

numéro

10-11

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

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

Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6



# 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

## 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<sup>e</sup>* au *xviii<sup>e</sup>* 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<sup>e</sup> 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 maritime<sup>1</sup>.

## AUTOUR DES MARINES DE GUERRE<sup>2</sup>

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<sup>e</sup> 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 sociale<sup>3</sup>. 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]<sup>4</sup>. 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 Trafalgar<sup>5</sup>. 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<sup>e</sup> siècle et plus récemment sur la conception du vaisseau de ligne anglais aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles [317, 1699]. Éric Schnakenbourg qui a travaillé sur la place du Nord dans la politique étrangère de la France au début du XVIII<sup>e</sup> 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]<sup>6</sup>. 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<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles ont été présentés par David Plouviez<sup>7</sup>. 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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]<sup>9</sup>. 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 déploreraient 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-ci<sup>10</sup>. 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-Gandossi [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 moteur<sup>11</sup>. Ainsi la puissance maritime veut associer l'innovation technologique et le progrès des sciences dites exactes aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle, presque « interminable »<sup>12</sup>.

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<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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]<sup>13</sup>. 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 militaire<sup>14</sup>. 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]<sup>15</sup>.

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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et la première moitié du XVII<sup>e</sup> 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 maritimistes, 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, des corsaires français les premiers à hanter les Nouvelles Indes dès le début du XVI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>re</sup>, 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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.

