

Revue d'histoire maritime



29

Le ballast :
pratiques et conséquences

Comptes rendus – 979-10-231-2394-4

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 29
Le ballast :
pratiques et
conséquences

Mathias Tranchant

Pour tenir la mer, un bateau doit être lesté. Mais ce que l'on dépose dans la cale à cette fin a bien peu attiré l'attention des historiens, à la différence des marchandises transportées. C'est donc cette thématique largement inédite qui est abordée dans le numéro de la *Revue d'histoire maritime*.

Les mots, en désignant le lest dans ce qu'il a de concret et pesant, font saisir à la fois ce qui est indispensable en toutes circonstances et ce qui est variable selon le chargement, ce qui ne bougera plus et ce qu'on pourra, au contraire, déplacer d'une partie à l'autre de la coque. Selon le voyage, la quantité de lest n'est pas la même. Grande est la diversité des pratiques que révèlent aussi bien les fouilles archéologiques que les textes juridiques. Quels produits va-t-on charger ? pierres de taille variée, gueuses de fer, canons usagés, etc. Où les déposer à bord ? Selon quels plans ? Qu'en faire quand on n'en a plus besoin ?

Autant de questions qui nous conduisent aussi bien vers la stabilité du navire que vers les havres et chenaux que les délestages obstruent, vers la fiscalité portuaire que vers les navigations.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

25€

979-10-231-0670-1

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : Anonyme, *Navires dans le port d'Alger, 1857-1853*,
image stéréoscopique sur papier albuminé, Amsterdam, Rijksmuseum / CC0 1.0.
Graphisme : Atelier Papier



temos CNRS
temps · mondes · sociétés · UMR 9016



Revue d'histoire maritime

29

**Le ballast :
pratiques et conséquences**

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0670-1

PDF complet : 979-10-231-2380-7

Introduction – 979-10-231-2381-4

Martin & Nantet – 979-10-231-2382-1

Tranchant – 979-10-231-2383-8

Sauzeau – 979-10-231-2384-5

Gaurier – 979-10-231-2385-2

Guibert – 979-10-231-2386-9

Marzagalli – 979-10-231-2387-6

Varia. Pouly – 979-10-231-2388-3

Varia. Mariet – 979-10-231-2389-0

Varia. Schneider – 979-10-231-2390-6

Chroniques. du Boullay & Drémeaux – 979-10-231-2391-3

Chroniques. Retureau – 979-10-231-2392-0

Chroniques. Le Bouedec – 979-10-231-2393-7

Comptes rendus – 979-10-231-2394-4

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

Le précédent numéro (28) était consacré à « Sortir de la guerre sur mer ».

Le prochain numéro (30) aura pour thème « La Police des ports ».

Comité scientifique

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

Secrétariat de rédaction

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

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

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

Sommaire

Éditorial	6
-----------------	---

LE BALLAST : PRATIQUES ET CONSÉQUENCES

Introduction	11
Mathias Tranchant	
Le lest : éléments de terminologie à l'usage des archéologues	15
Guillaume Martins & Emmanuel Nantet	
La gestion du lest dans les ports de la France atlantique à la fin du Moyen Âge	31
Mathias Tranchant	
Le délestage dans la mer des Pertuis charentais (xvi ^e -xix ^e siècle)	49
Thierry Sauzeau	
Ballast, lestage et délestage dans l'ordonnance de la marine d'août 1681	63
Dominique Gaurier	
Lest et pratiques de lestage sur les navires à destination des Antilles : état des lieux et perspectives de recherche en histoire et en archéologie maritimes (fin xvii ^e -début xix ^e siècle)	77
Jean-Sébastien Guibert	
La part du lest dans la navigation dans la France à la veille de la Révolution française. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus	103
Silvia Marzagalli	

VARIA

- Entre l'Écosse et la France, Antoine-Vincent Walsh, un armateur jacobite au service de deux rois(1745-1746)117
Étienne Pouly
- De l'Atlantique aux mers de Chine :Rochefort, port impérial au XIX^e siècle(1793-1913)135
Vincent Mariet
- Les paquebots de la Compagnie générale transatlantique, des vecteurs de diffusion outre-Atlantique du modèle gastronomique français149
Jean-Baptiste Schneider

