

numéro

15

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Pêches et pêcheries
en Europe occidentale
du Moyen Âge à nos jours*

Chronique Laget – 979-10-231-1888-9



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
 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 d'histoire maritime

15

Pêche et pêcheries en Europe
occidentale du Moyen Âge

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-833-5
PDF complet – 979-10-231-1869-8

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1870-4
Introduction – 979-10-231-1871-1
Daire & Langouët – 979-10-231-1872-8
Bochaca, Arízaga Bolumburu & Gallicé – 979-10-231-1873-5
Zysberg – 979-10-231-1874-2
Michon – 979-10-231-1875-9
Poulsen – 979-10-231-1876-6
Sauzeau – 979-10-231-1877-3
Schokkenbroek – 979-10-231-1878-0
Levasseur – 979-10-231-1879-7
Fichou – 979-10-231-1880-3
Perrin – 979-10-231-1881-0
Pencalet-Kerivel – 979-10-231-1882-7
Boisson – 979-10-231-1883-4
Varia Lesueur – 979-10-231-1884-1
Varia Le Bouëdec – 979-10-231-1885-8
Varia Blondy – 979-10-231-1886-5
Chronique Hiet-Guihur – 979-10-231-1887-2
Chronique Laget – 979-10-231-1888-9
Comptes rendus, masters et thèses – 979-10-231-1889-6

Mise en page (2012) : Compo-Méca
Version numérique (2021) : 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	5
Jean-Pierre Poussou	

DOSSIER

Introduction	
Gérard Le Bouëdec et Thierry Sauzeau.....	9
Histoire des pêches et archéologie des anciens pièges à poissons : un patrimoine à la croisée des disciplines	
Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët.....	23
Les pêches maritimes dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge	
Michel Bochaca, Beatriz Arízaga Bolumburu et Alain Gallicé	45
Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685)	
André Zysberg.....	73
Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII^e siècle	
Bernard Michon.....	103
Orange brille : les nombreuses tentatives pour imiter le modèle des pêcheries néerlandaises du hareng en mer du Nord et dans la Baltique (XVI^e-XIX^e siècles)	
Bo Poulsen	131
Les pêches du littoral saintongeais, de Louis XIV à Napoléon III (1683-1860)	
Thierry Sauzeau.....	161
Une activité maritime néerlandaise au XIX^e siècle : la chasse à la baleine et au phoque	
Joost C. A. Schokkenbroek.....	183
Naissance et développement de l'ostréiculture : l'exemple breton (1840-1939)	
Olivier Levasseur.....	197

La pêche sardinière et les conserveurs de poisson dans la Bretagne atlantique (1852-1914)	
Jean-Christophe Fichou.....	221
La pêche thonière en Sud Bretagne (1850-1943)	
Michel Perrin	237
La pêche langoustière française sur les côtes d’Afrique de l’ouest : Innovations et adaptations face aux mutations du xx^e siècle	
Françoise Pencanalet-Kerivel.....	265
Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939)	
Pascal Boisson	287

VARIA

La refondation de la défense des colonies françaises après 1763 et sa mise en œuvre lors de la guerre d’Indépendance américaine	
Boris Lesueur.....	307
Lorient ou la réussite improbable d’une invention maritime (xvii^e-xviii^e siècles)	
Gérard Le Bouëdec	335
L’Heptanèse et Malte sous domination britannique	
Alain Blondy	357

CHRONIQUES

Le Voyage dans la formation des missionnaires de la Société des Missions Étrangères, 1660-1791	
Évelyne Hiet-Guihur	369
La perception de la mer dans l’Europe du Nord-Ouest à la fin du Moyen Âge (xiii^e-xv^e siècle environ)	
Frédérique Laget	375
Comptes rendus	385
Masters et thèses	395

LA PERCEPTION DE LA MER DANS L'EUROPE DU
NORD-OUEST À LA FIN DU MOYEN ÂGE
(XIII^e-XV^e SIÈCLE ENVIRON)¹

Frédérique Laget

Peut-on retrouver la manière dont la mer était perçue par ses observateurs, lointains ou proches, marins ou non, au cours des siècles passés ? Telle est la question à laquelle notre thèse tente de répondre. Elle repose sur un présupposé principal, celui de l'historicité du rapport entre l'homme et la mer. Si l'on envisage la perception de la mer comme un objet historique, il est possible d'en étudier les possibles évolutions. Nous avons choisi de considérer la « perception » au sens large, c'est-à-dire en posant comme fondement de notre travail la connaissance prise de l'environnement maritime : cela inclut tout d'abord la *perception* au sens strict, autrement dit la prise de contact immédiate avec l'objet, qui se situe sur un plan sensoriel, affectif, émotionnel, puis la *représentation* qui en découle, et enfin la réflexion menée à partir de ce contact (la *conception*).

