, Paris, Matoury, Ibis rouge, 2001, p. 43-59.

1457. SALAUN Henri, *La Marine française*, Paris, Les Éditions de France, 1934.
1458. SALITOT Michelle, « Éléments de reproduction sociale dans la baie de Cancale : la transmission des parcelles de l'estran », dans R. Bonnain, J. Goy et G. Bouchard (dir.), *Transmettre, hériter, succéder*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1992, p. 305-325.
1459. SALITOT Michelle, « Les rivages de la mer. Regard anthropologique sur un espace juridiquement ciblé », *Droits et cultures*, n° 33, 1997/1, p. 207-237.
1460. SALITOT Michelle, *Modes d'appropriation d'un rivage. La baie du Mont Saint Michel*, Paris, L'Harmattan, 2000.
1461. SALMORAL Manuel Lucena, « Questions espagnoles sur la piraterie dans la biographie de Francis Drake écrite par Fray Pedro Simon au XVII^e siècle », dans *L'Aventure de la flibuste*, 2002, p. 161-180.
- 512 1462. SALOMÉ Karine, *Les Îles bretonnes. Une image en construction (1750-1914)*, Rennes, PUR, 2003.
1463. SALOMÉ Karine, « Renouveau des activités et des identités insulaires : l'île de Batz face aux bouleversements économiques et sociaux (1850-1914) », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 71-94.
1464. SAMSON Roch, « Gaspé 1760-1830 : l'action du capital marchand chez les pêcheurs », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 5, n° 1, 1981, p. 57-85.
1465. SAMSON Roch, « La Gaspésie au XIX^e siècle : espace maritime, espace marchand », *Cahiers de géographie du Québec*, 28, 1984, p. 205-221.
1466. SAMSON Roch, *Pêcheurs et marchands de la baie de Gaspé au XIX^e siècle*, Ottawa, Parcs Canada, 1984.
1467. SANGER Chesley et DICKINSON Anthony, « The Origins of Modern Shore Based Whaling in Newfoundland and Labrador: The Cabot Stream Whaling Co. Ltd., 1896-98 », *International Journal of Maritime History*, 1989, 1, 1, p. 129-157.
1468. SANTARELLI Émile, *Historique des FNFL. T.IV. La flotte française de la liberté. La marine marchande FNFL*, Vincennes, SHM, 2003.
1469. SARRAZIN Jean-Luc, « Les franchises des îles de mer et de Poitou et d'Aunis à la fin du Moyen Âge », *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge*, Paris, 1988, p. 77-94.
1470. SARRAZIN Jean-Luc, « Nantes et son espace économique à la fin du Moyen Âge », dans A. Croix (dir.), *Nantes dans l'histoire de la France*, Nantes, Ouest Éditions, 1991, p. 41-53.
1471. SARRAZIN Jean-Luc, « Le littoral poitevin (XI^e-XIII^e siècle) : conquête et aménagement », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1992, p. 13-31 et 117-130.

1472. SARRAZIN Jean-Luc, « Le sel et l'aménagement du littoral poitevin (XIII^e – début XVI^e siècle) », dans *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique de la Préhistoire à nos jours*, 1998, p. 143-161.
1473. SARRAZIN Jean-Luc, « L'État et la seigneurie : le contrôle du littoral poitevin à la fin du Moyen Âge », dans *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, 2000, p. 29-40.
1474. SAUGERA Éric, *Bordeaux, port négrier XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, Karthala, 1995.
1475. SAUL Samir, *La France et l'Égypte de 1882 à 1914. Intérêts économiques et implications politiques*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1997.
1476. SAUPIN Guy, *Nantes au XVII^e siècle. Vie politique et société urbaine*, Rennes, PUR, 1996.
1477. SAUPIN Guy, « Les Hollandais à Nantes pendant la première partie du règne de Louis XIV (1661-1685) », dans *D'un rivage à l'autre*, 1999, p. 129-138.
1478. SAUPIN Guy (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.
1479. SAUZEAU Thierry, *Navigation et gens de mer à Marennes à la fin du XVIII^e siècle*, maîtrise, université de Poitiers, 1991.
1480. SAUZEAU Thierry, « Insoumission et fraudes dans le quartier de Marennes à la fin du XVIII^e siècle » dans *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, 2000, p. 631-644.
1481. SAUZEAU Thierry, « Les usages de l'estran sur le littoral de la Saintonge girondine (1850-1880) », dans *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Frédéric Chauvaud et Jacques Péret (dir.), Rennes, PUR, 2005.
1482. SAUZEAU Thierry, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVII^e-XIX^e siècles) », *Revue historique du Centre Ouest*, t. II, 2^e semestre 2005, p. 321-368.
1483. SAUZEAU Thierry, *Les Marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais (1750-1850)*, La Crèche, Geste Éditions, 2005
1484. SCHLUMBERGER Étienne, *L'Honneur et les rebelles de la marine française 1940-1944*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2004.
1485. SCHNAKENBOURG Christian, « La Banque de la Guadeloupe et la crise de change, 1895-1904 », *Bulletin de la Société d'histoire de la Guadeloupe*, n° 87-90, 1991, p. 31-95 et, n° 104-105, 1995, p. 3-100.
1486. SCHNAKENBOURG Christian, *La Compagnie sucrière de la Pointe-à-Pitre (E. Souques & Cie). Histoire de l'usine Darbousier de 1867 à 1907*, Paris, L'Harmattan, 1997.
1487. SCHNAPPER Bernard, « La fin du régime de l'exclusif : le commerce étranger dans les possessions françaises d'Afrique tropicale, 1817-1870 », *Annales africaines*, 1959, p. 261-282.
1488. SCHNAPPER Bernard, *La Politique et le commerce français dans le Golfe de Guinée de 1838 à 1871*, Paris, Mouton, 1961.

1489. SCHNEIDER Jürgen, « Le commerce français avec l'Amérique latine pendant l'âge de l'indépendance (première moitié du XIX^e siècle) », *Revista de Historia de América*, n° 84, 1977, p. 63-87.
1490. SCHWEIKART Larry et BURG B. R., « Stand by to Repel Historians: Modern Scholarship and Caribbean Pirates, 1650-1725 », *Historian*, n° 46, 1984, p. 219-234.
1491. SÉBAG Paul, *Tunis au XVII^e siècle : une cité barbaresque au temps de la course*, Paris, L'Harmattan, 1989.
1492. SÉBILLOT Paul, *Le Folklore des pêcheurs*, Paris, [1901], rééd., Paris, Maisonneuve et Larose, 1968.
1493. SÉBILLOT Paul, *Le Folklore de France*, t. 2, *La mer et les eaux douces*, Paris, [1905], rééd., Saint-Malo, Ancre de Marine, 1968.
1494. SÉE Henri, *Esquisse d'une histoire économique et sociale de la France depuis ses origines jusqu'à la guerre mondiale*, Paris, F. Alcan, 1929.
1495. SÉE Henri, *Histoire économique de la France, I : Le Moyen Âge et l'Ancien Régime*, Paris, Armand Colin, 1939.
1496. SERPENTINI Antoine-Alexandre, « À propos de la pluriactivité en Corse au XVIII^e siècle. Les marins et la terre : l'exemple bonifacien », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 163-176.
1497. SÉRRANO MANGAS Fernando, « Auge y repression de la piratería en el Caribe 1650-1700 », *Mesoamérica*, n° 9, 1985, p. 91-103.
1498. SHOMETTE Donald G., *Pirates on the Chesapeake: Being a True History of Pirates, Picaroons and Raiders on Chesapeake Bay, 1610-1807*, Maryland, Tide Water Publishers, 1985.
1499. SICARD Daniel, « L'industrie navale et le développement de la ville de Saint-Nazaire, 1862-1939 », dans *Saint-Nazaire et la construction navale*, Nantes, Écomusée de Saint-Nazaire, 1991.
1500. SIMON Alain, *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal. Saint-Louis, Gorée, Dakar*, Paris, Karthala-ORSTOM, 1993.
1501. SINCLAIR Peter, *State Intervention and the Newfoundland Fisheries: Essays on Fisheries Policy and Social Structure*, Gower, Brookfield, 1987.
1502. SINCLAIR Peter, *From Traps to Dragnets: Domestic Commodity Production in Northeastern Newfoundland, 1850-1882*, St. John's, ISER, Memorial University of Newfoundland, 1988.
1503. SINGARAVÉLOU Pierre (dir.), *L'Empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Belin, 2008.
1504. SINSOILLEZ Robert, *La Bataille des pêcheries*, Saint Malo, L'Ancre de Marine, 1994.
1505. SIOCHAN-MONNIER Françoise, *La Construction et l'évolution des ports en Bretagne aux XIX^e et XX^e siècles*, thèse de doctorat en histoire, université de Rennes II, 1998.

1506. SIVERY Gérard, *Les Comtes de Hainaut et le commerce du vin au XIV^e siècle et au début du XV^e siècle*, Lille, Centre régional d'études historiques, 1968.
1507. SIVERY Gérard, « Les orientations actuelles de l'histoire économique du Moyen Âge dans l'Europe du Nord-Ouest », *Revue du Nord*, n° 55, 1973, p. 207-218.
1508. SMILOVICI Marie-Laure, *La Population de La Ciotat au XVIII^e siècle*, maîtrise, université de Provence, Aix-en-Provence, 1974.
1509. SMITH Michael S., « Unlikely Success: Chargeurs Réunis and the Marine Transport Business in France, 1872-1914 », *Entreprises et Histoire*, n° 6, 1994, p. 11-27.
1510. SMITH Simon, « Piracy in Early British America », *History Today*, n° 46, mai 1996, p. 29-37.
1511. SNELDERS Stephen, « Chirurgijns onder zeeroovers in de 17^e eeuw », *Nederlandse Tijdschrift voor Genneskunde*, 2005, n° 149, p. 2933-2936.
1512. SNELDERS Stephen, *Het grijnzend doodshoofd: Nederlandse piraten in Gouden Eeuw*, (La tête de mort grimaçante : pirates hollandais durant l'Âge d'Or), Amsterdam, Aksant, 2006.
1513. SNELLER Z. W., « Le développement du commerce maritime entre les Pays-Bas septentrionaux et la France jusqu'au milieu du XV^e siècle », *Revue du Nord*, t. VIII, 1922, p. 5-32.
1514. Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public, *L'Argent au Moyen Âge*, Paris, SHMES, 1998.
1515. Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public, *Ports maritimes et ports fluviaux*, Paris, SHMES, 2005.
1516. SOULET Yves, « Les écluses à poisson de Noirmoutier », *Lettre aux Amis de l'île de Noirmoutier*, n° 98, p. 5-12.
1517. SOUTY François, « Piet Heyn et la flibuste néerlandaise dans la Caraïbe au XVII^e siècle », dans *L'Aventure de la flibuste*, 2002, p. 181-198.
1518. SPORTIELLO Anne, *Les Pêcheurs du Vieux-Port. Fêtes et traditions de la communauté des pêcheurs de Saint-Jean*, Marseille, Jeanne Laffitte, 1981.
1519. STARKEY David John, *British privateering enterprise in the eighteenth century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990.
1520. STARKEY David J., « A Restless Spirit: British Privateering Enterprise, 1739-1815 », dans *Pirates and Privateers*, 1997, p. 126-140.
1521. STEYLARS René, « La réparation navale à Dunkerque avant 1900 », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 27, novembre 1993, p. 215-224.
1522. STRADLING Robert A., « The Spanish Dunkirkers, 1621-1648: a record of Plunder and Destruction », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, n° 93, 1980, p. 541-558.
1523. STRADLING Robert A., *The Armada of Flanders, Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992.

1524. STRUB Philippe, *La Renaissance de la marine française sous la Quatrième République (1945-1956. La Quatrième République a-t-elle eu une politique navale ?*, thèse de doctorat, université Paris I, 2006.
1525. STURM L. J., *Repertorium van de Namen van Kaperkapiteins en Schepen voorkomende in de Rekeningen van de Vendumeester van de admiraliteit Zeeld 1596-1713*, (Répertoire des noms des capitaines corsaires et des navires qui apparaissent dans les comptes des commissaires priseurs de l'Amirauté de Zélande), Middelbourg, Rijksarchief Zeeland, 1995.
1526. SURET-CANALE Jean, *Afrique noire*, t. 1 *Géographie, civilisations, histoire*, Paris, Éditions sociales, 1958.
1527. SURET-CANALE Jean, *Afrique noire*, t. 2 *Afrique occidentale et centrale*, Chambéry, Les Éditions scolaires, 1964.
1528. SURET-CANALE Jean, *Afrique noire*, t. 3 *De la colonisation aux indépendances (1945-1960)*, Paris, Éditions sociales, 1977.
1529. SURET-CANALE Jean, *Afrique et capitaux*, Paris, L'arbre verdoyant, 1987.
1530. SURET-CANALE Jean, « Les banques d'affaires et l'outre-mer dans les années 1950-1980 », dans *La France et l'outre-mer. Un siècle de relations monétaires et financières*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 485-495.
1531. SWANSON Carl E., *Predators and Prizes: American privateering and imperial warfare 1739-1748*, Columbia, University of South Carolina Press, 1991.
1532. TAILLEMITE Étienne, *Bougainville et ses compagnons autour du monde*, Paris, Imprimerie nationale, 1978.
1533. TAILLEMITE Étienne, « Le maréchal de Castries et les réformes de la marine », *Chronique d'histoire maritime*, n° 13, 1^{er} semestre 1986, p. 1-15.
1534. TAILLEMITE Étienne, « Colbert et l'ordonnance de 1689 : synthèse d'une œuvre législative », *Chronique d'histoire maritime*, n° 17, 1^{er} semestre 1987, p. 2-38.
1535. TAILLEMITE Étienne, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Perrin, [1987], rééd. 2003.
1536. TAILLEMITE Étienne, « Le conseil de marine en 1788 », *Chronique d'histoire maritime*, n° 20, 1^{er} semestre 1989, p. 2-9.
1537. TAILLEMITE Étienne, *Marins français à la découverte du monde : de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Paris, Fayard, 1999.
1538. TAILLEMITE Étienne, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002.
1539. TANGUY Jean, *Le Commerce du port de Nantes au milieu du XVII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1956.
1540. TANGUY Jean-Yves, *Le Port et havre de Roscoff ou histoire d'une vocation maritime*, La Baule, 1975.
1541. TARDY Pierre, *Sel et sauniers*, La Rochelle, GER (Groupement d'études Rétaises), 1987.

1542. **TARRADE** Jean, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : l'évolution du régime de l'Exclusif de 1763 à 1789*, thèse de doctorat d'État, université Paris I, 1972.
1543. **TATTEVIN** Georges, *L'Île Dumet*, Guérande, Libr. Saint-Aubin, 1953.
1544. **TAYLOR** V.R., *The Early Atlantic Salmon Fishery in Newfoundland and Labrador*, Ottawa, Dept. of Fisheries and Oceans, 1985.
1545. **TCHERKÉZOFF** Serge, *Tahiti 1768. Jeunes-filles en pleurs. La face cachée des premiers contacts et la naissance du mythe occidental*, Papeete, Au vent des îles, 2004.
1546. **TENENTI** Alberto, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, Paris, SEVPEN, 1958.
1547. **TENENTI** A. et **VIVANTI** C., « Le film d'un grand système de navigation : les galères marchandes vénitiennes, XIV^e-XVI^e siècles », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, n° 1, 16^e année, janvier-février 1961, p. 83-86.
1548. **TERRASSON** Paul, *L'Industrie huilière en France et en Aquitaine de 1845 à 1933. Rappel des origines*, Bordeaux, La mémoire de Bordeaux, 1996.
1549. **THÉSÉE** Françoise, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue. Liaisons d'habitations. La maison Henry Romberg, Bapst et Cie 1783-1793*, Paris, SFHOM, 1972.
1550. **THOMAS** Paul, *L'Île d'Oléron à travers les siècles : esquisses du passé*, Saint-Pierre d'Oléron, Thomas, 1927.
1551. **THOMAS** Pierre-Philippe-Urbain, *Histoire de la ville de Honfleur*, Marseille, 1975 (fac. sim de l'éd. de 1840).
1552. **THOMAS-LACROIX** P., « Houat et Hoëdic », *Nantes-Réalités*, avril 1968, n° 22.
1553. **THOMAZI** Auguste, *La Marine française dans la Grande Guerre. II. La guerre navale en Adriatique*, Paris, Payot, 1925.
1554. **THOMAZI** Auguste, *La Marine française dans la Grande Guerre. La guerre navale dans la zone des armées du Nord*, Paris, Payot, 1925.
1555. **THOMAZI** Auguste, *La Marine française dans la Grande Guerre. III. La guerre navale aux Dardanelles*, Paris, Payot, 1926.
1556. **THOMAZI** Auguste, *La Marine française dans la Grande Guerre. La guerre navale en Méditerranée*, Paris, Payot, 1929.
1557. **THOMPSON** Frederic E., *The French Shore Problem in Newfoundland: an Imperial Study*. Toronto, University of Toronto Press, 1961.
1558. **THORNTON** Patricia, « The Transition from the Migratory to the Resident Fishery in the Strait of Belle Isle », *Acadiensis*, 1990, 19, 2, p. 92-120.
1559. **THROWER** Rayner, *The Pirate Picture*, New York, Barnes and Noble Books, 1993.
1560. **TIVENIN** I., *Les Laboureurs de la vigne de Sainte-Marie-de-Ré*, maîtrise, université de Poitiers, 1996.

