

numéro

10-11

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

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

Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

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



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

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<sup>e</sup> 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.

128

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 spécifiques<sup>1</sup>. 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 »<sup>2</sup> – 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 guerre<sup>3</sup>. 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 rivage<sup>4</sup>. 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<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 »<sup>5</sup>, 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 !