CHRONIQUES

- Nouvelles perspectives sur les archives de French Lines & Compagnies195
Marie-Anne du Boullay & François Drémeaux
- Position de thèse. Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866).....207
Hervé Retureau
- Hommage à André Lespagnol.....218
Gérard le Bouëdec

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus.....221

Comptes rendus

Le sauvetage en mer est souvent perçu comme un fait divers dû à la fatalité où l'élément émotionnel l'emporte sur les explications et les conséquences véritables de l'événement. Le colloque organisé à Royan en juin 2011, dont est tiré l'ouvrage, a pour but d'aborder tous les aspects du sujet et de présenter une autre dimension du sauvetage et de la sécurité en mer à partir de vingt communications très variées. L'ouvrage est divisé en trois grandes parties c'est-à-dire les représentations et images du sauvetage puis le naufrage et les opérations de sauvetage et enfin les acteurs et les outils du sauvetage.

La première contribution de la première partie aborde la place du sauvetage dans l'économie morale en posant la question de la nécessité et de la forme de l'assistance collective aux noyés et naufragés, de la compassion à la République du dévouement (Frédéric Caille). Les quatre communications suivantes s'intéressent aux représentations du naufrage dans la peinture de marine, les illustrations de récits d'aventures, la bande dessinée et les archives à partir de quelques exemples de naufrages. Jean-Roger Soubiran étudie les images du sauvetage en mer dans l'œuvre de Joseph Vernet, dans la peinture romantique (exemple du *Radeau de la Méduse*) et dans le naturalisme académique. Dans les récits d'aventures de la seconde moitié du XIX^e siècle, le sauvetage fait partie de la dramaturgie du naufrage où l'événement transforme les personnages en héros (Solange Vernois). Frédéric Chauvaud voit le naufrage dans la bande dessinée comme une épreuve initiatique, un moment d'une intensité extrême « où il reste toute une place pour réfléchir à la fragilité de l'existence ». Sept naufrages ayant eu lieu sur les côtes du Centre-Ouest français dans la première moitié du XX^e siècle sont ensuite présentés par Roland Mornet. Cette première partie se conclut par l'étude de la législation sur les droits et obligations en matière naufrage au XVIII^e siècle où Sylvain Coindet constate que le sauvetage et l'assistance aux personnes tendent à s'imposer face à la prédation.

Les sept communications de la seconde partie traitent des opérations de sauvetage dans différentes zones géographiques, aux Antilles, dans le golfe du Saint-Laurent, sur les côtes d'Afrique du Nord et sur les rivages français de l'Atlantique. Philippe Hrodej s'intéresse aux naufrages de vaisseaux de la Marine royale aux Antilles. Après s'être occupés de l'équipage, les sauveteurs engagent des opérations pour récupérer l'artillerie et tout ce qui peut être repris aux flots. Dans le Saint-Laurent, au cours de la période contemporaine, le gouvernement canadien met en place des mesures de sécurité pour éviter les accidents maritimes et la perte de vies humaines mais les conditions géographiques et climatiques n'empêchent pas de nombreux drames (Nicolas Landry). Les navires de la Compagnie d'Afrique de Marseille doivent faire

face à de multiples dangers sur les rivages du Maghreb qui ne disposent pas de dispositifs de prévention. Cependant, si l'organisation du sauvetage est différente, les risques sont comparables de part et d'autre de la Méditerranée (Olivier Lopez). Pour Jacques Péret le sauvetage se déroule en deux temps. D'une part, le volet maritime ou généralement les marins se sauvent par leurs propres moyens mais, quand la situation le permet, la solidarité des gens de mer est toujours très active. D'autre part, la seconde phase se déroule à terre avec la participation des populations littorales sous le contrôle des officiers de l'amirauté. La communication de Thierry Sauzeau complète et illustre cette explication en présentant les accidents de mer sur les côtes oléronaises entre 1820 et 1870 et les premiers pas d'une organisation des sauvetages. Les deux dernières communications mettent en avant deux catastrophes maritimes. La première concerne le naufrage de six bateaux de pêche d'Arcachon en 1836 lors d'une violente tempête qui entraîne la mort de soixante-dix-huit marins pêcheurs (François Dubasque). La seconde raconte les opérations de sauvetage du *Germany* qui sombre au large de la pointe de la Coubre en 1872, faisant vingt-sept disparus (Pierre-Emmanuel Augé). Ces deux exemples insistent sur les lacunes dans la prévention des accidents maritimes mais aussi la prise de conscience des gens de mer et des autorités face aux risques.