1561. **TONNADRE** Jean, « Le port de Bordeaux et ses grandes lignes maritimes », *Histoire des communications du Midi de la France*, t. 13, n° 46, 1970, p. 5-38.
1562. **TORRES** Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Séville, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1981.
1563. **TOUCAS-TRUYEN** Patricia, « Le conseil municipal de La Rochelle et la question maritime (1850-1914) », dans *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, 2000, p. 645-652.
1564. **TOUCHARD** Henri, « Les archives anglaises et l'histoire du commerce breton à la fin du Moyen Âge », *Mémoire de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XXXIII, 1953, p. 129-143.
1565. **TOUCHARD** Henri, « Les brefs de Bretagne », *Revue d'histoire économique et sociale*, 1956, t. XXXIV, p. 116-140.
1566. **TOUCHARD** Henri, « La consommation et l'approvisionnement en vin de la Bretagne médiévale », *Mémoires de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XL, 1960, p. 29-76.
1567. **TOUCHARD** Henri, « Les exportations françaises vers 1330 : l'exemple de La Rochelle », *Revue du Bas-Poitou et des provinces de l'Ouest*, 76^e année, 1965, p. 119-128.
1568. **TOUCHARD** Henri, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967.
1569. **TOUCHARD** Henri, « Le sel breton dans l'Atlantique et les mers étroites aux XV^e et XVI^e siècles », dans *Le Rôle du Sel dans l'histoire*, 1968, p. 39-45.
1570. **TOUCHARD** Henri, « Le commerce maritime d'Exeter au début du XV^e siècle », *Économies et sociétés au Moyen Âge. Mélanges offerts à Edouard Perroy*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1973, p. 531-537.
1571. **TOUSSAINT** Auguste, *La Route des Îles : contribution à l'histoire maritime des Mascareignes*, Paris, SEVPEN, 1967.
1572. **TOUTAIN** Jean-Claude, *Les Transports en France de 1830 à 1965*, Cahiers de l'Institut de Science économique appliquée (ISEA), 1968.
1573. **TRABUT-CUSSAC** J.-P., « Les coutumes ou droits de douane perçus à Bordeaux sur les vins et les marchandises par l'administration anglaise de 1152 à 1307 », *Annales du Midi*, 1950, t. LXII, p. 135-150.
1574. **TRABUT-CUSSAC** J.-P., « Quelques données sur le commerce du vin à Libourne autour de 1300 », *Annales du Midi*, t. LXXV, 1963, p. 7-30.
1575. **TRAMOND** Joannès, *Manuel d'histoire maritime de la France*, Paris, Challamel, [1916], rééd. 1927.
1576. **TRAN** Tri, « Les corsaires de la marine américaine pendant la guerre d'Indépendance », *Chroniques d'histoire maritime*, n° 42, 2000, p. 49-61.
1577. **TRANCHANT** Mathias, « Le navire médiéval à travers les sceaux », dans *Revue française d'héraldique et de sigillographie*, n° 64, 1994, p. 115-133.

1578. **TRANCHANT** Mathias, « Échanges et concurrences entre Nantes et La Rochelle à la fin du Moyen Âge », dans *Terres marines, Études en hommage à Dominique Guillemet*, Frédéric Chauvaud et Jacques Péret (dir.), Rennes, PUR, 2005, p. 51-56.
1579. **TRANCHANT** Mathias, « Méditerranée et genèse du navire moderne : l'intervention basque (XIV^e-XV^e siècles) », dans *Méditerranée, mer ouverte*, p. 240-253.
1580. **TRANCHANT** Mathias, « Un port à vin à la fin du Moyen Âge : étude de la charte de fondation du port de Queue-de-Vache en 1436 », dans *Pour une histoire du « fait maritime »*, 2001, p. 301-328.
1581. **TRANCHANT** Mathias, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003.
1582. **TRANCHANT** Mathias, « Le Centre-Ouest français à la veille des grandes découvertes : la dynamique portuaire », dans *Champlain ou les portes du Nouveau Monde*, p. 21-25.
1583. **TRANCHANT** Mathias, « La Rochelle et ses ports à la fin du Moyen Âge », *Bulletin de la Société des archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, année 2003, 2005, p. 85-97.
1584. **TRANCHANT** Mathias, « Les ports maritimes en France au Moyen Âge », dans *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge, actes du XXXV^e congrès de la SHMES*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 21-31.
1585. **TRANCHANT** Mathias, « La Rochelle et ses ports à la fin du Moyen Âge », *Bulletin de la Société des archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, 2005, p. 85-97.
1586. **TRANCHANT** Mathias, « La place du sel dans l'économie rochelaise de la fin du Moyen Âge », dans *Le Sel de la Baie*, p. 223-233.
1587. **TRANCHANT** Mathias, « Les aménagements des ports secondaires de l'Aunis maritime à la fin du Moyen Âge », dans Michel Bochaca et Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007, p. 55-79.
1588. **TRANCHANT** Mathias, « La "culture" du risque chez les populations usagères des mers et littoraux du Ponant (XI^e-XVI^e siècles) : première approche d'une histoire à construire », dans *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*, *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 67-86.
1589. **TRANCHANT** Mathias, « Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge : la progression castillane dans le golfe de Gascogne », dans Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin (dir.), *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négociants et ports (XV^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008, p. 33-47.
1590. **TRÉBUCHET** Léon, *Les Étapes d'un touriste en France : Belle-Île-en-Mer*, Paris, Hennuyer, 1895.
1591. **TROCMÉ** Étienne et **DELAFOSSE** Marcel, *Le Commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1953.
1592. **TROUSSIER** Louis, *La Commune de Noirmoutier pendant la Révolution. Les Anglais contre Noirmoutier*, Vannes, Lafolye, 1906.

1593. **TULOUP** François, *Saint-Malo : histoire générale*, 2^e éd., Paris, Klincksieck, 1970.
1594. **TURGEON** Laurier, « Pour redécouvrir notre xvi^e siècle : les pêches à Terre-Neuve d'après les Archives notariales de Bordeaux », *RHAF*, 1986, 39, 4, p. 523-549.
1595. **TURGEON** Laurier (dir.), « Maritime Identity/Identité maritime », *Canadian Folklore/Canadien*, 2, vol. 12, 1990.
1596. **TURGEON** Laurier, « Français et Basques dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent au xvi^e siècle : de la pêche à la traite des fourrures », *Revue d'histoire de Bayonne, du Pays Basque et du Bas-Adour*, 147, 1991, p. 21-39.
1597. **TURGEON** Laurier, « Bordeaux and the Newfoundland Trade During the Sixteenth Century », *International Journal of Maritime History*, 9, 2, 1997, p. 1-28.
1598. **TURGEON** Laurier, « Fluctuations in Cod and Whale Stocks in the North Atlantic During the Eighteenth Century », dans Daniel Vickers (dir.), *Marine Resources and Human Societies in the North Atlantic Since 1500*, St. John's, Institute of Social and Economic Research, Memorial University, 1997, p. 87-122.
1599. **TURLEY** Hans, *Rum, Sodomy and the Lash: Piracy, Sexuality and Masculine Identity*, New York, New York University Press, 1999.
1600. **ULBERT** Jörg, **LE BOUËDEC** Gérard, *La Fonction consulaire à l'époque moderne. L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1700)*, Rennes, PUR, 2006.
1601. **VALLEGA** Adalberto, « From ports to the port system : a geographical explanation », dans Jacques Charlier (dir.), *Ports et mers. Mélanges maritimistes offerts à André Vigarié*, Caen, Paradigme, 1986, p. 147-155.
1602. **VANDROY** Marie-Anne, « La loi et le rivage d'après l'ordonnance de 1681 et le commentaire de Valin », dans *Représentations et images du littoral*, 1998, p. 57-65.
1603. **VANDROY** Marie-Anne, « Quand la pluriactivité brouille les efforts de définition : gens de mer ou gens des côtes ? », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 187-196.
1604. **VANNOISE-POCHULU** Marie-Françoise de, *La Mutation de la politique portuaire française à l'ère industrielle. La réforme du statut des ports de commerce : l'exemple du port du Havre, 1871-1939*, thèse de doctorat en histoire, université Paris XII-Créteil, 2000.
1605. **VARACHAUD** Marie-Christine, **VERGÉ-FRANCESCHI** Michel et **ZYSBERG** André, « Qui étaient les capitaines de vaisseau du Roi-Soleil ? », *Revue historique*, n° 582, avril-juin 1992, p. 311-338.
1606. **VARILLON** Pierre, *Mers el-Kébir*, Paris, Amiot-Dumont, 1949.
1607. **VARILLON** Pierre, *Le Sabordage de la flotte*, Paris, Amiot-Dumont, 1954.
1608. **VARY** Morgane, « Pluriactivité et intégration sociale dans les sociétés littorales de Bretagne sud au xviii^e siècle », dans *Entre terre et mer*, 2004, p. 177-186.

1609. VASSALLO Carmel, *Corsairing to commerce: maltese merchants in XVIIIth century Spain*, Malta, Malta University Publishers, 1997.
1610. VAUTHIER-VÉZIER Anne, *L'Estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, Rennes, Rennes, PUR, 2007.
1611. VENAYRE Sylvain, *La Gloire de l'Aventure, genèse d'une mystique moderne (1830-1940)*, Paris, Aubier, 2006.
1612. VERCEL Roger, *Visages de corsaires*, Paris, Albin Michel, 1^{re} éd. [1943], rééd. 1996.
1613. VERCKEN DE VREUSCHMEN Roger, *Histoire succincte de l'aéronautique navale (1910-1998)*, Armées, ARDHAN (Association pour la recherche et la documentation sur l'histoire de l'aéronautique navale), 1^{re} éd. [1993], rééd. 1998.
1614. VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Les Officiers généraux de la Marine royale (1715-1774) origines, conditions, services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990.
1615. VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Henri Le Navigateur*, Paris, Éditions du Félin, 1994.
1616. VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « Duguay-Trouin (1676-1736) un corsaire, un officier général, un mythe », *Revue historique*, n° 598, avril-juin 1996, p. 333-352.
1617. VERGÉ-FRANCESCHI Michel (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Laffont, 2002.
1618. VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « L'actualité de l'histoire maritime », dans Jean Guellec et Pascal Lorot (dir.), *Planète océane. L'essentiel de la mer*, Paris, Choiseul, 2007, p. 495-501.
1619. VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « Les arsenaux et ports français », dans *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux européens*, 2007, p. 149-166.
1620. VERHEES-VAN MEER Johanna Theresia, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, (La course zélandaise durant la guerre de Succession d'Espagne), thèse, Middelbourg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 1986.
1621. VÉRIN Hélène, *La Gloire des ingénieurs, l'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1993.
1622. VERLAQUE Christian, *L'Industrialisation des ports de la Méditerranée occidentale*, thèse de doctorat ès-lettres, université de Lille, 1972.
1623. VERLINDEN Charles, « Draps des Pays-Bas et du Nord de la France en Espagne au XV^e siècle », *Le Moyen Âge*, 1937, p. 21-36.
1624. VERLINDEN Charles, « Code d'assurances maritimes selon la Coutume d'Anvers, promulgué par le consulat espagnol de Bruges en 1459 », *Bulletin de la Commission royale des anciennes lois et ordonnances de Belgique*, 1949.
1625. VERLINDEN Charles, « El comercio de paños flamencos y brabantones en España durante los siglos XIII y XIV », *Boletín de la Real Academia de la Historia*, n° 130, 1952, p. 307-321.

1626. VERLINDEN Charles et HEERS Jacques, « Le rôle des capitaux internationaux dans les voyages de découvertes aux xv^e et xvi^e siècles », dans *Les Aspects internationaux de la découverte océanique aux xv^e et xvi^e siècles*, 1966.
1627. VERLINDEN Charles, « Draps des Pays-Bas et du Nord-Ouest de l'Europe au Portugal au xv^e siècle », *Anuario de estudios medievales*, 1966, t. 3, p. 235-261.
1628. VERLINDEN Charles, *Les Origines de la civilisation atlantique : de la Renaissance à l'Âge des Lumières*, Neuchâtel/Paris, Albin Michel, 1966.
1629. VERLINDEN Charles, « Deux pôles de l'expansion de la draperie flamande et brabançonne au xiv^e siècle : la Pologne et la Péninsule Ibérique », *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 16, n° 3 et 4, 1968.
1630. VERLINDEN Charles, « Les registres du marchand brugeois Martin Van der Beurse aux archives de Valence (1414-1427) », dans *Les Espagnes médiévales, aspects économiques et sociaux : mélanges offerts à Jean Gautier Dalché*, Paris, Les Belles Lettres, 1984, p. 153-158.
1631. VERLINDEN Charles, « L'engagement maritime et la participation économique des Flamands dans l'exploration et la colonisation ibériques pendant la seconde moitié du xv^e siècle », dans *Dans le sillage de Colomb*, 1995, p. 225-235.
1632. VIBART Eugène, *Étude sur le corps des officiers de marine 1875-1935*, Vincennes, SHM, 1978.
1633. VIGARIÉ André, *Les Grands Ports de commerce de la Seine au Rhin, leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Paris, S.A.B.R.I., 1964.
1634. VIGARIÉ André, *La Circulation maritime*, Paris, Éditions Génin, 1968.
1635. VIGARIÉ André, *Échanges et transports internationaux*, Paris, Sirey, 1991.
1636. VIGARIÉ André, *La Mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995.
1637. VIGARIÉ André, « Écosociologie des milieux maritimes et littoraux », dans A. Gamblin (dir.), *Les Littoraux espaces de vie*, Paris, SEDES, 1998, p. 18-28.
1638. VIGARIÉ André, « Le Havre et le modèle des ports de marché : réussite ou échec ? », dans *Les Ports normands, un modèle ?*, 1999, p. 39-57.
1639. VILLAIN-GANDOSSI Christiane, « Le commerce du sel au xiv^e siècle », *L'Information historique*, n° 2, mars-avril 1967, p. 75-79.
1640. VILLAIN-GANDOSSI Christiane, « La mer et la navigation maritime à travers quelques textes de la littérature française du xii^e au xiv^e siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. XLVII, 1969, p. 150-192.
1641. VILLAIN-GANDOSSI Christiane, « Navires du Moyen Âge », *Archéologia*, janvier 1978, n° 114, p. 8-23.
1642. VILLAIN-GANDOSSI Christiane, « Terminologie de l'appareil de gouverne (ix^e-xviii^e siècles) », *Archaeonautica*, 1978, n° 2, p. 281-310.
1643. VILLAIN-GANDOSSI Christiane, *Le Navire médiéval à travers les miniatures*, Paris, CNRS, 1985.

1644. **VILLAIN-GANDOSSI** Christiane, **BUSUTTI** Salvino et Paul **ADAM** (dir.), *Medieval ships and the birth of technological societies*, Malta, Foundation for International Studies, 1989-1991, 2 vol.
1645. **VILLAIN-GANDOSSI** Christiane, « Le vocabulaire maritime aux xv^e-xvi^e siècles », dans *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, 1993, p. 69-79.
1646. *Villes et ports, développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral, Actes du deuxième colloque franco-japonais de géographie*, Paris, CNRS, 1979.
1647. **VILLIERS** Patrick, *Le Commerce colonial atlantique et la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique. 1778-1783*, New York, Arno Press, 1977.
1648. **VILLIERS** Patrick, « La guerre de course en France, de Louis XIV à Napoléon I^{er} », *Colloque Marine et techniques au XIX^e siècle*, Vincennes, SHM, 1988, p. 91-141.
1649. **VILLIERS** Patrick, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991.
1650. **VILLIERS** Patrick, « Flibustiers, négriers, planteurs et engagés dans les Antilles françaises des années 1640 aux années 1680 », dans *Les Normands et les Amériques*, Cahiers havrais de recherches historiques, numéro spécial hors série, 1994, p. 89-102.
1651. **VILLIERS** Patrick, *Les Corsaires du Littoral Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1588-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000.
1652. **VILLIERS** Patrick, « Jean Doublet, à Dunkerque au temps de Louis XIV, corsaire ou officier du roi », dans *Les Tyrans de la mer*, 2002, p. 163-186.
1653. **VILLIERS** Patrick, « La violence flibustière, violence terrienne ou violence maritime ? », dans *La Violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, 2004, p. 251-268.
1654. **VILLIERS** Patrick, « Le rôle de la course et de la contre-course dans le développement et le déclin des puissances maritimes européennes (1560-1815) », dans *La Puissance maritime*, 2004, p. 443-466.
1655. **VINCENT** J.-B. Maurice, *L'Île de Groix autrefois*, Imprimerie de la Morinière, 1895.
1656. **VINCENT** Johan, *Les Sociétés littorales face à l'intrusion balnéaire, de Morgat à la Faute sur mer (début XIX^e siècle-1945)*, thèse de doctorat d'histoire, université de Bretagne-Sud, 2005.
1657. **VORAPETH** Kham, *Commerce et colonisation en Indochine, 1860-1945. Les maisons de commerce françaises, un siècle d'aventure humaine*, Paris, Les Indes savantes, 2004.
1658. **VOSS** Peter, « L'exemple d'un 'bourgeois et marchand de Bordeaux' au milieu du xvii^e siècle [Jean de Ridder] », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, IV, 1988, p. 73-109.