Sur ces bases, nous tentons d'étudier les différentes manières dont la mer est perçue, sur un plan sensoriel et intellectuel, à l'échelle collective. Ce travail, qui porte sur *les* perceptions de la mer plutôt que sur une perception globale, se rapproche alors d'une étude de sociologie ou d'anthropologie historique. Il consiste à étudier de manière comparative les diverses sociétés qui bordent la mer dans le nord-ouest de l'Europe, dans une vaste zone de circulation articulée autour de la Manche et se prolongeant en Atlantique, à l'ouest, et en mer du Nord, à l'est. La région étudiée englobe à la fois le nord-ouest de la France, les anciens Pays-Bas, les îles Britanniques et les périphéries scandinaves de

¹ CRHIA (EA 1164, Université de Nantes)

Directeur de thèse : Jean-Luc SARRAZIN (Université de Nantes)

Jury : Jean-Philippe GENET (Université Paris-I), président du jury

Jean-Christophe CASSARD (Université de Brest–Bretagne-Occidentale), rapporteur

Jacques PAVIOT (Université de Paris-Est-Créteil), rapporteur

Michel BOCHACA (Université de La Rochelle), examinateur

Jacques GUILLAUME (Université de Nantes), géographe, co-directeur

Jean-Luc SARRAZIN (Université de Nantes), directeur

Thèse soutenue le 23 septembre 2011.

l'Atlantique, au premier chef l'Islande. Cette zone présente une unité climatique et géographique certaine, marquée par une pluviométrie élevée, une faible continentalité des pays, un climat à dominante océanique froide. L'influence de la mer y est partout sensible. Le littoral y présente trois grands types de profils : des côtes échancrées et rocheuses, des côtes rectilignes et sableuses, et des zones amphibies constituées de marais où l'accumulation sédimentaire est forte. Les échanges commerciaux y sont anciens, remontant pour l'essentiel au XI^e siècle. Des peuples navigateurs, tels les Frisons et les Vikings, ont marqué la région de leur empreinte depuis les premiers siècles du Moyen Âge, participant à la création d'une forme d'unité culturelle autour de la mer du Nord.

La période étudiée est celle de la fin du Moyen Âge et de la lente transition vers l'époque Moderne. Nous avons choisi de concentrer notre analyse sur trois siècles, essentiels à nos yeux pour deux raisons : tout d'abord, on assiste entre XIII^e et XV^e siècles à l'émergence de l'« État moderne », notamment en France et en Angleterre. Les pouvoirs souverains s'imposent dans les différents pays étudiés (rois de France et d'Angleterre, ducs de Bourgogne dans les anciens Pays-Bas, roi de Norvège en Islande). Ils voient leur autorité se renforcer, par l'intermédiaire d'assemblées représentatives devenues indispensables à leur légitimité. Parallèlement à cela, les conflits franco-anglais, en latence au cours du XIII^e siècle, éclatent aux environs de l'an 1300. Ils se prolongent ensuite au temps des « guerres anglaises », ou guerre de Cent Ans, pour connaître leurs derniers feux au cours du second XV^e siècle. Cette longue série de conflits joue un rôle fondateur dans l'usage de la mer.

HISTORIOGRAPHIE ET SOURCES

La thèse s'appuie sur une historiographie riche. Elle s'inscrit dans la continuité des études d'histoire dite des « mentalités ». Elle fait sienne également la longue tradition d'histoire maritime qui s'est développée surtout en France et en Angleterre, mais qui concerne essentiellement l'histoire moderne : on trouve peu d'études maritimes en histoire médiévale. Les développements s'en trouvent également enrichis des récents développements de l'histoire des relations entre l'homme et son espace, qui sont pour partie liés à la géographie.

Le corpus de sources se veut aussi diversifié que possible pour tenter d'embrasser les différentes perceptions et représentations de la mer. Les sources érudites (travaux encyclopédiques, géographiques, mais aussi littéraires et iconographiques) sont plutôt représentatives des manières de voir des élites intellectuelles. Les sources narratives, telles que les chroniques, sont des textes historiques souvent révélateurs de la sensibilité de leur auteur. Enfin, les actes de la pratique (actes souverains, actes judiciaires, textes de loi, procès) permettent

d'accéder aux comportements des populations les plus humbles, qui ne laissent ordinairement pas de traces écrites.