La dernière partie est construite autour de l'organisation et des techniques de sauvetage. Vincent Guigueno et Gilbert Buti mettent en évidence le rôle joué par les phares et les gardiens de phare dans la sécurité et le secours aux navires. L'histoire de la tour, puis du phare de l'îlot du Planier à l'entrée de Marseille, dont l'existence remonte au XIV^e siècle, est un exemple de la prise de conscience de la part des autorités des dangers de la navigation en Méditerranée qui, dans ce cas, aboutit à la construction de dispositifs semblables dans l'Empire ottoman. Le propos d'Olivier Caudron présente un autre aspect des dangers de la mer en se centrant sur le secours aux noyés et la protection des baigneurs à La Rochelle entre 1770 et 1780. Des procédés originaux sont imaginés comme la « boîte fumigatoire » ou plus classique comme la chaloupe d'observation. Sur le littoral flamand, où la navigation est dense et les dangers nombreux une entreprise de sauvetage, sise à Dunkerque, voit le jour à la fin du XIX^e siècle (Christian Pfister). Trois personnages, un peu marginaux dans le monde portuaire dunkerquois, prennent en charge le renflouement de navires et le sauvetage de marchandises. Les autorités ne sont pas en reste et donnent naissance à la Société centrale de sauvetage des naufragés sous le Second Empire (Michèle Battesti). Sur le modèle britannique, la nouvelle organisation, ancêtre de la SNSN, repose avant tout sur le bénévolat et l'initiative privée. L'intervention de l'État est plus manifeste aux États-Unis où depuis la Première Guerre mondiale, l'US Coast Guard est sous le commandement de l'US Navy qui en fait une arme à part entière (Éric Kocher-

Marboeuf). La dernière communication de Christophe Cerino présente un dernier aspect du sauvetage, beaucoup plus complexe, celui des sous-mariniers depuis la fin du XIX^e siècle.

L'ouvrage présente le naufrage et le sauvetage sous une multitude d'angles. En raison de sa très forte charge émotionnelle, le drame maritime est souvent perçu comme un moment où s'exerce pleinement la solidarité des gens de mer et le sauveteur est considéré comme un héros, un exemple de sagesse et de dévouement. Le littoral est aussi un lieu où les autorités s'affirment avec la création de dispositifs et d'organisations de secours qui transforment l'opération d'assistance en mission d'exercice de la puissance publique.

Pierrick Pourchasse

Professeur émérite d'histoire moderne, université de Bretagne occidentale

Amélia Polónia & Ana María Rivera Medina, avec la collaboration d'Alejandro Garcia Ferrero (dir.), *La Gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid, Casa de Velázquez, 2016, 355 p.

Dédié à « la gouvernance des ports atlantiques (XIV^e-XX^e siècles) », ce volume rassemble une partie des travaux réalisés par un groupe de recherche international, constitué en 2012, dont le principal objectif est l'analyse, sur le temps long, de la dynamique portuaire atlantique.

Rassemblés par Amélia Polónia et Ana María Rivera Medina (université de Porto-CITCEM), et édités en anglais, français, espagnol et portugais, les textes sont axés sur la région franco-hispanique du golfe de Gascogne (ports français, portugais, espagnols et insulaires de l'Atlantique et de la côte ouest-africaine). Si un intérêt particulier est accordé à l'Atlantique Sud, notamment aux connexions des ports européens avec l'Afrique et le Brésil, l'Atlantique anglo-américain est volontairement ignoré dans cette publication.