1659. **VOSS** Peter, *Bordeaux et les villes hanséatiques, 1672-1715. Contributions à l'histoire maritime de l'Europe du Nord-Ouest*, thèse de doctorat, université Bordeaux III, 1995.
1660. **VULLIEZ** Albert, *Les Vingt Derniers Jours de la flotte*, Paris, Presses de la Cité, 1963.
1661. **VULLIEZ** Albert, *Mers el-Kébir. La rade au destin tourmenté*, Paris, France-Empire, 1975.
1662. **VULLIEZ** Albert, *L'Enfer de Brest*, Paris, France-Empire, 1985.
1663. **WALLERSTEIN** Immanuel, « L'Économie monde », dans Catherine Coquery-Vidrovitch (dir.), *Connaissance du Tiers Monde : approche pluridisciplinaire*, Cahiers Jussieu n° 4, 10/18, Paris, Union générale des éditions, 1978, p. 97-106.
1664. **WASSILIEFF** Alex, *Un pavillon sans tâche. De l'armistice au sabordage, la vérité*, Paris, Grasset, 1986.
1665. **WEGENER SLEESWIJK** Anne, *Les Vins français aux Provinces-Unies au XVIII^e siècle. Négoce, dynamique institutionnelle et la restructuration du marché*, thèse de doctorat, Université d'Amsterdam/EHESS, 2006.
1666. **WEY** Anne, *L'Aviso La Grandière et son équipage durant la seconde guerre mondiale (1940-1945)*, maîtrise, université Marc Bloch, Strasbourg, 2005.
1667. **WHITELEY** William H, « James Cook and British Policy in the Newfoundland Fisheries, 1763-7 », *Canadian Historical Review*, 1973, 54, 3, p. 245-272.
1668. **WIENIN** Michel, « Naissance et vie d'un port au milieu des dunes du Languedoc : Port-La-Nouvelle, Aude », *L'Archéologie industrielle en France*, n° 32, octobre 1998, p. 39-42.
1669. **WILLIAMS** Glydwr, *Buccaneers, Explorers and Settlers: British Enterprise and Encounter in the Pacific, 1670-1800*, Aldershot, Ashgate, 2005.
1670. **WINKLARETH** Robert J., *Naval Shipbuilders of the World from the Age of Sail to the Present Day*, London, Chatham Publishing, 2000.
1671. **WISMES** Armel de, *Pirates et corsaires*, Paris, France-Empire, rééd. 1999.
1672. **WOLKOWITSCH** Maurice, « L'organisation des relations La Rochelle-La Pallice avec l'arrière-pays et son influence sur l'activité portuaire », *Norois*, 17, 1958, p. 41-50.
1673. **WOODROW** Maureen, « Resistance to Regulatory Changes in the Fishery: A Study of Selected Communities of Bonavista North, Newfoundland », thèse de doctorat en sociologie, université Laval, 1996.
1674. **WOORMS** Émile, *Histoire commerciale de la ligue hanséatique*, Paris, Guillaumin, 1864.
1675. **WRIGHT** Miriam, « Frozen Fish Companies, the State, and Fisheries Development in Newfoundland, 1940-1966 », *Business and Economic History*, 1997, 26, 2, p. 727-737.

1676. **WRIGHT** Miriam, « The Background to Change in the Newfoundland Cod Fishery at the Time of Confederation », *Newfoundland Studies*, 1998, 14, 2, p. 253-265.
1677. **WRIGHT** Miriam, « Young Men and Technology: Government Attempts to Create a "Modern" Fisheries Workforce in Newfoundland, 1949-1970 », *Labour*, 1998 (42), p. 143-159.
1678. **WRIGHT** Miriam, *A Fishery for Modern Times: The State and the Industrialisation of the Newfoundland Fishery*, New-York, Oxford University Press, 2001.
1679. **WYNN** Graeme, **PASTORE** Ralph et **HOFFMAN** Bernard G., « La région de l'Atlantique », dans R. Cole Harris et Geoffrey J. Matthews (dir.), *Atlas historique du Canada. Des origines à 1800*, Montréal, Presses de l'université de Montréal, 1987, t. 1, p. 47-51.
1680. **YOUINGS** Joyce (dir.), *Raleigh in Exeter 1985: privateering and colonisation in the reign of Elizabeth I*, Exeter, University of Exeter Press, 1985.
1681. **ZADEKIEH** Nuala, « A frugal, Prudential and Hopeful Trade: Privateering in Jamaïca 1655-1689 », *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 18, n° 2, mai 1990, p. 145-168.
1682. **ZANCO** Jean-Philippe, *Le Ministère de la Marine sous le Second Empire*, Vincennes, SHM, 2003.
1683. **ZÉRATHE** Philippe, « Les résistances aux classes dans le « grand Ouest » au XVIII^e siècle », dans *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, 2000, p. 623-630.
1684. **ZÉRATHE** Philippe, *Les Gens de mer du département de Vannes (fin XVII^e-fin XVIII^e siècles). Métiers, statuts, identité*, thèse de doctorat d'histoire, université Paris I, 2000.
1685. **ZIJVERDEN** Jan VAN, « The Riskly Alternative: Dutch Privateering During the Fourth Anglo-Dutch War, 1780-1783 », dans *Pirates and Privateers*, 1997, p. 186-205.
1686. **ZYLBERBERG** Michel, *Capitalisme et catholicisme dans la France moderne. La dynastie Le Coulteux*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001.
1687. **ZYSBERG** André, *Les Galériens : vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, Paris, Le Seuil, 1987.
1688. **ZYSBERG** André, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, 1995, p. 439-455.
1689. **ZYSBERG** André, *Marseille au temps de Louis XIV. La ville, les galères, l'arsenal*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2007.
1690. ²**GIRARD** Albert, *Le Commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg : contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XV^e et XVIII^e siècles*, Bordeaux, Féret, 1932.

2 Lors des corrections des épreuves, certains auteurs ont rajouté des références ; pour ne pas retarder la parution du numéro, il a été décidé de les mettre à la suite, sans ordre autre que celui de provenance, ce qui correspond aux numéros 1690 à 1723.

1691. **MORINEAU** Michel, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux : les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises, XVII^e-XVIII^e siècles*, Cambridge University Press, Éd. de la MSH, 1984 (thèse d'État, université Paris I, 1980).
1692. **ÉTIENNE** Robert (dir.), *Histoire de Bordeaux. Bordeaux antique*, Bordeaux, FHSO, 1962.
1693. **HIGOUNET** Charles (dir.), *Histoire de Bordeaux. Bordeaux pendant le Haut Moyen Âge*, Bordeaux, FHSO, 1963.
1694. **RENOUARD** Yves (dir.), *Histoire de Bordeaux. Bordeaux sous les rois d'Angleterre*, Bordeaux, FHSO, 1965.
1695. **PARISET** F. G. (dir.), *Histoire de Bordeaux. Bordeaux au XVIII^e siècle*, Bordeaux, FHSO, 1968.
1696. **DESGRAVES** L. et **DUPEUX** G. (dir.), *Histoire de Bordeaux. Bordeaux au XIX^e siècle*, Bordeaux, FHSO, 1969.
1697. **LAJUGIE** J. (dir.), *Histoire de Bordeaux. Bordeaux au XX^e siècle*, Bordeaux, FHSO, 1972.
1698. **DESGRAVES** L. et **HIGOUNET-NADAL** A., *Histoire de Bordeaux. Tables Générales*, Bordeaux, FHSO, 1974.
1699. **DAEFFLER** Michel, *Formes de carène et navires de combat, l'invention du vaisseau de ligne en Angleterre (1560 – 1642)*, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2004.
1700. **MEYER** Jean et **ACERRA** Martine, *Marines et Révolution*, Rennes, Ouest-France, 1988.
1701. **SCHNAKENBOURG** Éric, *La France, le Nord et l'Europe au début du XVIII^e siècle*, Paris, Honoré Champion, 2008.
1702. **PRIOTTI** Jean-Philippe, **SAUPIN** Guy, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècles)*, dir. Rennes, PUR, 2008.
1703. **FERNÁNDEZ-GONZÁLES** F., **FERREIRO** L. D. et **NOWACKI** H., *Technology of the ships of Trafalgar, Proceedings of an International Congress Madrid-Cádiz 3-5 novembre 2005*, ETSI Navales-Universidad Politécnica de Madrid, 2006.
1704. **MORIEUX** Renaud, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008.
1705. **BRUNEAU** Jean-Baptiste, « L'assainissement du grand corps. Les ambiguïtés de l'épuration des officiers de marine au lendemain de la seconde guerre mondiale », *Chronique d'histoire maritime*, n° 61, décembre 2006, p. 123-139.
1706. **METTAS** Jean, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 1984.
1707. **PÉTRÉ-GRENOUILLEAU** Olivier, *Les Traités négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004.

1708. **MORINEAU** Michel, « La vraie nature des choses et leur enchaînement entre la France, les Antilles et l'Europe (XVII^e-XIX^e siècle) », *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, 1997, p. 3-24.
1709. **PELUS-KAPLAN** Marie-Louise, *Commerce, villes et marchands dans le monde hanséatique et l'Europe du Nord-Ouest aux XVI^e et XVII^e siècles*, Habilitation à diriger des recherches, université de Paris I, 1992.
1710. **ALLAIRE** Bernard, *Pelletteries, manchons et chapeaux de castor. Les fourrures nord-américaines à Paris (1500-1632)*, Paris/Québec, PUPS/Éditions du Septentrion, 1999.
1711. **PANZAC** Daniel, *La Caravane maritime : marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris, CNRS, 2004.
1712. **MARZAGALLI** Silvia, « Establishing Transatlantic Trade Networks in Time of War: Bordeaux and the United States, 1793-1815 », *Business History Review*, n° 79, 2005, p. 811-844.
1713. **MARZAGALLI** Silvia, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française*, n° spécial, 2008-1 « Les temps composés de l'économie », p. 183-207.
1714. **CROUZET** François, *L'Économie britannique et le blocus continental, 1806-1813*, Paris, PUF, 1958, 2 vol., 2^e éd., Economica, 1987.
1715. **PLUCHON** Pierre (dir.), *Histoire des médecins et pharmaciens de marine et des colonies*, Toulouse, Privat, 1985.
1716. *La Médecine navale aux XVIII^e et XIX^e siècles, Rochefort et la mer*, n° 8, Jonzac, université francophone d'été Saintonge-Québec, 1993.
1717. **BUCHET** Christian (dir.), *L'Homme, la santé et la mer*, Paris, Honoré Champion, 1997.
1718. **BOULAIRE** Alain, *Brest et la marine royale de 1660 à 1690*, thèse d'État inédite, université Paris-Sorbonne, 1988 (6 vol.).
1719. **MÉMAIN** René, *Matelots et soldats des vaisseaux du roi : levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, Paris, Hachette, 1937.
1720. **MÉMAIN** René, *Le Matériel de la marine de guerre sous Louis XIV : Rochefort, arsenal modèle de Colbert (1666-1690)*, Paris, Hachette, 1936.
1721. **BATTESTI** Michèle, *Trafalgar les aléas de la stratégie navale de Napoléon*, Saint-Cloud, Napoléon I^{er} Éditions, 2004.
1722. **DUBOIS** Xavier, *La Révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne-Sud au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2004.
1723. **CARRIÈRE** Charles, *Richesse du passé marseillais. Le port mondial au XVIII^e siècle*, Marseille, CCIM, 1979.

BIBLIOGRAPHIE ALLEMANDE

1724. **AHRENS** Gerhard, *Die Reeder : Laeisz, Ballin*, (Hamburgische Lebensbilder in Darstellungen und Selbstzeugnissen, vol. 2), Hambourg, Verlag Verein für Hamburgische Geschichte, 1989.
1725. **AMENDA** Lars, *Fremde – Hafen – Stadt. Chinesische Migration und ihre Wahrnehmung in Hamburg, 1897-1972*, Munich/Hambourg, Dölling & Galitz, 2006.
1726. **AMENDA** Lars, « "Chinesenaktion". Zur Rassenpolitik und Verfolgung im nationalsozialistischen Hamburg », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 2005, 91, p. 103-132.
1727. **ANGERMANN** Norbert, *Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit : Beiträge zur Erforschung mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Handelsbeziehungen und -wege im europäischen Rahmen*, Lüneburg, Verlag Nordostdeutsches Kulturwerk, 2001.
1728. **ASMUS** Gesine (dir.), *Die Elbe. Ein Lebenslauf. Labe. Život Řeky*, Catalogue de l'exposition à Hambourg et Prague, 1992/93, Berlin, Nikolai, 1992.
1729. **BAASCH** Ernst, *Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts*, Hambourg, Gräfe & Sillem, 1893.
1730. **BAASCH** Ernst, *Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen*, Hambourg, Friederichsen, 1896.
1731. **BAASCH** Ernst, *Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert*, Hamburg, Gräfe & Sillem, 1910.
1732. **BAASCH** Ernst, « Ein Verzeichnis der hamburgischen Kauffahrteiflotte von 1672 », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 15, 1910, p. 39-52.
1733. **BAASCH** Ernst, « Die führenden Kaufleute und ihre Stellung in der hamburgischen Handelsgeschichte », *Hamburger Überseejahrbuch* 1922, p. 37-56.
1734. **BAASCH** Ernst, « Zur Geschichte einer hamburgischen Großtabakfirma im 18. und 19. Jahrhundert », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 29, 1928, p. 1-60.
1735. **BAASCH** Ernst, « Zur Statistik des Ein- und Ausfuhrhandels Hamburgs Anfang des 18. Jahrhunderts », *Hansische Geschichtsblätter*, 54, 1929, p. 89-144.
1736. **BAASCH** Ernst, « Der Verkehr mit Kriegsmaterialien aus und nach den Hansestädten vom Ende des 16. bis Mitte des 17. Jahrhunderts », *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 137, 1932, p. 538-543.
1737. **BAASCH** Ernst, *Die Handelskammer zu Hamburg 1665-1915*, Hamburg, Gräfe & Sillem, 1915, 2 vol.
1738. **BADE** Klaus J., *Friedrich Fabri und der Imperialismus der Bismarckzeit. Revolution – Depression – Expansion*, Freiburg i. Br., Atlantis-Verlag, 1975.

1739. **BECKER** Bert, « Das deutsche Hongkong – Imperialismus und partizipierender Kolonialismus vor 1914 », dans **DENZEL** Markus (dir.), *Deutsche Eliten in Übersee (16. bis frühes 19. Jahrhundert)*, St. Katharinen, Scripta-Mercaturae-Verlag, 2006, p. 361-376.
1740. **BECKER** Ulf, *Deutsche Kolonialprojekte zwischen 1648 und 1721. Die Reichsfürsten und die außereuropäische Welt*, Hambourg (maîtrise inédite), 1998.
1741. **BERNECKER** Walther L., *Die Handelskonquistadoren : europäische Interessen und mexikanischer Staat im 19. Jahrhundert*, Stuttgart, Steiner (Beiträge zur Kolonial- und Überseegeschichte, vol. 44), 1988.
1742. **BESSELL** Georg, *Norddeutscher Lloyd, 1857-1957. Geschichte einer Bremischen Reederei*, Bremen, Schünemann, 1957.
1743. **BEUTIN** Ludwig, *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen*, Neumünster, Wachholtz, 1933.
1744. **BEUTIN** Ludwig, « Deutscher Leinenhandel in Genua im 17. und 18. Jahrhundert », *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 24, 1931, p. 156-168.
1745. **BÖHM** Günter, « Die Sephardim in Hamburg », dans **HERZIG** Arno (éd.), *Die Juden in Hamburg*, Hambourg, Dölling & Galitz, 1991, vol. 2, p. 24-25, 28.
1746. **BOHNER** Theodor, *Die Woermanns : Vom Werden deutscher Größe*, Berlin, Die Brücke zur Heimat, 1935.
1747. **BRACKER** Jörgen, *Hamburg. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Wendemarken einer Stadtgeschichte*, Hambourg, Ernst Kabel, 1992.
1748. **BRADEN** Jutta, *Hamburger Judenpolitik im Zeitalter der lutherischen Orthodoxie 1590-1710*, Hambourg, Christians (Hamburger Beiträge zur Geschichte der deutschen Juden, vol. 23), 2001.
1749. **BROCKSTEDT** Jürgen (dir.), *Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel, 1814-1915*, Neumünster, Wachholtz (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, vol. 22), 1993.
1750. **BROCKSTEDT** Jürgen, « Herkunft und Aufstiegsmöglichkeiten der Seefahrenden in Norddeutschland 1774-1845, am Beispiel der Aufzeichnungen des Wasserschouts in Hamburg und Altona », présentation orale à la Commission Internationale d'Histoire Maritime, Bucarest, 11-12 Août 1980 (manuscrit inédit), Staatsarchiv Hamburg.
1751. **BROCKSTEDT** Jürgen, *Die Schiffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika, 1815-1848* (Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, vol. 10), Köln/Wien, Böhlau, 1975.
1752. **BUCHENAU** Jürgen, *Tools of Progress. A German Merchant Family in Mexico City, 1865-present*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 2004.
1753. **CHICKERING** Roger, *We Men Who Feel Most German. A Cultural Study of the Pan-German League 1889-1914*, London, Allen & Unwin, 1984.
1754. **CHICKERING** Roger, *Karl Lamprecht. A German Academic Life*, Atlantic Highlands (NJ), Humanities Press International, 1993.

