

numéro

10-11

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8



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

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 Lenhoff 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.