Les ports et les villes portuaires sont des interfaces privilégiées entre différents systèmes économiques, technologiques, sociaux et culturels, mais la présente étude ne se situe pas dans une approche historiographique de l'histoire maritime, d'une histoire atlantique ou globale, même si elle participe à chacune de ces orientations. Les sujets traités abordent les statuts juridiques des ports atlantiques, les politiques et les aménagements des espaces portuaires (travaux publics et infrastructures), éléments décisifs pour la gouvernance des ports. Les contributions, qui se concentrent sur les acteurs et les pouvoirs agissant dans la zone portuaire, reposent sur un concept de « gouvernance » qui inclut et transcende les dimensions politiques et administratives. Ainsi que le rappellent d'entrée de jeu les coordonnatrices de l'ouvrage, le terme de gouvernance,

utilisé dans sa définition anglo-saxonne comme fil conducteur de la réflexion générale, « fait référence au processus par lequel certains éléments de la société exercent un pouvoir et une autorité, influencent et promulguent des normes et décisions sur la vie publique, ainsi que sur le développement économique et social. La notion de gouvernance est donc plus large que celle de gouvernement en impliquant une interaction entre les institutions formelles et celles de la société civile » (p. 1-2). Ainsi définie, la « gouvernance » est un concept qui va au-delà d'un sens politique ou administratif pour englober des dimensions économiques et techniques.

Sur la base d'une recherche plurielle et comparative, associant des études de cas et des analyses globales, le livre est divisé en quatre parties au sein desquelles trois chapitres portent sur la fin du Moyen Âge, six sur l'époque moderne, deux sur la transition vers la période contemporaine et cinq entièrement axés sur celle-ci, mais principalement sur le XIX^e siècle.

226

La première partie, intitulée « Politiques portuaires », privilégie les cadres réglementaires sur lesquels ont été organisés les ports espagnols, portugais, français et africains, y compris ceux des îles Canaries et de l'Ouest africain. Les études de la modernisation des ports soulignent le rôle des politiques coordonnées tantôt par le pouvoir central, tantôt par des pouvoirs locaux, agents individuels ou corporatifs. Les changements dans ces politiques sont analysés à la lumière de modifications d'orientation économique (contrôle étatique ou libéralisation) et de situations historiques particulières (guerre, dictature). Ainsi, Amélia Polónia et Sara Pinto suivent sur le temps long (1400-1800) les politiques de construction portuaire et de financement au Portugal, en décryptant les relations entre le gouvernement central et le pouvoir local. En privilégiant également la longue durée, Thierry Sauzeau retrace minutieusement les trajectoires des ports saintongeais entre monopole et libéralisme (XVI^e-XIX^e siècle). Il observe le déclin d'une flotte atlantique entre les derniers feux du grand commerce et le dynamisme des barques d'un petit pays rural (XVI^e-XVII^e siècle), puis le destin de la flottille atlantique au temps des monopoles et de l'exclusif colonial (XVIII^e siècle) et celui de barques recentrées sur l'économie du sel, et examine le triomphe de l'artisanat, dans un XIX^e siècle « libéral sans capital », marqué par la restructuration de la flottille de commerce et la croissance de celle destinée à la pêche.

En analysant la modernisation de l'infrastructure portuaire en Afrique de l'Ouest (îles Canaries, Casablanca et Dakar), Miguel Suárez Bosa, Daniel Castillo Hidalgo, Luis Gabriel Cabrera Armas et Leïla Maziane identifient un modèle commun de gestion et de croissance (1880-1940) tandis qu'en privilégiant le temps court (1910-1926), Ana Filipa Prata décrit les politiques

portuaires au Portugal entre la création des premiers conseils autonomes et la définition d'un plan portuaire national.

Intitulée « Administration portuaire », la deuxième partie aborde la question de gouvernance en privilégiant des études de cas, allant des ports européens, les plus structurés, aux ports insulaires atlantiques et à ceux du Brésil ou d'Argentine, marqués par des processus liés à la colonisation. En retraçant le contrôle administratif, fiscal et juridique des ports du fond du golfe de Gascogne et de leurs accès fluviomaritimes, Michel Bochaca et Beatriz Arízaga Bolumburu pointent, à la fin du Moyen Âge, les contrastes de la géographie littorale et portuaire – entre le río Deva et l'embouchure de la Gironde. Dans une approche comparatiste, ils exposent les enjeux et les stratégies de contrôle de ces ports et de leurs accès fluviaux et maritimes.