1755. **CONRAD** Sebastian, **OSTERHAMMEL**, Jürgen (dir.), *Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt 1871-1914*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2004.
1756. **CORDES** Albrecht (dir.), *Hansisches und hansestädtisches Recht*, Trier, Porta Alba, 2008.
1757. **DANNENBERG** Hans-Eckhard, **FISCHER** Norbert, **KOPITZSCH** Franklin (dir.), *Land am Fluss. Beiträge zur Regionalgeschichte der Niederelbe*, Stade, Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2006.
1758. **DEGGIM** Christina, *Hafenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert*, Hambourg, Convent Verlag, Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, vol. 62, 2005.
1759. **DEGN** Christian, *Die Schimmelmanns im atlantischen Dreieckshandel. Gewinn und Gewissen*, Neumünster, Wachholtz, 1974.
1760. **DEIST** Wilhelm, **SCHOTTELIUS** Herbert, *Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland, 1871-1914*, Düsseldorf, Droste, 1972.
1761. **DENZEL** Markus (dir.), *Deutsche Eliten in Übersee (16. bis frühes 19. Jahrhundert)*, St. Katharinen, Scripta-Mercaturae-Verlag, 2006.
1762. **DENZER** Jörg, *Die Konquista der Augsburger Welser-Gesellschaft in Südamerika (1528-1556)*, München, C.H. Beck, 2005.
1763. **DRIESCH** Wilhelm von den, *Die ausländischen Kaufleute während des 18. Jahrhunderts in Spanien und ihre Beteiligung am Kolonialhandel*, Köln/Wien, Böhlau, 1972.
1764. **DUCHHARDT** Heinz, « Afrika und die deutschen Kolonialprobleme der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts », *Archiv für Kulturgeschichte*, 1986, 68, p. 119-135.
1765. **ELSNER** Tobias von, *Kaisertage : die Hamburger und das Wilhelminische Deutschland im Spiegel öffentlicher Festkultur*, Frankfurt M./New York, Lang, 1991.
1766. **ERHARDT** Michael, « Ein guldtten Bandt des Landes » : *Zur Geschichte der Deiche im Alten Land*, Stade, Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2003.
1767. **ERHARDT** Michael, « Dem großen Wasser allezeit entgegen » : *Zur Geschichte der Deiche in Wursten*, Stade, Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2007.
1768. **FENSKE** Hans, « Imperialistische Tendenzen in Deutschland vor 1866. Auswanderung, überseeische Bestrebungen, Weltmachtträume », *Historisches Jahrbuch*, 1978, 97/98, p. 336-383.
1769. **FENSKE** Hans, **HIERY**, Hermann J., « Neue Literatur zur Geschichte der deutschen Auswanderung », *Historisches Jahrbuch*, 1996, 116, p. 155-171.
1770. **FISCHER** Fritz, *Der Griff nach der Weltmacht*, Düsseldorf, Droste, 1961 (ed. en anglais : *Germany's Aims in the First World War*, New York, Norton, 1967).

1771. FISCHER Ludwig, STEENSEN Thomas, WATERBOLK Harm Tjalling (dir.), *Das Wattenmeer. Kulturlandschaft vor und hinter den Deichen*, Stuttgart, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 2005.
1772. FISCHER Norbert, *Wassernot und Marschengesellschaft : Zur Geschichte der Deiche in Kehdingen*, Stade, Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2003.
1773. FISCHER Norbert, *Im Antlitz der Nordsee : zur Geschichte der Deiche in Hadeln*, Stade, Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2007.
1774. FISCHER Norbert, « Deiche oder die Herrschaft über das Wasser : Zur kulturellen, sozialen und politischen Symbolik der Grenze zwischen Land und Meer », dans HENGARTNER Thomas, MOSER Johannes (dir.), *Grenzen und Differenzen. Vorträge des 35. Deutschen Volkskunde-Kongresses*, Dresden, Leipziger Universitätsverlag, 2006, p. 687-704.
1775. FISCHER Norbert, MÜLLER-WUSTEWITZ Susan, SCHMIDT-LAUBER Brigitta (dir.), *Inszenierungen der Küste*, Berlin, Dietrich Reimer, 2007.
1776. GELDER Roelof van, *Das ostindische Abenteuer. Deutsche in Diensten der Vereinigten Ostindischen Kompanie der Niederlande (VOC), 1600-1800*, Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, vol. 61, Hamburg, Convent Verlag, 2004.
1777. GERSTENBERGER Heide, « Küstengesellschaften unter der Lupe : Was macht das Meer mit den Menschen ? », *Das Parlament*, 1-2 (7/14 Janvier 2000), p. 4.
1778. GERSTENBERGER Heide, WELKE Ulrich, *Vom Wind zum Dampf: Sozialgeschichte der deutschen Handelsschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 1996.
1779. GERSTENBERGER Heide, WELKE Ulrich (dir.), *Seefahrt im Zeichen der Globalisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 2002.
1780. GERSTENBERGER Heide, WELKE Ulrich, *Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 2004.
1781. GØBEL Erik, « Die Schifffahrt Altonas nach Westindien in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts », *Jahrbuch des Altonaer Museums in Hamburg*, 28-32, 1, 1995, p. 11-24.
1782. GOSSLER Claus, *Die Société commerciale de l'Océanie (1876-1914) : Aufstieg und Untergang der Hamburger Godeffroys in Ost-Polynesien*, Bremen, MontAurum, 2006.
1783. GRASSMANN Antjekathrin (dir.), *Niedergang oder Übergang ? Zur Spätzeit der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert*, Köln/Weimar/Wien, Böhlau, 1998.
1784. GROLLE Joist, *Hamburg und seine Historiker*, Hamburg, Verlag Verein für Hamburgische Geschichte (Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, vol. 43), 1997.
1785. GRÜNDER Horst, « ... da und dort ein junges Deutschland gründen », *Rassismus, Kolonien und kolonialer Gedanke vom 16. bis zum 20. Jahrhundert*, München, DTV, 1999.

1786. **HAAKER** Heinz, *Die « Schiffswerft von Henry Koch AG ». Ein Kapitel Lübecker Schiffbau- und Industriegeschichte*, Hamburg, Die Hanse (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, vol. 37), 1994.
1787. **HÄBERLEIN** Mark, *Die Fugger. Geschichte einer Augsburger Familie (1367-1650)*, Stuttgart, Kohlhammer, 2006.
1788. **HÄBERLEIN** Mark, **SCHMÖLZ-HÄBERLEIN** Michaela, *Die Erben der Welser : Der Karibikhandel der Augsburger Firma Oberwexer im Zeitalter der Revolutionen*, Augsburg, Wißner, 1995.
1789. **HARDER** Elisabeth, « Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 17. und 18. Jahrhundert », *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 41, 1961, p. 43-114 ; 42, 1962, p. 5-36.
1790. **HARDER-GERSDORFF** Elisabeth : « Herkunft und Vermittlungswege gewerblicher Einfuhren aus West- und Mitteleuropa im Rigaer Seehandel des 18. Jahrhunderts », dans **SCHNEIDER**, Jürgen (dir.), *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege III, Auf dem Weg zur Industrialisierung*, Stuttgart, Klett-Cotta, 1987, p. 203-215.
1791. **HATJE** Frank, « Libertät, Neutralität und commercium : Zu den politischen Voraussetzungen für Hamburgs Handel (1550-1900) », dans **HATJE**, Frank, **WEBER**, Klaus (dir.), *Überseehandel und Handelsmetropolen in Europa und Asien, 17.-19. Jahrhundert*, Hamburg, Hanseatischer Merkur, 2008, p. 213-247.
1792. **HEIDBRINK** Ingo, « Maritime History / Schifffahrtsgeschichte – Bemerkungen zu einem Forschungsgebiet mit nahezu zwangsläufig transnationaler Ausrichtung », *geschichte-transnational*, 15.06.2007 <<http://geschichte-transnational.clio-online.net/forum/type=diskussionen&id=892>>.
1793. **HEIDBRINK** Ingo, « Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer! », *Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts*, Hamburg, Convent Verlag, 2004 (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, vol. 63).
1794. **HEIDBRINK** Ingo (dir.), *Konfliktfeld Küste – Ein Lebensraum wird erforscht*, en coop. avec Frank Lamy, Oldenburg, Universität Oldenburg, 2003.
1795. **HEIDBRINK** Ingo, « Fischdampfer in der Nordsee – Überfischung als Auslöser technischer Innovation », dans **HEIDBRINK** Ingo (dir.), *Konfliktfeld Küste – Ein Lebensraum wird erforscht*, en coop. avec Frank Lamy, Oldenburg, Universität Oldenburg, 2003, p. 161-178.
1796. **HENNINGER** Wolfgang, *Johann Jakob von Bethmann 1717-1792. Kaufmann, Reeder und kaiserlicher Konsul in Bordeaux*, Bochum, N. Brockmeyer, 1993, 2 vol.
1797. **HERING** Rainer, *Konstruierte Nation : der Alldeutsche Verband 1890 bis 1939*, Hamburg, Christians, 2003.
1798. **HERMANN** Hans Heinrich, **FEDERAU** Bernt, *Westafrikafahrt 1849-1874 : 125 Jahre Woermann-Linie*, Hamburg, Christians, 1974.

1799. **HERZIG** Arno, **LANGEWIESCHE**, Dieter, **SYWOTTEK**, Arnold (dir.), *Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung im ausgehenden 18. Jahrhundert*, Hambourg, Verlag Erziehung und Wissenschaft, 1983.
1800. **HEUVEL** Christine van den, « Warum hat Deutschland noch kein großes öffentliches Seebad? Zu den Anfängen des Nordseebades Norderney », *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte*, 73, 2001, p. 132-167.
1801. **HIERY** Hermann J., *The Neglected War : the German South Pacific and the Influence of World War I*, Honolulu, Hawaii, University of Hawaii Press, 1995.
1802. **HIERY** Hermann J., *Die deutsche Südsee 1884-1914: ein Handbuch*, Paderborn, Schöningh, 2002.
1803. **HIERY** Hermann J., **MACKENZIE** John (dir.), *European Impact and Pacific Influence: British and German Colonial Policy in the Pacific Islands and the Indigenous Response*, London, I.B. Tauris, 1997.
1804. **HIERY** Hermann J., **HINZ** Hans-Martin (dir.), *Deutsche und Chinesen in Tsingtau (1897-1914)*, Wolfratshausen, Minerva, 1999.
1805. **HILDEBRANDT** Reinhardt, « Interkontinentale Wirtschaftsbeziehungen und ihre Finanzierung in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts », dans Hermann **KELLENBENZ** (dir.), *Weltwirtschaft und währungspolitische Probleme seit dem Ausgang des Mittelalters*, Stuttgart/New York, Lucius & Lucius, 1981, p. 61-76.
1806. **HÜCKING** Renate, **LAUNER** Ekkehard, *Aus Menschen Neger machen: Wie sich das Handelshaus Woermann an Afrika entwickelt hat* (introd. par Luc Leysen), Hambourg, Galgenberg, 1986.
1807. **HUHN** Fred-Konrad, *Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769*, Hambourg (thèse inédite) 1953.
1808. **HUTTER** Franz et al. (dir.), *Das überseeische Deutschland. Die deutschen Kolonien in Wort und Bild*, Stuttgart/Berlin/Leipzig, Union Deutsche Verlagsgesellschaft, 1902/03.
1809. **IGGERS** Georg G., *New Directions in European Historiography*, Middleton, Wesleyan University Press, 1975.
1810. **IGGERS** Georg G., *The German Conception of History: The National Tradition of Historical Thought from Herder to the Present*, Middletown (CT), Wesleyan University Press, 1983.
1811. **JEANNIN** Pierre, « Die Hansestädte im europäischen Handel des 18. Jahrhunderts », *Hansische Geschichtsblätter*, 89, 1971, p. 41-73.
1812. **JEANNIN** Pierre, « La clientèle étrangère de la maison Schröder et Schyler, de la Guerre de Sept ans à la Guerre d'Indépendance », *Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, nouvelle série, 3, 1987, p. 21-83.
1813. **JEANNIN** Pierre, *Marchands du nord : espaces et trafics à l'époque moderne*, essais réunis par Philippe Braunstein et Jochen Hoock, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 1996.

1814. **JACOBI** Eduard, « Ein bayrisches Kolonialunternehmen im 17. Jahrhundert », dans *Beiträge zur Kolonialpolitik und Kolonialwirtschaft*, 5, 1903, p. 184-202
1815. **JOCHMANN** Werner, **LOOSE** Hans-Dieter (dir.), *Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner*, vol. 1 : *Von den Anfängen bis zur Reichsgründung*, Hamburg, Hoffmann & Campe, 1982 ; vol. 2 : *Vom Kaiserreich bis in die Gegenwart*, Hamburg, Hoffmann & Campe, 1986.
1816. **KALISCH** Johannes, « Sächsisch-polnische Pläne zur Gründung einer See- und Handelskompanie am Ausgang des 17. Jahrhunderts », dans **KALISCH** Johannes, **GIEROWSKI** Józef (dir.), *Um die polnische Krone. Sachsen und Polen während des Nordischen Krieges*, Berlin, Rütten & Loening, 1962, p. 45-69.
1817. **KEHR** Eckart, *Der Primat der Innenpolitik. Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte*, essais réunis par Hans-Ulrich Wehler, Berlin, de Gruyter, 1965.
1818. **KEHR** Eckart, *Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894-1901. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus*, Berlin, Ebering, 1930 (éd. en anglais : *Battleship Building and Party Politics in Germany 1894-1901*, Chicago, University of Chicago Press, 1971).
1819. **KELLENBENZ** Hermann, *Sephardim an der unteren Elbe. Ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung vom Ende des 16. bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts*, Wiesbaden, Steiner, 1958.
1820. **KELLENBENZ** Hermann, « Phasen des hanseatisch-nordeuropäischen Südamerikahandels », *Hansische Geschichtsblätter*, 78, 1960, p. 87-120.
1821. **KELLENBENZ** Hermann, « Der deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts », dans Friedrich **LÜTGE** (dir.), *Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Stuttgart, Fischer, vol. 8, 1964, p. 4-60.
1822. **KELLENBENZ** Hermann, « Die Brandenburger auf St. Thomas », *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 2, 1965, p. 196-217.
1823. **KELLENBENZ** Hermann, « Les Allemands sur les routes de l'Atlantique », *Anuario de estudios americanos*, 25, 1968, p. 163-207.
1824. **KELLENBENZ** Hermann, « Die erste bewaffnete Neutralität und ihre Auswirkungen auf die hansische Schifffahrt », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 62, 1976, p. 31-48.
1825. **KELLENBENZ** Hermann, « St. Thomas, Treffpunkt des karibischen Handels », **STEGE** Hanns-Albert, **SCHNEIDER** Jürgen (dir.), *Karibik. Wirtschaft, Gesellschaft und Geschichte*, Munich, Fink (Lateinamerika-Studien, vol. 11), 1982, p. 135-144.
1826. **KELLENBENZ** Hermann, *Die Fugger in Spanien und Portugal bis 1560. Ein Großunternehmen des 16. Jahrhunderts*, Munich, Vögel (Schriften der Philosophischen Fakultät der Universität Augsburg, vol. 33/1, 33/2 et 34), 1990, 3 vol.
1827. **KELLENBENZ** Hermann, **WALTER** Rolf (dir.), *Oberdeutsche Kaufleute in Sevilla und Cadix (1525-1560). Eine Edition von Notariatsakten aus den dortigen*

- Archiven*, introd. par Rolf Walter, Stuttgart, Steiner, (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit, vol. 21), 2001.
1828. **KLESSMANN** Eckart, *Geschichte der Stadt Hamburg*, Hambourg, Die Hanse, 2002.
1829. **KLUDAS** Arnold, *Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt, Band I-V, 1850-1990*, Hamburg, Die Hanse (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, vol. 18-22), 1986-1990.
1830. **KLUDAS** Arnold, *Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt*, Hamburg, Convent Verlag, 2001 et 2003, 2 vol.
1831. **KLUDAS** Arnold, **BRAUN** Harry, *Ewerführer. Eine illustrierte Geschichte der Ewerführerei auf Hamburgs Wasserstraßen*, Hamburg, Die Hanse (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, vol. 45), 1997.
1832. **KNOLL** Arthur J., **GANN** Lewis H., *Germans in the Tropics. Essays in German Colonial History*, New York, Greenwood Press, 1987.
1833. **KNOTTNERUS** Otto, « Eine gefährvolle Existenz : Zur inhärenten Ambivalenz der frühneuzeitlichen Küstengesellschaft », dans **FISCHER** Norbert, **MÜLLER-WUSTEWITZ** Susan, **SCHMIDT-LAUBER** Brigitta (dir.), *Inszenierungen der Küste*, Berlin, Dietrich Reimer, 2007, p. 107-149.
1834. **KOPITZSCH** Franklin, « Minderheiten und Fremde in nordwestdeutschen Städten in der frühen Neuzeit », *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte*, 69, 1997, p. 45-59.
1835. **KOPITZSCH** Franklin, « Franzosen in den Hansestädten und in Altona zwischen 1685 und 1789 », dans **MONDOT** Jean, **VALENTIN** Jean-Marie, **VOSS** Jürgen (dir.), *Deutsche in Frankreich, Franzosen in Deutschland 1715-1789*, Sigmaringen, Thorbecke (Beihefte der Francia, vol. 25), 1992, p. 283-295.
1836. **KOPITZSCH** Franklin, **BRIETZKE** Dirk (dir.), *Hamburgische Biografie, Personenlexikon*, vol. 1 et 2 : Hamburg, Christians, 2001 et 2003 ; vol. 3 et 4 : Göttingen, Wallstein, 2006 et 2009 ; vol. 5 et 6 planifiés pour 2010 et 2012, 6 vol.
1837. **KOSSOK** Manfred, *Im Schatten der Heiligen Allianz. Deutschland und Amerika 1815-1830*, Berlin, Akademie-Verlag, 1964.
1838. **KOSSOK** Manfred, *Ausgewählte Schriften*, vol. 1 : *Kolonialgeschichte und Unabhängigkeitsbewegungen in Lateinamerika*, essais réunis par Matthias Middell et Michael Zeuske, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 2000, p. 171-178.
1839. **KRAWEHL** Otto-Ernst, *Hamburgs Schiffs- und Warenverkehr mit England und den englischen Kolonien 1840-1860*, Köln/Wien, Böhlau, 1977.
1840. **KRESSE** Walter, *Von armen Seefahrern und den Schifferalten zu Hamburg*, Hamburg, Christians, 1981.
1841. **KRESSE** Walter, « Altonas und Hamburgs Schifffahrt 1570-1850 », *Jahrbuch des Altonaer Museums in Hamburg*, 27, 1, 1989, p. 163-178.
1842. **KRESSE** Walter, *Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte

(Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte, Neue Folge, vol. 3), 1966.

1843. **KRESSE** Walter, *Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824-1888*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte, (Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte, Neue Folge, vol. 7), 1972.
1844. **KRESSE** Walter, « Die Heuern Hamburger Seeleute 1760-1860 », *Stadt und Hafen* (Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg, vol. 8), 1986, p. 154-159.
1845. **LACHAISE** Bernard, **SCHMIDT** Burghart (dir.), *Hamburg – Bordeaux. Zwei Städte und ihre Geschichte. Bordeaux – Hambourg. Deux villes dans l'histoire*, Hamburg, DOBU, 2007.
1846. **LANDWEHR** Götz, *Das Seerecht der Hanse (1365-1614). Vom Schiffordnungsrecht zum Seehandelsrecht*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2003.
1847. **LAUFENBERG** Heinrich, *Hamburg und sein Proletariat im achtzehnten Jahrhundert. Eine wirtschaftshistorische Vorstudie zur Geschichte der modernen Arbeiterbewegung im niederelelbischen Städtegebiet* (Sammlung sozialistischer Schriften, Heft 12), Hamburg, Dubber, 1910.
1848. **LIEDTKE** Rainer, « An Island of Humanity in a Sea of Barbarism? Hamburg Jewry During the Nazi Period, 1933-1945 », dans David **CESARANI**, Gemma **ROMAIN** (dir.), *Jews and Port Cities, 1590-1990: Commerce, Community and Cosmopolitanism*, London, Vallentine Mitchell, 2005, p. 261-270.
1849. **LUCASSEN** Jan, « Immigranten in Holland 1600-1800. Een kwantitatieve benadering », *Centrum voor de Geschiedenis van Migranten*, Working Paper 3, Amsterdam, 2002.
1850. **LUCASSEN** Jan, « The Netherlands, the Dutch, and Long-Distance Migration, in the Late Sixteenth to Early Nineteenth Centuries », dans **CANNY**, Nicholas (dir.), *Europeans on the Move. Studies on European Migration, 1500-1800*, Oxford, Clarendon Press, 1994, p. 154-191.
1851. **MARKOV** Walter, « Die Triestiner Ostindien-Kompagnie (1775-1785) und die Nordsee-Adria-Konkurrenz », dans **HEITZ** Gerhard, **UNGER** Manfred (dir.), *Hansische Studien. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag*, Berlin, Akademie-Verlag, 1961, p. 210-218.
1852. **MARKOV** Walter, *Probleme des Neokolonialismus und die Politik der beiden deutschen Staaten gegenüber dem nationalen Befreiungskampf der Völker*, Berlin, Dietz, 1961.
1853. **MARTENS** Anke, *Hamburger Kaufleute im vorpetrinischen Moskau*, Lüneburg, Verlag Nordostdeutsches Kulturwerk, 1999.
1854. **MARZAGALLI** Silvia, « Le négoce allemand et le commerce de Bordeaux pendant la Révolution et l'Empire : continuités et ruptures dans les réseaux d'échanges », dans **RUIZ** Alain (dir.), *Présence de l'Allemagne à Bordeaux du siècle de Montaigne à la veille de la seconde guerre mondiale*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 1997, p. 77-87.

1855. **MARZAGALLI** Silvia, *Les Boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental 1806-1813 : Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq*, Presses universitaires du Septentrion, 1999.
1856. **MATTIESEN** Otto H., *Die Kolonial- und Überseepolitik der kurländischen Herzöge im 17. und 18. Jahrhundert*, Stuttgart, Kohlhammer (Schriftenreihe der Stadt der Auslandsdeutschen, vol. 6), éd. par Auslandsinstitut der Auslandsdeutschen, 1940.
1857. **MATTIESEN** Otto H., « Die Versuche zur Erschließung eines Handelsweges Danzig – Kurland – Moskau – Asien, besonders für Seide, 1640-1655 », *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, 3, 1938, p. 533-567.
1858. **MEYER** Jean, « Négociants allemands en France et négociants français en Allemagne au XVIII^e siècle », dans **MONDOT** Jean, **VALENTIN** Jean-Marie, **VOSS** Jürgen (dir.), *Deutsche in Frankreich, Franzosen in Deutschland*, Sigmaringen, Thorbecke, 1992, p. 103-119.
1859. **MICHAELS** Peter, *Der Alldeutsche Verband am Vorabend des Ersten Weltkrieges, 1908-1914. Ein Beitrag zur Geschichte des völkischen Nationalismus im spätwilhelminischen Deutschland*, Frankfurt/M., Lang, 1992.
1860. **MIDDELL** Matthias, *Weltgeschichtsschreibung im Zeitalter der Verfachlichung und Professorialisierung. Das Leipziger Institut für Kultur- und Universalgeschichte 1890-1990*, Leipzig, AVA, 2005, 3 vol.
1861. **MOLTMANN** Bodo H., *Geschichte der deutschen Handelsschifffahrt* (Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle, vol. 43), en coop. avec Walter Kresse, Hamburg, Hanseatischer Merkur, 1981.
1862. **MOLTMANN** Günter (dir.), *Deutsche Amerikaauswanderung im 19. Jahrhundert. Sozialgeschichtliche Beiträge*, Stuttgart, Metzler, 1976.
1863. **MÜLLER-MERTENS** Eckhard, « Die Hanse in europäischer Sicht. Zu den konzeptionellen Neuansätzen der Nachkriegszeit und zu Rörigs Konzept », dans **MÜLLER-MERTENS** Eckhard, **BÖCKER** Heide (dir.), *Konzeptionelle Ansätze der Hanse-Historiographie*, Trier, Porta Alba (Hansische Studien, vol. 14), 2003, p. 16-43.
1864. **NAGEL** Jürgen, « Die Brandenburgisch-Africanische Compagnie. Ein Handelsunternehmen », *Scripta Mercaturae*, 30, Heft 1, 1996, p. 44-94.
1865. **NEWMAN** Karin, *Anglo-Hamburg Trade in the Late Seventeenth and Early Eighteenth Centuries*, London (thèse inédite), 1979.
1866. **NEWMAN** Karin, « Hamburg and the European Economy, 1660-1750 », *Journal of European Economic History*, 14, 1, 1985, p. 57-94.
1867. **NIKOLAJCZYK** Alexander, « Integriert oder ausgegrenzt? Die Stellung der niederländischen Einwanderer im frühneuzeitlichen Hamburg », *Hamburger Wirtschafts-Chronik*, 2006, Neue Folge 6, p. 7-44.
1868. **NORTH** Michael, *From the North Sea to the Baltic: Essays in Commercial, Monetary and Agrarian History, 1500-1800*, Aldershot, Variorum, 1996.
1869. **NORTH** Michael, « Kunstmarkt und Kunstsammeln in Hamburg », dans **LACHAISE** Bernard, **SCHMIDT** Burghart (dir.), *Hamburg – Bordeaux. Zwei*

Städte und ihre Geschichte. Bordeaux – Hambourg. Deux villes dans l'histoire, Hamburg, DOBU, 2007, p. 224-252.

1870. **NORTH** Michael, **KRIEGER** Martin (dir.), *Land und Meer: kultureller Austausch zwischen Westeuropa und dem Ostseeraum in der Frühen Neuzeit*, Köln/Wien, Böhlau, 2004.
1871. **NORTH** Michael, **KRIEGER** Martin (dir.), *The Consumption of Culture in Eighteenth-Century Germany* (Cologne 2003), *Cultural exchange between Western Europe and the Baltic region in the Early Modern Period*, Köln/Wien, Böhlau, 2004.
1872. **NORTH** Michael, **JÖRN** Niels (dir.), *Die Integration des südlichen Ostseeraums in das Alte Reich*, Köln/Wien, Böhlau, 2004.
1873. **O'REILLY** William, « The Atlantic World and Germany: A Consideration », dans **PIEPER** Renate, **SCHMIDT** Peer (dir.), *Latin America and the Atlantic World (1500-1850). Essays in Honour of Horst Pietschmann*, Köln/Weimar/Wien, Böhlau, 2005, p. 35-56.
1874. **OESAU** Wanda, *Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.-19. Jahrhundert*, Glückstadt, Augustin, 1955.
1875. **OSTERSEHLTE** Christian, *Von Howaldt zu HDW: 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern*, Hamburg, Koehler, 2004.
1876. **OSTERSEHLTE** Christian, *Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger Hamburg. Die Hanse*, (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, vol. 26), 1990.
1877. **OTTE** Enrique, « Die Welser in Santo Domingo », dans **OTTE** Enrique, *Von Bankiers und Kaufleuten, Räten, Reedern und Piraten, Hintermännern und Strohmännern*, essais réunis par H. Pietschmann et G. Vollmer, Stuttgart, Steiner, 2004, p. 117-159.
1878. **OTTE** Enrique, « Jakob und Hans Cromberger und Lazarus Nürnberger, die Begründer des deutschen Südamerikahandels », dans **OTTE** Enrique, *Von Bankiers und Kaufleuten*, Stuttgart, F. Steiner, 2004, p. 161-197.
1879. **PACHECO DÍAZ** Argelia, *Relaciones Comerciales entre Hamburgo, Puerto Rico y San Tomas 1814-1867*, Hamburg (thèse inédite), 2008.
1880. **PANAYI** Panikos, « The Settlement of Germans in Britain during the Nineteenth Century », *IMIS Beiträge*, 14, 2000, p. 25-44.
1881. **PARAVICINI** Werner, « Jenseits von Brügge. Norddeutsche Schiffer und Kaufleute an der Atlantikküste und im Mittelmeer in Mittelalter und früher Neuzeit », dans **MÜLLER-MERTENS**, Eckhard, **BÖCKER** Heidelore (dir.), *Konzeptionelle Ansätze der Hanse-Historiographie*, Trier, Porta Alba (Hansische Studien, vol. 14), 2003, p. 69-114.
1882. **PETERSSON** Astrid, *Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg im Zeitraum von 1814 bis 1834 : Entwicklung und Struktur zweier wichtiger Hamburger Wirtschaftszweige des vorindustriellen Zeitalters*, Stuttgart, Steiner (VSWG, Beiheft 140), 1998.

1883. **PETERSSON** Astrid, « Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg. Von den Anfängen bis zum Ende der Kontinentalsperre », *Hamburger Wirtschafts-Chronik*, Neue Folge 1, 2000, p. 53-81.
1884. **PIEPER** Renate, *Die Vermittlung einer neuen Welt: Amerika im Nachrichtennetz des Habsburgischen Imperiums 1493-1598*, Mainz, von Zabern, 2000.
1885. **PIETSCHMANN** Horst, « Hamburg und Lateinamerika in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts », dans **BECKER** Felix, **MEDING** Holger M., **POTTHAST-JUTKEIT** Barbara, **SCHÜLLER** Karin (dir.), *Iberische Welten. Festschrift zum 65. Geburtstag von Günter Kahle*, Köln/Weimar/Wien, Böhlau, 1994, p. 381-408.
1886. **PIETSCHMANN** Horst, « Un testimonio alemán desconocido sobre el comercio y la navegación en el Atlántico : La curiosa descripción de Friedrich Martens de una navegación de Hamburgo a Cádiz en 1671-72 », *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América, La Rábida 1996*, Zaragoza 1998, p. 1763-1796.
1887. **PIETSCHMANN** Horst, « Atlantische Geschichte und die deutschen Hansestädte. Eine Antwort auf aktuelle Herausforderungen an die Geschichtswissenschaften », dans **KLÜVER** Hartmut (dir.), *Europas Abhängigkeit vom Seehandel*, Düsseldorf, Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte, 2004, p. 49-59.
1888. **PIETSCHMANN** Horst, « Los inicios de la expansión ibérica en el Atlántico y el Imperio Alemán. Un aporte historiográfico », *Revista Complutense de Historia de América*, 31, 2005, p. 9-31.
1889. **PIETSCHMANN** Horst, « Die iberische Expansion im Atlantik und das Reich, ca. 1470 – ca. 1530 », dans Claudia Schnurmann, Hartmut Lehmann (dir.), *Atlantic Understandings : Essays on European and American History in Honor of Hermann Wellenreuther*, Hamburg, LIT, 2006, p. 43-59.
1890. **PLAGEMANN** Volker (dir.), *Übersee. Seefahrt und Seemacht im Deutschen Kaiserreich*, München, C.H. Beck, 1988.
1891. **POGGE VON STRANDMANN** Hartmut, « The Domestic Origins of Germany's Colonial Expansion under Bismarck », *Past & Present*, 42, 1969, p. 140-159.
1892. **POHL** Hans, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem Spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, Steiner (VSWG, Beiheft 45), 1963.
1893. **POHL** Hans, « Die diplomatischen und konsularischen Beziehungen zwischen den Hansestädten und Spanien in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts », *Hansische Geschichtsblätter*, 83, 1965, p. 46-93.
1894. **POHL** Hans, « Die hansischen Nationen in Cádiz und Málaga im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts », *Hansische Geschichtsblätter*, 84, 1966, p. 88-101.
1895. **POURCHASSE** Pierrick, « La Baltique : une zone active du grand cabotage européen (XVII^e-XVIII^e siècle), *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 39-66.
1896. **POURCHASSE** Pierrick, « Probleme des französischen Nordeuropahandels im 18. Jahrhundert », dans **HATJE** Frank, **WEBER** Klaus (dir.), *Überseehandel*

und Handelsmetropolen in Europa und Asien, 17.-19. Jahrhundert, Hamburg, Hanseatischer Merkur, 2008, p. 249-282.