La question des infrastructures s'inscrit pleinement dans l'administration portuaire ainsi que le rappelle Guy Saupin en s'attachant à la lecture de l'évolution de l'équipement des grands ports marchands français à l'époque moderne (xvi^e-xviii^e siècle). Cartes à l'appui, il examine tour à tour les problèmes liés à leur accessibilité (marée, envasement, creusement, chenaux), à l'aménagement de quais, à la gestion des équipements (entretien, organisation et financement des travaux) et à l'exploitation maximale de systèmes traditionnels, sans relever des ruptures technologiques majeures, y compris dans la partie supérieure du réseau portuaire considéré. L'investissement financier demeure faible l'État privilégiant les ports arsenaux et laissant au négoce soutenir la charge des équipements.

L'étude des institutions et juridictions des ports (chambre de commerce, service des douanes et marine) invite également à saisir les modalités de leur administration ainsi que le fait Ana Catarina Abrantes Garcia en suivant la situation, au cours du xvii^e siècle, du port d'Angra (Açores). Et c'est un autre cas, celui de l'administration du port de Rio de Janeiro, des années 1850 à la nationalisation par Vargas (1930-1945), qui est retenu par Cezar Honorato et Luiz Cláudio M. Ribeiro, pour décrire les premières tentatives de modernisation du port de Rio et sa gestion, entre privatisation et étatisation.

Les défis posés par l'essor portuaire pour le développement urbain, les équilibres politiques et les projets d'urbanisme occupent dans la troisième partie, « Espace portuaire : infrastructure et urbanisme ». Les auteurs y analysent les complexes relations entre l'espace portuaire et l'espace urbain en tenant compte des normes d'urbanisme, des relations de travail et des structures sociales dans la mesure où la dimension collective d'un port reflète également la sociabilité des acteurs qui y résident et y travaillent. Étudié par Amândio Barros, le cas de Porto permet de suivre les étapes de la construction d'un centre portuaire atlantique, en pointant transformations du port médiéval afin de répondre aux orientations de l'élite marchande au xvi^e siècle. Porto au début de l'âge

moderne est également au centre de l'étude d'Helena Regina Lopes Teixeira qui vise à démontrer le rôle des structures portuaires dans le développement urbain des villes côtières euroatlantiques (quais, bâtiments, routes, portes, murs...). La dialectique entre espace urbain et espace portuaire est au cœur de la réflexion d'Ana María Rivera Medina dans son étude de la « construction-reconstruction » d'un espace portuaire autour du canal et de l'estuaire de Bilbao du *xiv*^e au *xvi*^e siècle. Enfin, un regard appuyé porté sur « la jetée, la rue et la maison » permet à Luis Sazatornil Ruiz de retrouver les composantes de la gestion des espaces portuaires cantabriques à l'époque des Lumières, en relevant les projets envisagés dans ces ports (de Ferrol à Santander) et en retraçant la transformation des paysages urbains qui ne se firent pas sans quelques conflits (Santander, Bilbao et Saint-Sébastien).

228

La quatrième et dernière partie de l'ouvrage, « Normes et divisions des politiques économiques », aborde l'étude des différentes politiques mises en œuvre par le pouvoir central pour surveiller les activités présentes dans les zones portuaires qui sont de véritables frontières maritimes. José Damião Rodrigues propose une relecture partielle du commerce des ports des Açores avec le Brésil en examinant à nouveau frais la législation royale des *xvii*^e et *xviii*^e siècles, et particulièrement l'institution des « vaisseaux de permission ». Mais, cette volonté de contrôle ne manque pas de susciter des moyens pour tenter de la contourner. En ce sens, Marta García Garralón se montre attentive aux pratiques illicites en étudiant la contrebande et les comportements des marins dans les ports, comme en mer, au *xviii*^e siècle. L'introduction d'esclaves dans le monde colonial suit également un certain nombre de normes que Nora Siegrist expose en examinant la législation, le statut juridique et l'émancipation des Africains dans le cadre de la gouvernance portuaire à Buenos Aires (1776-1810). Enfin, c'est au lent processus de modernisation du port de La Guaira (Venezuela), à l'époque du président Antonio Guzman Blanco (1870-1877), que s'attache Catalina Banko.

Dépasser les cadres nationaux pour définir un domaine atlantique formé par les connexions et les échanges entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques du *xv*^e au *xx*^e siècle – ce dernier siècle est néanmoins peu abordé – a été le fil conducteur, sinon le défi scientifique des auteurs de cet ouvrage collectif. La démarche suivie à partir de différents pôles portuaires atlantiques, la nature et la force des liens maritimes établis entre les trois continents invitent à promouvoir un modèle de recherche destiné à remplacer les traditionnelles études monographiques par des travaux intégrant les ports dans de plus vastes systèmes. Ces textes entendent ainsi poser des jalons pour de futures recherches. Les contributions publiées dans ce volume et dominées, en bonne adéquation avec l'objectif initial, par le thème des politiques et structures portuaires, devraient être suivies, nous

ne pouvons que le souhaiter, par des travaux analysant cette fois, toujours sur le temps long, les dimensions économiques, sociales et culturelles (religiosité, représentations, patrimoine, mémoire).

Gilbert Buti

Aix-Marseille Université,

CNRS, TELEMMe, Aix-en-Provence

Emmanuelle Charpentier & Philippe Hrodej (dir.), *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, 264 p.

« Je ne suis pas de celles qui meurent de chagrin, je n'ai pas la vertu des femmes de marins¹. » Si les épouses esseulées et désemparées attendant, fatalistes, le retour de l'être aimé sont abondamment célébrées par la littérature du XIX^e siècle et continuent à hanter notre imaginaire, Jean-Baptiste Bruneau révèle que, loin d'être univoques, de telles représentations n'excluent pas la présence de « maritimes » vivant sous l'emprise des flots. Leurs mœurs, guère éloignées de celles adoptées par leurs homologues masculins, démontrent que le contact avec l'élément maritime est loin d'être l'apanage des hommes et peut conduire à transgresser l'ordre social, tous sexes confondus. Revisiter la production littéraire comme nous y invite *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, ouvrage paru en 2018 sous la direction d'Emmanuelle Charpentier et de Philippe Hrodej, constitue une bonne entrée en matière afin de questionner l'ambivalence et la complexité des rapports entre la gent féminine et les flots, dans une perspective historique embrassant une époque moderne étendue au XIX^e siècle. Fruit d'une journée d'étude organisée par l'université de Bretagne-Sud en 2014, le recueil multipliant les points d'observation et de comparaison sur le vieux continent ne réunit pas moins de quinze contributions en histoire et en histoire de l'art, réexaminant en profondeur les fonds archivistiques et les productions artistiques relatives au fait maritime. Or, si « tout historien maritimiste sait que les femmes sont présentes, en clair ou en filigrane, au travers des archives relatives à la vie des marins » (p. 13), elles passent encore trop inaperçues, que leur exclusion du bord les réduise à quelques furtives apparitions dans les sources, ou que la dispersion parmi les travaux qui leur sont aujourd'hui consacrés les maintienne dans l'ombre.

1 Extrait de *Dis, quand reviendras-tu?*, chanson de Monique Serf, dite Barbara (1930-1997), auteure, compositrice et interprète, citée par Jean-Baptiste Bruneau, « Femmes de marins femmes de chagrin ? Les femmes de marins dans la littérature du XIX^e siècle », dans Emmanuelle Charpentier & Philippe Hrodej (dir.), *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2018, p. 229.