1897. **RADEMACHER** Matthias, *Die Geschichte des Hafens- und Schifffahrtsrechts in Hamburg*, Hamburg, Selbstverlag, t. 1 et 2, 1994, t. 3, 1997, 3 vol.
1898. **RADTKE** Wolfgang, *Die Preussische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung*, Berlin, Colloquium-Verlag (Einzelveröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin, vol. 30), 1981.
1899. **REISSMANN** Martin, *Die hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht*, Hamburg, Christians (Beiträge zur Geschichte Hamburgs, vol. 4), 1970.
1900. **RHEINHEIMER** Martin, « From Amrum to Algiers and back: the Reintegration of a Renegade in the Eighteenth Century », *Central European History*, 2003, 36, 2, p. 209-233.
1901. **RHEINHEIMER** Martin, *Der fremde Sohn: Hark Olufs Wiederkehr aus der Sklaverei*, Neumünster, Wachholtz, 2001.
1902. **RICHEFORT** Isabelle, **SCHMIDT** Burghart (dir.), *Les Relations entre la France et les villes hanséatiques de Hambourg, Brème et Lübeck (Moyen Âge-XIX^e siècle)*, Bruxelles, Lang, 2006.
1903. **RITTER** Gerhard A., « Der Kaiser und sein Reeder : Albert Ballin, die HAPAG und das Verhältnis von Wirtschaft und Politik im Kaiserreich und in den ersten Jahren der Weimarer Republik », *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, 42, 1997, p. 137-162.
1904. **ROBERTS** Richard, *Schroders. Merchants and Bankers*, Basingstoke/London, Macmillan, 1992.
1905. **ROESSLER** Horst, « Germans in the British Sugar Industry : Work, Culture, Religion », présentation orale à la conférence German-Anglo Cultural Transfers and Encounters, c. 1660-1914, University of Greenwich, 19-20 juillet 2004, inédit.
1906. **RÖHLK** Frauke, *Schifffahrt und Handel zwischen Hamburg und den Niederlanden in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts*, (VSWG, Beiheft 60), Wiesbaden, Steiner, 1973.
1907. **ROLDÁN DE MONTAUD** Inés, « Comunidades mercantiles británicas en Cuba : el caso de G. Knight & Co. y Baring Brothers, 1813-1848 », dans Ana **CRESPO** (dir.), *Comunidades transnacionales : Expansión y características de las colonias mercantiles en la Europa atlántica (siglos XVI-XIX)*, Madrid, 2009, sous presse.
1908. **ROOSBROECK** Robert van, « Die Niederlassung von Flamen und Wallonen in Hamburg (1567-1605) », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 49/50, 1964, p. 53-76.
1909. **ROTH** Ralf, « Amerika – Deutschland. Folgen einer transatlantischen Migration », *Historische Zeitschrift*, 281, 2005, p. 621-657.
1910. **RÜBNER** Hartmut, *Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im*

- Nationalsozialismus*, Brème, H.M. Hauschild (Deutsche Maritime Studien, vol. 1), 2005.
1911. **RUDOLF** Elmar Winibert von, *Unsere Kolonien : Wie wir sie erwarben, Wie wir ihren Reichtum erschlossen, Was sie heute für Deutschland bedeuten*, Leipzig, Hase & Köhler, 1938.
1912. **SAUGERA** Eric, *Bordeaux port négrier. Chronologie, économie, idéologie, XVII^e-XIX^e siècles*, Biarritz/Paris, Karthala, 1995.
1913. **SCHILDHAUER** Johannes, *Soziale religiöse und politische Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts*, Weimar, Böhlau Nachfolger, 1959.
1914. **SCHILDHAUER** Johannes, « Zur Verlagerung des See- und Handelsverkehrs im nordeuropäischen Raum während des 15. und 16. Jahrhunderts. Eine Untersuchung auf der Grundlage der Danziger Pfahlkammerbücher », *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 6, 1968, p. 187-206.
1915. **SCHILDHAUER** Johannes, « Der Seehandel Danzigs im 16. Jahrhundert und die Verlagerung des Warenverkehrs im nord- und mitteleuropäischen Raum », *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 3, 1970, p. 155-178.
1916. **SCHLOTTAU** Klaus, **TILGNER** Daniel (dir.), *Der Bremer Überseehafen*, Bremen, Ed. Temmen, 1999.
1917. **SCHMIDT** Burghart, *Hamburg im Zeitalter der Französischen Revolution und Napoleons 1789-1813* Hamburg, Verlag Verein für Hamburgische Geschichte (Beiträge zur Geschichte Hamburgs, vol. 55), 1998.
1918. **SCHNEIDER** Jürgen, **KELLENBENZ** Hermann, « La emigración alemana a América Latina desde 1821 hasta 1830 », *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 13, 1976, p. 386-403.
1919. **SCHNEIDER** Jürgen, **KRAWEHL** Otto-Ernst, *Statistik des Hamburger seewärtigen Einfuhrhandels im 18. Jahrhundert*, St. Katharinen, Scripta-Mercaturae-Verlag, 2001.
1920. **SCHOLL** Lars U., *Deutsche Marinemalerei 1830-2000*, Helgoland, Knauß, 2002.
1921. **SCHOLL** Lars U. (dir.), *Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland*, vol. 2 : *Hauptantriebe und Hilfsmaschinen – Schiffspropulsion – Elektrotechnik an Bord*, Hamburg, Convent Verlag (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, vol. 35), 1996.
1922. **SCHOLL** Lars U. (dir.), *Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland*, vol. 1 : *Handelsschiffe – Marine-Überwasserschiffe – U-Boote*, Hamburg, Convent Verlag (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, vol. 34), 1994.
1923. **SCHOLL** Lars U., « Whale Oil and Fat Supply: the Issue of German Whaling in the Twentieth Century », *International Journal of Maritime History*, 1991, 3, 2, p. 39-62.
1924. **SCHOLL** Lars U., « Marine und Hafen am Beispiel Wilhelmshavens », *Stadt und Hafen*, 1986, p. 99-106.

1925. SCHOLL Lars U., *Als die Hexen Schiffe schleppten: die Geschichte der Ketten- und Seilschleppschiffahrt auf dem Rhein*, Hamburg, Kabel, 1985.
1926. SCHOLL Lars U., « Struktur und Wandel in der deutschen Handelsschiffahrt 1815-1918 », *Scripta mercaturae*, 18, 2, 1984, p. 30-60.
1927. SCHOLL Lars U., « Im Schlepptau Großbritanniens: Abhängigkeit und Befreiung des deutschen Schiffbaus von britischem Know-how im 19. Jahrhundert », *Technikgeschichte*, 3, 1983, p. 213-223.
1928. SCHOLL Lars U., *Bremerhaven : ein hafengeschichtlicher Führer*, Bremerhaven, Ditzten, 1980.
1929. SCHOLL Lars U., WILLIAMS, David M. (ed.), *Crisis and Transition: Maritime Sectors in the North Sea Region 1790-1940*, Bremen, H.M. Hauschild, 2008.
1930. SCHÖLLGEN Gregor, « Griff nach der Weltmacht? 25 Jahre Fischer-Kontroverse », *Historisches Jahrbuch*, 106, 1986, p. 386-406.
1931. SCHORN-SCHÜTTE Luise, *Karl Lamprecht. Kulturgeschichtsschreibung zwischen Wissenschaft und Politik*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1984.
1932. SCHRADER Fred E., « Handel und Aufklärungssozialität in Hamburg und Bordeaux, 1750-1820 », dans MONDOT Jean, LARRÈRE Catherine (dir.), *Lumières et commerce. L'exemple bordelais*, Francfort M./Berne/New York, Lang, 2000, p. 67-87.
1933. SCHRAMM Percy Ernst, *Kaufleute zu Haus und über See*, Hambourg, Hoffmann & Campe, 1949.
1934. SCHRAMM Percy Ernst, *Deutschland und Übersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten, insbesondere Afrika, von Karl V. bis zu Bismarck. Ein Beitrag zur Geschichte der Rivalität im Wirtschaftsleben*, Braunschweig, Westermann, 1950.
1935. SCHRAMM Percy Ernst, « Die deutschen Überseekaufleute im Rahmen der Sozialgeschichte », *Bremisches Jahrbuch*, 49, 1964, p. 31-54.
1936. SCHRAMM Percy Ernst, *Gewinn und Verlust. Die Geschichte der Hamburger Senatorenfamilien Jenquel und Luis, 16. bis 19. Jahrhundert* (Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, vol. 24), Hamburg, Christians, 1969.
1937. SCHRAMM Percy Ernst, « Zwei Millionäre aus Refugié-Familien. Zur Geschichte norddeutscher Spitzenvermögen in der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts », dans MANEGOLD Karl-Heinz (dir.), *Wissenschaft, Wirtschaft und Technik. Studien zur Geschichte. Wilhelm Treue zum 60. Geburtstag*, München, Bruckmann, 1969, p. 299-310.
1938. SCHULTE BEERBÜHL Margrit, *Deutsche Kaufleute in London : Welthandel und Einbürgerung (1660-1818)*, München, Oldenbourg, 2007.
1939. SCHULTE BEERBÜHL Margrit, « Ostfriesische Kaufleute und Unternehmer in London (1760-1814) », *Emdener Jahrbuch*, 84, 2004, p. 99-137.

1940. **SCHULTE BEERBÜHL** Margrit, « Die frühen Hamburger *Merchant Empires* in London 1660-1815 », *Hamburger Wirtschafts-Chronik*, Neue Folge, 5, 2005, p. 7-34.
1941. **SCHULTE BEERBÜHL** Margrit, **WEBER** Klaus, « Europäische Zentren deutscher "Commercial Empires" : London, Cadiz und Bordeaux (1660-1830) », dans **HATJE** Frank, **WEBER** Klaus (dir.), *Überseehandel und Handelsmetropolen in Europa und Asien, 17.-19. Jahrhundert*, Hamburg, Hanseatischer Merkur, 2008, p. 9-38.
1942. **SCHWARZWÄLDER** Herbert, *Geschichte der Hansestadt Bremen*, Bremen, Temmen, 1995, 5 vol.
1943. **SCHWEBEL** Karl H., *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik. Von den Anfängen des Bremer Überseehandels bis 1815*, Bremen, Staatsarchiv Bremen, 1995 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, vol. 59).
1944. **SEBALD** Peter, *Togo 1884-1914 : eine Geschichte der deutschen Musterkolonie auf der Grundlage amtlicher Quellen*, Berlin, Akademie-Verlag, 1988.
1945. **SOETBEER** Adolph, *Ueber Hamburgs Handel*, Hamburg, Hoffman & Campe, 1840, 1842, 1846, 3 vol.
1946. **STOOB** Heinz (dir.), *See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung* (Städteforschung, série A, vol. 24), Köln/Wien, Böhlau, 1986.
1947. **STRAUB** Eberhard, *Albert Ballin : der Reeder des Kaisers*, Berlin, Siedler, 2001.
1948. **STUEMUNT-HALÉVY** Michael (dir.), *Coming and Going. Coming and Going. Proceedings from the conference on the history of the Portuguese Jews in 17th century Hamburg* (Sepharden in Hamburg, vol. 3), Hamburg, Buske Verlag, à paraître.
1949. **THÉSÉE** Françoise, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue. Liaisons d'habitation. La maison Henry Romberg, Babst & Cie, 1783-1793*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 1972.
1950. **VOGEL** Walther, « Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert », 1^{re} partie, *Hansische Geschichtsblätter*, 33, 1928, p. 110-154 ; 2^e partie, *Hansische Geschichtsblätter*, 37, 1932, p. 78-151.
1951. **VOGEL** Walther, « Handelskonjunktoren und Wirtschaftskrisen in ihren Auswirkungen auf den Seehandel der Hansestädte 1560-1809 », *Hansische Geschichtsblätter*, 74, 1956, p. 50-64.
1952. **VOGT** Annette Christine, *Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert : die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas und der dänischen sowie niederländischen Antillen*, Stuttgart, Steiner (Beiträge zur Unternehmensgeschichte, vol. 17), 2003.
1953. **VOGT** Martin, « Brandenburg in Übersee. Kolonialpläne deutscher Fürsten im 17. Jahrhundert », dans **DIPPER** Christof, **VOGT** Martin (dir.), *Entdeckungen*

und frühe Kolonisation (Schriftenreihe Wissenschaft und Technik, vol. 63), Darmstadt, Technische Hochschule, 1993, p. 345-379.

1954. VOIGT Harald, « Die Abmusterungsprotokolle des Altonaer Wasserschouts 1764-1770 und ihre Interpretation für die Handelsfahrt nordfriesischer Seeleute », *Nordfriesisches Jahrbuch*, Neue Folge, 17, 1981, p. 41-72.
1955. VOSS Peter, *Bordeaux et les villes hanséatiques, 1672-1715. Contribution à l'histoire maritime de l'Europe du Nord-Ouest*, Bordeaux (thèse inédite), 1995.
1956. VOSS Peter, « Les raffineurs de sucre allemands à Bordeaux au XVII^e siècle », SANCHEZ Jean-Pierre (dir.), *Dans le sillage de Colomb. L'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450-1650)*, Rennes, PUR, 1995, p. 237-246.
1957. VOSS Peter, « Hendrich Luetkens, marchand allemand à Bordeaux (1691-1722) », dans RUIZ Alain (dir.), *Présence de l'Allemagne à Bordeaux du siècle de Montaigne à la veille de la seconde guerre mondiale*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 1997, p. 31-45.
- 544 1958. VOSS Peter, « „Eine Fahrt von wenig Importanz?“ Der hansische Handel mit Bordeaux 1670-1715 », dans GRASSMANN Antjekathrin (dir.), *Niedergang oder Übergang? Zur Spätzeit der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert*, Köln/Wien, Böhlau, 1998, p. 93-138.
1959. WAHRMANN Carl Christian, *Aufschwung und Niedergang. Die Entwicklung des Wismarer Seehandels in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts*, Berlin, LIT, 2007.
1960. WEBER Klaus, « Entre coucou et traite des noirs : la colonie marchande allemande à Cadix du 17^e au 19^e siècle, stratégies et réseaux familiaux », dans AUGERON Mickaël, EVEN Pascal, SCHMIDT Burghart (dir.), *Les Étrangers dans les villes-ports atlantiques. Expériences françaises et allemandes (XV^e-XIX^e siècle)*, Paris, Les Indes savantes, 2009, à paraître.
1961. WEBER Klaus, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique : l'exemple de Hambourg », dans BRAUN Guido, LACHENICHT Susanne (dir.), *Les États allemands et les huguenots*, München, Oldenbourg (Pariser Historische Studien, vol. 82), 2007, p. 125-136.
1962. WEBER Klaus, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel (1680-1830). Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, München, C.H. Beck (Schriftenreihe der Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, vol. 12), 2004.
1963. WEBER Klaus, « The Atlantic Coast of German Trade: German Rural Industry and Trade in the Atlantic, 1680-1840 », *Itinerario, European Journal of Overseas History*, 26, 2/2002, p. 99-119.
1964. WEBER Klaus, « Les livres douaniers de l'Amirauté de Hambourg au XVIII^e siècle, une source de grande valeur encore inexploitée », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, nouvelle série, 9, 1999, p. 93-126.
1965. WEBER Wolfgang, *Priester der Clio : historisch-sozialwissenschaftliche Studie zur Herkunft und Karriere deutscher Historiker und zur Geschichte der Geschichtswissenschaften 1800-1970*, Frankfurt/New York, Lang, 1987.

1966. **WHALEY** Joachim, *Religious Toleration and Social Change in Hamburg 1529-1819* (Série Cambridge Studies in Early Modern History), Cambridge, Cambridge University Press, 1985.
1967. **WIBORG** Klaus, **WIBORG**, Susanne, *Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre HAPAG-Lloyd*, Hamburg, Hamburger Abendblatt, 1997.
1968. **WIBORG** Susanne, *Albert Ballin*, Hamburg, Ellert & Richter, 2000.
1969. **ZACHAROW** Victor Nikolaewitch, *Zapadnoewropejskie kupcy w Rossii. Epocha Petra I*, Moscou, Rosspèn, 1996. [Western European Merchants in Russia : The Epoch of Peter I]
1970. **ZACHAROW** Victor Nikolaewitch, « Die Herkunft und die familiären Verbindungen deutscher Kaufleute in Rußland im 18. Jahrhundert, dans Karsten Brüggemann », dans **BOHN** Thomas M., **MAIER** Konrad (dir.), *Kollektivität und Individualität. Der Mensch im östlichen Europa*, Hamburg, Kovač, 2001, p. 172-182.
1971. **ZACHAROW** Victor Nikolaewitch, *Zapadnoewropejskie kupcy w rossijskoj torgowle XVIII weak*, Moskva, Nauka, 2005. [Western European Merchants in 18th Century Russian Trade]
1972. **ZANTOP** Susanne M., *Kolonialphantasien im vorkolonialen Deutschland (1770-1870)*, Berlin, Schmidt, 1999.
1973. **ZEUSKE** Michael, « Preußen, die „deutschen Hinterländer“ und Amerika. Regionales, „Nationales“ und Universales in der Geschichte der „Rheinisch-Westindischen Compagnie“ (1820-1830) », *Scripta Mercaturae*, 26, Heft 1/2, 1992, p. 50-89.
1974. **ZEUSKE** Michael, « Bajo la bandera prusiana: Compañías comerciales, comerciantes y consules alemanes en las Antillas (1815-1860) », dans **BUTEL** Paul (dir.), *Commerce et plantation dans la Caraïbe, XVIII^e et XIX^e siècles. Actes du Colloque de Bordeaux, 15-16 mars 1991*, Bordeaux, Maison des pays ibériques, 1993, p. 233-252.
1975. **ZORN** Wolfgang, « Schwerpunkte der deutschen Ausfuhrindustrie im 18. Jahrhundert », *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 173, 1961, p. 421-447.
1976. **ZÖLLNER** Klaus-Peter, *Vom Strelasund zum Oslofjord. Untersuchungen zur Geschichte der Hanse und der Stadt Stralsund in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, Weimar, Böhlau Nachfolger, 1974.
1977. **ZSCHAUER** Christiane, *Binz, Sellin, Göhren : die Entstehung der bürgerlichen Seebäder auf der Insel Rügen*, Weimar, Edition M, 2004.