L'un des principaux apports de l'ouvrage consiste en premier lieu à mettre en exergue l'ingéniosité et la grande faculté d'adaptation des épouses de marins demeurées à terre en l'absence de leur mari. Les exemples abondent, de Marie-Jacquette Anquetil, Malouine d'adoption unie au charpentier Gilles Pignot expédié à Cadix puis sur les mers du Sud lors de la guerre de Succession d'Autriche, à Angélique Jourdan, intentant en 1771 un procès devant la sénéchaussée de Marseille contre son époux Antoine Borrely, matelot de son état, pour injures graves, coups et mauvais traitements. La première, portraiturée par Emmanuelle Charpentier, multiplie d'abord les expédients, vendant hardes et effets personnels, puis envisage de s'endetter, enfin tient à son compte une boutique de grains et de café afin de subvenir à ses besoins. En dépit de la réputation sulfureuse dont souffre le mari failli en fuite, converti sur le tard à la navigation parce qu'en indélicatesse avec ses créanciers, et des convoitises que le commerce ne manque pas de susciter, ces nouvelles responsabilités lui procurent fierté et indépendance. La seconde, mentionnée par Claire Boër parmi les femmes de marins provençaux du XVIII^e siècle, en est réduite à « la dure nécessité de garder des petits enfans pour gagner par là sa vie » (p. 36), activité fréquemment passée sous silence dans les sources, mais que les archives judiciaires permettent d'approcher. Quant aux épouses, filles et sœurs de marins néerlandais étudiées par Roberto Barazzutti, elles bénéficient de tout un arsenal juridique leur conférant une certaine autonomie dans leur vie familiale ou professionnelle, à l'instar des « veuves de non décédés ». Ces dispositions ne sont d'ailleurs guère éloignées des clauses figurant sur les procurations octroyées au XVIII^e siècle par les marins provençaux sur le départ à leurs plus proches parentes, épouses en tête, et dont Gilbert Buti indique qu'elles favorisent grandement le transfert de « responsabilités de première importance » (p. 55), tel que l'acquittement de dettes, le recouvrement de créances ou encore l'octroi de prêts à des tiers.

Agissant pour le compte de et en qualité d'ayant droit du personnel navigant, le temps de gérer l'absence, les femmes prennent également en charge diverses tâches et occupations professionnelles plus ou moins étroitement associées au monde de la mer. Comme l'affirme André Lespagnol, « dans une économie maritime complexe, où l'activité ne se limitait pas à l'embarquement sur les navires », les femmes endossaient « une grande variété de rôles et de fonctions, et pas seulement en position subalterne et complémentaire » (p. 97). Le constat est repris par Nicole Dufournaud et Bernard Michon pour caractériser le littoral atlantique à l'époque moderne. Les actes notariés, riches en informations quant au rôle social et à la capacité d'action des femmes l'illustrent, notamment en matière de commerce maritime. Le recours aux notaires permet de contourner le silence de séries moins bien documentées. Cette moindre visibilité du

sexe féminin dans les sources est aggravée par une sous-représentation des intéressées dans les inventaires et catalogues des dépôts d'archives élaborés au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. D'Audrey Beaudouin esquissant le portrait de Shetlandaises s'adonnant au tricot et confectionnant des articles en laine en complément d'une pêche saisonnière masculine requérant de lourds investissements, à Samuel Guicheteau, ressuscitant « pinceauteuses, fileuses et tailleuses » nantaises produisant au XVIII^e siècle une partie des marchandises chargées dans le port ligérien, les femmes au contact de la mer en vivent, même indirectement. Ailleurs, leur contribution à l'économie maritime est plus significative encore, sans qu'elles bénéficient toujours d'une couverture archivistique à la hauteur de leur poids réel dans chaque filière. En Saintonge, dans les années 1710 et 1720, Thierry Sauzeau relève qu'à La Tremblade elles officient comme matelots, assurant la traversée de la Seudre, « vont à la pêche » à la drague ou au chalut, supervisant les opérations de tri en mer, enfin conduisent des chaloupes jusqu'à La Rochelle, à la stupéfaction des agents du roi enquêtant sur la province, passablement irrités par de tels procédés. Parmi les professionnels de l'estran, « massivement présentes dans les rangs du petit peuple des grèves » (p. 161), elles font « vraisemblablement jeu égal avec les hommes » (p. 164), capturant poissons, crevettes, huîtres et autres mollusques de l'estuaire de la Gironde à Oléron. Et même un espace *a priori* aussi peu féminisé que l'arsenal brestois à la fin de l'Ancien Régime réunit son contingent de femmes qui, quoique très minoritaires, se recrutent dans toutes sortes de milieux sociaux. Olivier Corre signale ainsi la présence *in situ* de fileuses des corderies, de voilières ou d'étoupières, mais aussi de religieuses chargées de pensionnaires, de prostituées, d'« élégantes » le temps d'une visite, d'artistes, de fournisseuses, d'hôtesse, de boulangères, enfin d'épouses et de filles d'ouvriers ou d'officiers de marine, conférant à la population brestoïse une touche de mixité non dénuée d'originalité, et ce jusqu'au cœur du complexe militaro-industriel breton.

L'examen des toiles du peintre Joseph Vernet par Laurent Manœuvre dans la troisième partie de l'ouvrage démontre que « les femmes sont omniprésentes, même dans l'arsenal de Toulon, à proximité des forçats » (p. 251). Vendant fruits et légumes à Marseille, cueillant des fleurs à Bordeaux ou de retour de la pêche à pied à Dieppe pour ne citer que ces exemples, elles ne sont pas pour rien dans l'animation qui enfièvre les places portuaires. Les bourgeoises ou aristocrates assistantes, médusées, à la mise à mort des thons capturés au large de Bandol, manifestement intriguées par le spectacle, incarnent la passion que les « élégantes » vouent à l'effervescence des ports qu'elles cherchent à jauger par elles-mêmes. Alors que « les quais semblent un lieu de promenade recherché » (p. 252) propice aux divertissements et au délasserment, le Bordeaux

dépeint par les voyageuses de la fin de l'Ancien Régime au Consulat ne saurait faire exception, d'autant que le spectacle sur la Garonne comme à proximité immédiate de la berge est à la hauteur de l'importance acquise par le premier port du royaume à la veille de la Révolution. Michel Figeac nous informe ainsi que l'écrivaine de langue allemande Sophie von La Roche, séjournant dans la capitale de la Guyenne du 29 avril au 19 mai 1785 sur l'invitation de la fille de Bethmann, banquier francfortois solidement établi dans la cité, est littéralement subjuguée par « le mouvement des navires et le travail des portefaix qu'elle décrit avec minutie » (p. 192). L'amarrage des gréements sur trois rangs afin de prévenir tout accident au gré des marées retient notamment son attention. Quelques années plus tard, la promenade de Johanna Schopenhauer le long de la berge met tous ses sens en éveil, des perceptions visuelles aux manifestations auditives, sans oublier les sensations olfactives que le port de la Lune suscite en elle. Les chantiers navals, clou du spectacle, font enfin forte impression auprès de la voyageuse. La même curiosité anime les jeunes aristocrates russes voyageant dans toute l'Europe, conformément à une tradition largement éculée au Siècle des Lumières, à la différence près que celles-ci ne se contentent pas d'observer la scène à bonne distance, mais embarquent sur des bâtiments de mer, dans le cas présent entre la fin du XVIII^e siècle et la première moitié du XIX^e siècle. Catherine Viollet a pu déceler dans les journaux personnels rédigés en français un vif intérêt en faveur de la flotte, des conditions dans lesquelles s'effectuaient les traversées ou du paysage maritime s'offrant à elles, outre les passages consacrés aux sociabilités de bord. Le réalisme du récit prouve que les diaristes sont en phase avec un environnement mouvant. Les développements consacrés aux inconvénients de la navigation et aux risques encourus en voyage n'ôtent toutefois rien aux « plaisirs de la mer et des bateaux » (p. 208). Quant à Flora Tristan, « une femme à bord parmi des hommes » pour Jean Delhom, sa traversée de l'Atlantique en 1833, suivie de son séjour dans les Andes, forgèrent sa conscience sociale. Tour à tour affectée par la beauté du lever et du coucher du soleil dans les tropiques puis les « horreurs » du cap Horn, sujette au mal de mer, sensible au sort inhumain réservé aux esclaves mais non exempte de préjugés racistes, consternée par la situation des matelots bien que contradictoire dans ses jugements, forte « de la confiance en soi d'une femme émancipée » (p. 227), son expérience sur l'océan la marque à vie. Demeurant à quai ou navigant vers le large, les femmes ont suivi leurs propres « chemins de la mer »², s'affranchissant de certaines règles sociales, comme autant d'itinéraires personnels remarquables « contribuant à l'affirmation de soi en tant qu'individu » (p. 260).

2 Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen. Saint-Tropez (xvii^e-xviii^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010, 500 p.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

La Real Armada

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

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

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

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

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

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

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

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

Caroline Piquet

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

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

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

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

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

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

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

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

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

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

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

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

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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