BIBLIOGRAPHIE IBÉRIQUE – I –

1978. **AZNAR VALLEJO** Eduardo, « Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico », *Itinerarios Medievales e identidad hispánica*, XXVII Semana de estudios medievales, Estella, 2000 (2001^a), p. 47-82.

1979. **AZNAR VALLEJO** Eduardo, « Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno. El papel del almirantazgo », *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Granada, A. Malpica, 2001, p. 61-95.
1980. **AZNAR VALLEJO** Eduardo, « La guerra de “allende”. Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera », *Guerra y diplomacia en la Europa Occidental (1280-1480)*, Pamplona, Institución príncipe de Viana, 2005, p. 83-115.
1981. **AZNAR VALLEJO** Eduardo, « Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV », *Itsas-Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 5, 2006, p. 41-52.
1982. **AZNAR VALLEJO** Eduardo, « La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV », *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIV-XV*, Sevilla-Cádiz, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, p. 323-339.
1983. **BALLESTEROS BERETTA** Antonio, « La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio », *Al-Andalus*, VIII, 1943, p. 89-128.
1984. **BALLESTEROS BERETTA** Antonio, *La marina cántabra y Juan de la Cosa*, Diputación Provincial, Santander, 1954.
1985. **BARRIO VEGA** María F. Del, *Edición crítica y traducción del “Epitoma rei militaris” de Vegetius, Libros III y IV, a la luz de los manuscritos españoles y de los más antiguos testimonios europeos*, Madrid, Universidad Complutense, 1981.
1986. **BELLO LEÓN** Juan Manuel, « Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos », *Historia, Instituciones, Documentos*, 23, Sevilla, 1996, p. 63-97.
1987. **BELLO LEÓN** Juan Manuel, « Notas para el estudio de la tripulación de las galeras : los cómitres en la Sevilla Medieval », *Revista de Historia Naval*, n° 89, 2005, p. 53-60.
1988. **BOFARULL Y MASCARÓ**, Prospero de, *Procesos de las antiguas cortes y parlamentos de Cataluña, Aragón y Valencia*, Barcelona, J.E. Monfort, 1851, t. VII, apéndice.
1989. **CALDERÓN ORTEGA** José Manuel, *El almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá de Henares, 2003.
1990. **CASADO SOTO** José Luis, « Guerra naval, táctica, logística y estrategia », *Historia de la Ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, II (Edad Media), 2002.
1991. **CHAVES** Alonso de, *Espejo de navegantes*, Madrid, Museo Naval, 1983.
1992. **CIRCOURT** Albert (comte de) et **PUYMAIGRE** Jean François Alexandre Boudet (comte de), *Le Victorial. Chronique de don Pero Niño, comte de Buelna*, traduit de l'espagnol d'après le manuscrit de Gutierre Diaz de Gamez (1379-1449), Paris, V. Palmé, 1867.
1993. **CÓMEZ RAMOS** Rafael, « Notas sobre las atarazanas de Sevilla », *Archivo Hispalense*, 2000, p. 254.

1994. **EBERENZ Rolf**, *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel*, Frankfurt, 1974.
1995. **EBERENZ Rolf**, *El Victorial. Crónica de don Pero Niño*, Madrid, J. Sanz, 1989.
1996. *El Victorial. Crónica de don Pero Niño*, Madrid, J. M. Carriazo y Arroquia, 1940.
1997. **FERNÁNDEZ DE NAVARRETE Martín**, *Obras de D. Martín Fernández de Navarrete*, Madrid, Atlas, 1954.
1998. **FERNÁNDEZ DURO Cesareo**, *La Marina de Castilla desde sus origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*, Madrid, El Progreso editorial [1893], rééd. 1995.
1999. **FERREIRA PRIEGUE Elisa María**, « Cónsules de castellanos y cónsules de españoles en el mediterráneo Bajomedieval », *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, H. Casado, 1995, p. 191-239.
2000. **FERRER I MALLOL María Teresa**, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, CSIC, Institución Milá y Fontanals, 2000.
2001. **FROISSART Jean**, *Chroniques*, Bruxelles, K. Lettenhove, 1867-1877, 26 vol.
2002. **GAIBROIS DE BALLESTEROS Mercedes**, *Historia del reinado de Sancho*, Madrid, Voluntad, 1928, 4 vol.
2003. **GALBIS DÍEZ María C.**, « Las atarazanas de Sevilla », *Archivo Hispalense*, 108, 1961, p. 155-184.
2004. **GARCÍA FITZ Francisco**, « La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar : la marina y la guerra », dans *Santander y Cantabria en el 750 aniversario de la conquista de Sevilla*, Sevilla, Ayuntamiento de Santander, 1998, p. 9-28.
2005. **GONZÁLEZ Tomás**, *Colección de cédulas... concernientes a las provincias vascongadas...*, Madrid, Imprenta real, 1829-1833.
2006. **GONZÁLEZ Y GONZÁLEZ Julio**, *Repartimiento de Sevilla*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científica, 1951.
2007. **GONZÁLEZ JIMÉNEZ Manoel** y **BARTOLOMÉ LÓPEZ-SOMOZA Enrique**, *Carta-Puebla otorgada a El Gran Puerto de Santa María por Alfonso X el Sabio*, Puerto de Santa María, 1981.
2008. *Guerra marítima, corso y piratería, Itsas-Memoria*, n° 5, San Sebastián, 2006.
2009. **HERNÁNDEZ DEL PORTILLO Alonso**, *Historia de Gibraltar*, Algeciras, A. Torremocha, 1994.
2010. **LADERO GALÁN Aurora** y **LADERO QUESADA Miguel Angel**, « Ejércitos y armadas de los reyes Católicos : algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500 », *Revista de Historia Militar*, n° 92, 2002, p. 43-110.
2011. **LADERO QUESADA Miguel Angel**, y **GONZÁLEZ JIMÉNEZ Manuel**, *La población en la frontera de Gibraltar y el repartimiento de Vejer (s. XIII y XIV)*, *Historia, Instituciones, Documentos 4*, Sevilla, 1977.

2012. **LADERO QUESADA** Miguel Angel, « Jean De Béthencourt, Sevilla y Enrique III », dans *Le Canarien, retrato de dos mundos. II Contextos*, San Cristóbal de La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006.
2013. **LADERO QUESADA** Miguel Angel, *Castilla y la conquista del reino de Granada*, Granada, Maracena, 1987 (2^e éd.).
2014. **LADERO QUESADA** Miguel Angel, *Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)*, *Cuadernos de Estudios Medievales*, 1975-1976, II-III, p. 85-120.
2015. *Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio*, Madrid, R. Academia de la Historia, 1807.
2016. *Los Códigos españoles : concordados y anotados*, Madrid, Imprenta de Publicidad (1847-1851).
2017. **MARTÍNEZ-VALVERDE** Carlos, « La campaña de Sevilla y su conquista por Fernando III », *Revista de Historia Militar*, XXII, 1978, p. 7-43.
2018. **MONTEIRO** Saturnino, *Batalhas e combates da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Sá da Costa, 1989.
2019. **ORTIZ DE ZÚÑIGA** Diego, *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble ciudad de Sevilla*, (éd. facsimilé de J. Sánchez Herrero), Sevilla, Guadalquivir, 1988.
2020. **PALENCIA** Alfonso de, *Crónica de Enrique IV*, Madrid, A. Paz y Meliá, 1973.
2021. **PÉREZ EMBID** Florentino, *El almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe*, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1944, I, p. 1-170.
2022. **PÉREZ EMBID** Florentino, « La marina real castellana en el siglo XIII », *Anuario de Estudios Americanos*, 6, 1969, p. 141-185.
2023. *Primera crónica general de España*, Menéndez Pidal, Madrid, Gredos, 1977.
2024. *Procesos de las antiguas cortes y parlamentos de Cataluña, Aragón y Valencia*, Barcelona, 1851.
2025. **PULGAR** Hernando del, *Crónica de los Reyes Católicos*, Madrid, éd. J. M. Carriazo, 1943.
2026. **RIQUER** Martín de, « Las armas en El Victorial », *Serta Philologica*, F. Lázaro Carreter, Madrid, Estudios de lingüística y lengua literal, vol. 8, 1983, p. 159-177.
2027. **ROSELL** Cayetano, *Crónica de Alfonso X, Crónicas de los Reyes de Castilla : desde don Alfonso el Sabio hasta los Católicos don Fernando y doña Isabel*, Madrid, Biblioteca de Autores de España, 1953a.
2028. **ROSELL** Cayetano, *Crónica de Alfonso XI, Crónicas de los Reyes de Castilla : desde don Alfonso el Sabio hasta los Católicos don Fernando y doña Isabel*, Madrid, Biblioteca de Autores de España, 1953b.
2029. **ROSELL** Cayetano, *Crónica de Enrique II, Crónicas de los Reyes de Castilla : desde don Alfonso el Sabio hasta los Católicos don Fernando y doña Isabel*, Madrid, Biblioteca de Autores de España, 1953c.

2030. **ROSELL** Cayetano, *Crónica de Sancho IV, Crónicas de los Reyes de Castilla : desde don Alfonso el Sabio hasta los Católicos don Fernando y doña Isabel*, Madrid, Biblioteca de Autores de España, 1953d.
2031. **ROSELL** Cayetano, *Crónica de Pedro I, Crónicas de los Reyes de Castilla : desde don Alfonso el Sabio hasta los Católicos don Fernando y doña Isabel*, Madrid, Biblioteca de Autores de España, 1953e.
2032. **RUIZ Povedano** José María, « La fuerza naval castellana en la costa del reino de Granada (1482-1500) », 28, *Chronica Nova*, 2001, p. 401-435.
2033. **SALAS** Francisco Javier de, *Marina Española en la Edad Media*, Madrid, Fortanet, 1864.
2034. **SUÁREZ FERNÁNDEZ** Luis, *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Medievales, 1959.
2035. **SUÁREZ FERNÁNDEZ** Luis, *Política internacional de Isabel la Católica*, Valladolid, Instituto « Isabel la Católica » de Historia Eclesiástica, 1965-1972.
2036. **TORRES BALBÁS** Leopoldo, « Atarazanas hispanomusulmanas », *Al-Andalus*, n° XI, 1946, p. 175-209.
2037. **TORRES FONTES** Juan, « La Orden de Santa María de España », *Anuario de Estudios Medievales*, 11, 1981, p. 795-821.
2038. **VALERA** Diego de, *Crónica de los Reyes Católicos*, Madrid, J. M. Carriazo, 1927.
2039. **VIGÓN** Jorge, *Historia de la artillería española*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Jerónimo Zurita, 1947.
2040. **ZURITA** Jerónimo, *Anales de la Corona de Aragón*, Zaragoza, A. Canellas, 1967-1990, 4 vol.

BIBLIOGRAPHIE IBÉRIQUE – II –

2041. **AMÂNDIO** Bernardino, *Mareantes dos « portos marítimos da província do Minho » : séculos XVI a XIX : os estaleiros de Portugal em 1860-1865*, Viana do Castelo, « Amigos do Mar », 1998.
2042. **ARAÚJO** Agostinho (ed.), *Exposição de tábuas votivas de Vila do Conde e seu concelho. Catálogo*, Vila do Conde, Secção Cultural do Ginásio Club Vilacondense, 1978.
2043. **BARROS** Amândio, *Porto : a construção de um espaço marítimo nos alvares da Época Moderna*, thèse de doctorat en histoire, Faculté de lettres de l'université de Porto, 2004, 2 vol.
2044. **BARROS** Amândio, « “Saber fazer” : a circulação de informação entre comunidades marítimas no início dos Tempos Modernos », *Revista da Faculdade de Letras – História*, III série, vol. 6, 2005, p. 21-48.

2045. **BARROS** Amândio, « Mulheres e comércio. Linhas de intervenção da mulher portuense no negócio durante o século XVI », *Portuguese Studies Review*, vol. 13, n° 1, 2006, p. 229-268.
2046. **BARROS** Amândio, « Fortune de mer et pluriactivité dans le Nord-Ouest Portugais. xv^e-xvi^e siècles », dans *La Pluriactivité : forme de gestion de risques économiques chez les sociétés littorales en Europe Atlantique (X^e-XV^e siècles)*, La Rochelle, 12 octobre 2007 [sous presse].
2047. **BLANCA CARLIER** Jose Maria, « El cuerpo de pilotos de la Armada », *Revista General de Marina*, vol. 197, 1979/08, p. 165-174.
2048. **BORREGO PLA** M^a Del Carmen, « Las Ordenanzas de la Reformatión de la Universidad de Mareantes en 1630 », *Temas Americanistas*, n° 2, 1983.
2049. **BORREGO PLA** M^a Del Carmen, « Los hermanos de la cofradía de mareantes en el siglo XVI », dans *Andalucía y América en el siglo XVI. Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, 1983, p. 361-387.
2050. **BORREGO PLA** M^a Del Carmen, « Los hermanos de la Universidad de Mareantes en el siglo XVII » dans *Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1983, p. 237-252.
2051. **BRITO BERNARDO** G. de, *História trágico-marítima*, Lisboa, Afrodite, 1972 (réédition de 1892), 2 vol.
2052. **BURGOS MADROÑERO** Manuel, *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de Mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)*, Sevilla, 2003.
2053. **CALADO** Rafael Barreiros, *A capela dos mareantes no mosteiro da Batalha : estudos histórico-arqueológicos e artísticos*, s.l., s.n., 1941.
2054. **COELHO** P. M. Laranjo, *A Pederneira : apontamento para a história dos seus mareantes, pescadores, calafates e das suas construções navais nos séculos XV a XVII*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1924.
2055. **COSTA** A. Fontoura da, *A marinharia dos descobrimentos*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1960.
2056. **COSTA** Leonor Freire, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no Século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia, 1997.
2057. **COSTA** Leonor Freire, *O transporte no Atlântico. As frotas do açúcar (1580-1663)*, Lisboa, CNCDP, 2002.
2058. **CRUZ** António, *O Porto e os descobrimentos*, Porto, Biblioteca Pública Municipal, 1972.
2059. **CRUZ** António, *O Porto nas navegações e na expansão*, Lisboa, Instituto de Cultura e de Língua Portuguesa, 1983.
2060. **CRUZ** António, *Os mestres do Porto. Subsídios para a história das antigas corporações dos ofícios mecânicos*, Porto, Sub-Secretariado do Estado e da Previdência Social, vol. I, 1943.
2061. **DELGADO RIBAS** J.M., « La construcción naval catalana : els mestres d'aixa », *L'Avenç*, XXXVII, 1981, p. 44-50.

2062. **DELGADO RIBAS J.M.**, « La organización de los servicios portuarios en un puerto preindustrial » dans Martínez Shaw (dir.), *El Derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, 1996, p. 107-146.
2063. **DOMINGUES** Francisco Contente et **GUERREIRO**, Inácio, « A viagem de ida », *Oceanos*, n° 2 : *Viver a Bordo*, octobre 1989, p. 38-40.
2064. **DOMINGUES** Francisco Contente et **GUERREIRO**, Inácio, « Cuidar do espírito », *Oceanos*, n° 2 : *Viver a Bordo*, octobre 1989, p. 51-55.
2065. **DOMINGUES** Francisco Contente et **GUERREIRO**, Inácio, « Notícias sobre a vida a bordo », *Oceanos*, n° 2 : *Viver a Bordo*, octobre 1989, p. 61-63.
2066. **DOMINGUES** Francisco Contente et **GUERREIRO**, Inácio, « O tempo que restava », *Oceanos*, n° 2 : *Viver a Bordo*, octobre 1989, p. 56-60.
2067. **DOMINGUES** Francisco Contente et **GUERREIRO**, Inácio, « Tratar do corpo », *Oceanos*, n° 2 : *Viver a Bordo*, octobre 1989, p. 47-50.
2068. **DOMINGUES** Francisco Contente et **GUERREIRO**, Inácio, « Tripulantes e passageiros », *Oceanos*, n° 2 : *Viver a Bordo*, octobre 1989, p. 41-46.
2069. **DOMINGUES** Francisco Contente et **GUERREIRO**, Inácio, « Viver a bordo », *Oceanos*, n° 2 : *Viver a Bordo*, octobre 1989, p. 36-37.
2070. **DOMINGUES** Francisco, *Os navios do mar oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.
2071. **ERKOREKA GERVASIO** Josu Ináki, *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz, 1991.
2072. *Exposição de ex-votos. Catálogo*, Matosinhos, Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, 1960.
2073. **FLORES MOSCOSO** Angeles, « Tripulantes de inferior categoría : llovidos y desvalidos, siglo XVIII », dans *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Sevilla, 1985, p. 251-269.
2074. **GARCIA GALLARON** Marta, « *Taller de Mareantes* » : *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*, [s.l.], Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), 2005.
2075. **GIL MUÑOZ** Margarita, « La Hermandad de Santa María del Buen Aire de la Universidad de Mareantes », *Anuario de Estudios Americanos*, 1944, tomo I, p. 701-721.
2076. **GIL MUÑOZ** Margarita, *La vida religiosa de los mareantes. Devociones y prácticas*, Madrid, 2004.
2077. **GUERRA** J. Preto, *Mareantes e guerreiros de Sesimbra dos séculos XV, XVI e XVII*, Lisboa, Cosmos, 1942.
2078. **IRIA** Joaquim Alberto, *Ex-votos de mareantes e pescadores do Algarve*, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1973.
2079. *Itsas Memoria*. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, n° 1 (1996), Donostia/ San Sebastián : Untzi Museoa/ Museu naval.

2080. **LLOVET J.**, *Constructors navals a l'ex-provincia marítima de Mataró*, Madrid, 1971.
2081. **LOPEZ MARTINEZ** Celestino, *Hermandades y cofradías de la gente de mar sevillana en los siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1947.
2082. **MAGALHÃES** Joaquim Romero de, *O Algarve económico. 1600-1773*, Lisboa, Estampa, 1988.
2083. *Mare Liberum*, (revue de la commission scientifique de la commission nationale pour les commémorations des découvertes portugaises), Lisboa, 1990-2002.
2084. **MARTINEZ SHAW** Carlos y **MOLA**, Marina Alfonso, « El reclutamiento de la gente de mar. Las matrículas de 1607 y 1625 », dans Massieu Béthencourt, ed.- *Coloquio Internacional. 1580-1648. IV Centenario del ataque de Van Der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999)*, Las palmas, Cabildo de Gran Canaria, 1999, p. 651-693.
2085. **MARTINS** José António de Jesus, *Da irmandade do Corpo Santo dos mareantes e pescadores da cidade de Lagos à « A Lacobrigense »*, Associação de Socorros Mútuos 1749-1999, Lagos, « A Lacobrigense » – Association de Secours Mutuel, 2000.
2086. **MAS I MARQUET F.**, *La revolta des Joseps. Un Conflicte dels pescadors de Lloret al segle XVIII*, Lloret, 1988.
2087. **MATOS RITA** Cortez de, *O Cosmógrafo-Mor : O ensino náutico em Portugal nos séculos XVI e XVII*, *Oceanos*, n° 38, avril/ juin 1999, p. 55-64.
2088. **MOLA** Maria Alfonso et **SHAW**, Carlos Martinez, « Maritime Historiography in Ancien Régime Mediterranean Spain », *International Journal of maritime History*, St. John's Newfoundland, coll. « Research in Maritime History », 2004, n° 28, p. 21-44.
2089. **MONTEIRO** Rafael, *Alguns mareantes desconhecidos da terra de Sesimbra*, Lisboa, 1962.
2090. **MOREIRA** Manuel António Fernandes, *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1984.
2091. **MOREIRA** Manuel António Fernandes, *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1995.
2092. **MOREIRA** Manuel António Fernandes, *Os mercados de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no séc. XVII*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1990.
2093. **MOTA** A. Teixeira da, *Os regimentos do cosmógrafo-mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal*, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1969, coll. « Separatas », n° 51.
2094. **NAVARRO GARCIA** Luis ; **BORREGO PLA**, Maria del Carmen, eds., *Actas de la Universidad de Mareantes*, Sevilla, Disputación Provincial de Sevilla, 1972.
2095. **NAVARRO GARCIA** Luis, « El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI », *Archivo Hispalense*, 1966-1968, p. 141-178.

2096. NAVARRO GARCIA Luis, « La casa de la Universidad de Mareantes de Sevilla (siglos XVI y XVII) », dans *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, dir. Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez et Enriqueta Vila Vilar, Sevilla, 2003.
2097. NAVARRO GARCIA Luis, « Pilotos, maestros y señores de naos en la Carrera de las Indias », *Archivo Hispalense*, 1969, p. 241-295.
2098. NEVES Francisco Ferreira, *A Confraria dos Pescadores e Mareantes de Aveiro (1200-1855)*, Aveiro, [s.n.], 1973.
2099. *Oceanos*, Revue Trimestrielle du CNCDDP (Commission nationale pour les commémorations des découvertes portugaises), Lisboa, 1989-2002.
2100. PEREIRA Susana, *A comunidade marítima de Vila do Conde no século XVII. Estudo socioprofissional*, Mémoire de maîtrise en études portuaires, Porto, FLUP, 2006.
2101. PEREZ-MALLAINA BUENO Pablo Emilio et GIL-BERMEJO GARCÍA, Juana, « Andaluces en la navegación trasatlántica : la vida y la muerte en la Carrera de Indias a comienzos del siglo XVIII », *Andalucía y América en el siglo XVIII. Andalucía y América en el siglo XVIII*, Sevilla, 1985, p. 271-296.
2102. PEREZ-MALLAINA BUENO Pablo Emilio, « La creación de la Universidad de Mareantes », *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 2001, p. 43-62.
2103. PEREZ-MALLAINA BUENO Pablo Emilio, *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XV*, Sevilla, 1997.
2104. PEREZ-MALLAINA BUENO Pablo Emilio, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Sevilla, 1992.
2105. PINTO, Sara, *Caminha : estudo socio-económico de uma vila marítima*, maîtrise d'études locales et régionales, Porto, FLUP, 2006.
2106. PIRES Fernanda Cinturão Pacheco, *A igreja de S. Pedro Gonçalves Telmo de Tavira : templo dos mareantes e pescadores* [s.l., s.n.], 2003.
2107. POLÓNIA Amélia, « Os náuticos das carreiras ultramarinas », *Oceanos*, n° 38, avril-juin 1999, p. 113-128.
2108. POLÓNIA Amélia, *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, thèse de doctorat en histoire, Faculté de Lettres de l'université de Porto, 1999, 2 vol.
2109. POLÓNIA Amélia, « Ocupações femininas em sociedades marítimas (Portugal. Século XVI) », *Mare Liberum*, Dezembro 1999-Junho 2000, 18-19, p. 153-178.
2110. POLÓNIA Amélia, « Técnicos de navegação portugueses. Desempenhos e perfil socioprofissional na era quinhentista », dans *Estudios de Historia de las Ciencias y de las Técnicas. Actas do VII Congreso da Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas (Pontevedra, 14-18 Septiembre 1999)*, Pontevedra, s.n., 2001, vol. I, p. 245-255.
2111. POLÓNIA Amélia, « A mulher face à expansão ultramarina. Quotidiano feminino e ausências masculinas. O estudo de um caso : Vila do Conde no

- século XVI », dans *Em torno da História das Mulheres*, Lisboa, Universidade Aberta, 2002, p. 107-124.
2112. **POLÓNIA** Amélia, « De Portugal a espaços ultramarinos. Inclusão e exclusão de agentes femininas no processo de expansão ultramarina (Século XVI) », dans *Historia, Género y Familia en Iberoamérica. Siglos XVI-XX*, dir. **DORA DAVILA** Mendonza, Caracas, Universidad Católica « Andrés Bello »/ Konrad Adenauer Stiftung, 2004.
2113. **POLÓNIA** Amélia, « The sea and its impact on a maritime Community : Vila do Conde, Portugal, 1500-1640 », *International Journal of Maritime History*, n° 1, June 2006, XVIII, p. 199-222.
2114. **POLÓNIA** Amélia, « Women's contribution to family, economy and social range in maritime societies. Portugal. 16th. Century », *Portuguese Studies Review*, 2006, vol. 13, n° 1, p. 269-285.
2115. **POLÓNIA** Amélia, *Expansão e Descobrimientos numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, INCM, 2007, 2 vol.
2116. **POLÓNIA** Amélia et **OSSWALD** Helena (dir.), *European Seaport System In The Early Modern Age – A Comparative Approach. International Workshop (Porto, FLUP, 21/22 October 2005)*, Porto, IHM-UP, 2007.
2117. **POLÓNIA** Amélia, « HISPORTOS – A research Project on Portuguese Seaports in the Early Modern Age », dans *European Seaport System In The Early Modern Age – A Comparative Approach. International Workshop (Porto, FLUP, 21/22 October 2005)*, Porto, IHM-UP, 2007, p. 28-39.
2118. **POLÓNIA** Amélia, « Os náuticos da expansão portuguesa. Perfis de actuação económica, estratégias de investimento e funções sociais. Um estudo micro-analítico », dans Meneses Avelino Freitas de et Costa João Paulo Oliveira e, coords., *Estudos em Homenagem a Artur Teodoro de Matos*, Lisboa, CHAM, 2007, vol. 1, p. 377-400.
2119. **POLÓNIA** Amélia, « Women's participation in labour and business in the European Maritime Societies in the Early Modern Period », travail présenté dans *XL Settimana di Studi : Il ruolo economico della famiglia. Secs. XIII-XVIII*, 4st. Session : *Il diverso ruolo dei maschi e delle femmine nei contesti familiari*, (Prato, 6-10 Abril 2008) à paraître.
2120. **PONS I GURI** Josep M., *Estudi dels pilots*, Barcelona, 1993.
2121. **PULIDO RUBIO** Jose, *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos Mayores del siglo XVI (datos biográficos)*, Sevilla, 1923.
2122. **PULIDO RUBIO** Jose, *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos Mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos*, Sevilla, 1950. 2 vol.
2123. *Repertório bibliográfico da historiografia portuguesa (1974-1994)*, Lisboa/Coimbra, Instituto Camões/Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1995.
2124. **RIBEIRO** Ana, *Convívios difíceis : viver, sentir e pensar a violência no Porto de setecentos*, Maitrise d'Études Locales et Régionales, Porto, FLUP, 2008.
2125. **ROVIRA I GOMEZ** Salvador J., *La gent de mar de Cambrils (segle XVIII)*, Tarragona, Diputació de Tarragona, 1992.

2126. SANTOS A. Monteiro dos, *A Capela dos Mareantes na Igreja Matriz de Vila do Conde*, Sep. de « Bol. Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde. Nova série », (12), Dez. 1993.
2127. SANTOS Monteiro de, (ed.), *Exposição de tábuas votivas marítimas de Vila do Conde e Azurara. Catálogo*, Vila do Conde, Comissão de culto da Capela de N^a Sr^a do Socorro, 1993.
2128. SELLES GARCIA Manuel A. et LAFUENTE António, « La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII », dans Peset José Luis (dir.), *La ciencia moderna y el nuevo mundo. Actas de la I Reunión de la Ciencia y de la Técnica de los Países Ibéricos e Iberoamericanos*, Madrid, 1985, p. 149-191.
2129. *Senhora da Guia, protectora dos mareantes e pescadores de Vila do Conde*, Vila do Conde, [s.n.], 1955.
2130. SERRÃO Eduardo da Cunha et SERRÃO Vitor Manuel, *Vestígios da antiga Capela do Espírito Santo dos Mareantes em Sesimbra*, Lisboa, Associação dos Arqueólogos Portugueses, 1977.
2131. SMITH Robert C., *Ex votos. Painéis votivos do rio, do mar e do além-mar (Primeira exposição nacional de painéis votivos do rio, do mar e do além-mar. Museu da Marinha, Maio a Setembro de 1983)*, Lisboa, Ed. Museu da Marinha, 1983.
2132. SMITH Robert C., *Exposição de ex-votos marítimos. Catálogo*, Matosinhos, Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, 1963.
2133. SMITH Robert C., *Pinturas de ex-votos existentes em Matosinhos e outros santuários de Portugal*, Matosinhos, Mairie, 1966.
2134. SOPRANIS, H. Sancho de, « La cofradía de mareantes de San Telmo del Puerto de Santa María », *Revista General de Marina*, juin 1984, vol. 166, p. 799-807.
2135. SOUSA Manuel Batista de, *História religiosa da paróquia de Santa Maria dos Anjos – Vila de Esposende : capela de São João Baptista*, [s.l., s.n.], 1977.
2136. VARELA MARCOS Jesús, « El seminario de marinos : un intento de formación de los marineros para las Armadas y flotas de Indias », *Revista de Historia de América*, janvier-juin 1979, n° 87, p. 9-36.
2137. VARELA MARCOS Jesús, « La fundación del seminario de marinos de Guipúzcoa en 1606. Origen de las escuelas navales », *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, Vitoria, 1996, p. 67-76.
2138. VASCONCELOS Frazão de, *Pilotos das Navegações Portuguesas dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1942.
2139. VITERBO J. Sousa, *Trabalhos náuticos dos portugueses. XVI^o et XVII^o séculos*, [ed. fac-similé de l'exemplaire de la bibliothèque de l'Académie des Sciences, 1898], Lisboa, I.N.-C.M., 1988

BIBLIOGRAPHIE DANOISE

2140. **BOLSTER** W. Jeffrey, « Opportunities in marine environmental history », *Environmental History*, 11, issue 3, 2006, p. 567-597.
2141. *The State of World Fisheries and Aquaculture*, Rome, FAO, UN., 2004.
2142. **GRAY** Malcolm, *The Fishing Industries of Scotland, 1790-1914*, Oxford, Oxford University Press, 1978.
2143. **HASSLÖF** Olof, *Svenska västkustfiskarna : Studier i en yrkesgrupps näringsliv och sociala kultur*, Göteborg, Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund, 1949.
2144. **HEIDBRINK** Ingo, *Deutschlands einzige Kolonie is das Mer! : Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts*, Bremen, Schriften des Deutschen Schiffartsmuseums, 63, 2004.
2145. **HILBORN** Ray et C. **WALTERS**, *Quantitative Fisheries Stock Assessment : Choice, Dynamics and Uncertainty*, Boston/Dordrecht/London, Kluwer, 1992.
- 556 2146. **HOLM** Poul, *Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914*, Esbjerg, Fiskeri- & Søfartsmuseet, 1991.
2147. **HOLM** Poul, T. D. **SMITH** et D. J. **STARKEY** (dir.), *The Exploited Seas : New Directions for Marine*, 2001.
2148. *Environmental History*, St. John's (Newfoundland), International Maritime Economic History Association/Census of Marine Life, vol. 21, 2001.
2149. **JACKSON** J. B. C., « Reefs since Columbus », *Coral Reefs*, 16, 1997, p. 23-32.
2150. **PAULY** Daniel et J. Maclean, *In a Perfect Ocean : The state of fisheries and ecosystems in the North Atlantic Ocean*, Washington (DC.), Island Press, 2003.
2151. **POULSEN** Bo, *Historical exploitation of North Sea herring stocks : – an environmental history of the Dutch herring fisheries, c. 1600-1860*, Amsterdam, Aksant, (sous presse).
2152. **POULSEN** René Taudal, Andrew B. **COOPER**, Poul **HOLM** & Brian R. **MACKENZIE**, « The importance of historical baselines to fisheries management – An abundance estimate of ling (*Molva molva*) and cod (*Gadus morhua*) », dans *The Skagerrak and northeastern North Sea, 1872, Fisheries Research*, vol. 87, 2007, fasc. 2-3, p. 196-207.
2153. **POULSEN** René Taudal et Poul **HOLM**, « What can maritime historians learn from marine science ? The concept of catch per unit effort (CPUE) », *International Journal of Maritime History*, 19, No. 2, 2007.
2154. **POULSEN** René Taudal, *An Environmental History of North Sea Ling and Cod Fisheries, ca. 1840-1914*, Esbjerg, Fiskeri- & Søfartsmuseets skriftserie 22, Fiskeri- & Søfartsmuseet, 2007.
2155. **POULSEN** René Taudal, Andrew B. **COOPER**, Poul **HOLM** and Brian R. **MACKENZIE**, « Beware the misapplication of results : Response to Cardinale and Svedäng (2007) », *Fisheries Research*, vol. 89, 2008, p. 307-308.

2156. RIJNSDORP Adriaan D., P. I. VAN LEEUWEN, N. DAAN, H. J. L. HEESSEN, « Changes in abundance of demersal fish species in the North Sea between 1906-1909 and 1990-1995 », *ICES Journal of Marine Science*, 53, 1996, p. 1054-1062.
2157. ROBINSON Robb, *Trawling : The Rise and Fall of the British Trawl Fishery*, Exeter, University of Exeter Press, 1996.
2158. ROSENBERG Andrew A., W. J. BOLSTER, K. E. ALEXANDER, W. B. LEAVENWORTH, A. B. COOPER & M. G. MCKENZIE, « The history of ocean resources : modelling cod biomass using historical records », *Frontiers in Ecology and the Environment*, 3, 2005, 2, p. 78-84.
2159. STARKEY David J. et al. (dir.), 2000, *England's Sea Fisheries. The Commercial Sea Fisheries of England and Wales since 1300*, London, 2000, p. 206-216.
2160. SOLHAUG Trygve, *De norske fiskeriers historie, 1815-1880*, Bergen, Universitetsforlaget, 1976.