Penser la mer

L'enjeu de cette première partie est de comprendre la manière dont les érudits médiévaux perçoivent la mer, principalement parce que ce sont eux qui ont laissé le plus de sources à l'historien. Il appert ainsi que la mer les intrigue car elle incarne une forme d'étrangeté radicale, n'étant formée que d'eau, salée et en mouvement. En usant de l'allégorie biblique et de la pensée analogique, qui sont caractéristiques de la culture médiévale, les clercs s'interrogent sur la mer à la fois comme élément (de quoi est-elle composée ?) et comme lieu (où la situer ?). Ils la craignent, pour ses colères et sa faune mal connue, et la rejettent dans leur géographie mentale aux marges du monde.

La *nature* intrinsèque de la mer est le premier problème qui se pose aux auteurs voulant l'étudier. Ce qui les frappe est le fait que la mer ne soit composée que d'un seul élément, l'eau, et encore sous une forme pervertie : l'eau salée. À la suite d'Aristote, l'eau est décrite par des auteurs comme Thomas de Cantimpré ou Vincent de Beauvais, au XIII^e siècle, comme un élément équivoque, froid et humide, pouvant apporter la santé comme la maladie, et marqué par une grande fluidité. Ces remarques opposent frontalement la mer à la terre, conçue comme chaude, sèche et stable. En outre, la mer est vue par ces auteurs comme le réservoir de toutes les eaux du monde. Son *mouvement* incessant fascine les géographes et scientifiques médiévaux, qui l'assimilent pour certains à un gigantesque être vivant doté d'une volonté propre, comme si ce mouvement trahissait l'âme. Cela en fait un élément imprévisible et instable. Les marées sont bien observées et sont vues comme une manifestation positive de la nature, tandis que les vagues qui provoquent le mal de mer sont au contraire le signe d'une agitation excessive. Le mal de mer et la tempête sont ainsi utilisés comme des stéréotypes littéraires caractérisant l'instabilité supposée de la mer. Certaines formes maritimes inhabituelles, comme le maelström ou tourbillon marin, assimilent la mer à un fantastique ventre digérant ses victimes par l'intermédiaire d'un tourbillon qui serait une « bouche » de la mer. Dans de telles conditions, la *navigation*, telle qu'elle est perçue par ces clercs, s'apparente à une véritable lutte contre une force naturelle possédant un souffle et une vie propres. Elle requiert donc des connaissances et des talents spécifiques. Cette valeur de la navigation est peu à peu reconnue par les clercs, qui n'arrivent toutefois pas à se départir totalement de la perception négative qu'ils ont de cette pratique mécanique, donc manuelle, et pour cela considérée comme inférieure. Pour eux, la navigation s'apparente avant tout au commerce, plus qu'à la guerre ou à la

pêche. Leur connaissance de la météorologie, des techniques et du vocabulaire navals s'étoffe peu à peu. De ce point de vue, l'on peut observer que les Scandinaves semblent bien mieux connaître les pratiques navales que leurs voisins d'Europe occidentale, ainsi que l'atteste un texte comme le *Miroir royal* (*Konungs Skuggsjá*), composé en Norvège au milieu du XIII^e siècle. Mais le monde maritime reste pour les érudits profondément exotique, et la figure du marin jouit chez eux d'une double réputation : il est à la fois un homme déviant et violent et un guide, fréquemment assimilé à un guide spirituel. Cela vient de ce que le voyage en mer apparaît chez de nombreux auteurs comme une forme de *voyage initiatique*. L'étrangeté du milieu maritime en fait le support de nombreuses études qui tentent de le comprendre et l'utilisent comme un ressort symbolique. Les mystères sous-marins amènent ainsi à s'interroger sur la profondeur de la mer et sur la faune marine. Celle-ci, que l'on devine plutôt qu'on ne la décrit, est composée d'hybrides (les sirènes), de monstres (les baleines) ou de poissons qui constituent un monde supposé parallèle au monde terrestre. La mer, dans ce cadre intellectuel, est conçue comme un « autre monde », un monde extérieur juxtaposé au monde terrestre et qui constitue un point de comparaison idéal avec ce dernier. Elle se prête alors à de nombreuses métaphores sur le monde et la vie humaine. La mer est également le milieu par excellence des récits de voyages initiatiques qui se développent à partir du monde celtique, dont le plus connu est sans doute le *Voyage de saint Brendan*. Les prolongements de ces thèmes dans la littérature médiévale dite de « matière de Bretagne » montrent bien l'enracinement de cette perception initiatique de la mer. La mer est un univers méconnu, toujours considéré comme marginal, infini et monstrueux. Se pose alors la question de sa *géographie* : où la situer ? Quelle est sa forme ? La plupart des auteurs étudiés s'accordent sur le fait que la mer est censée entourer la terre. Les origines mythiques du monde chez les anciens Scandinaves, comme l'explication pseudo-étymologique du mot « océan » par le latin *ocior annis*, « le cercle le plus rapide », lui confèrent une forme circulaire et en font la véritable périphérie du monde. Un auteur comme Gervais de Tilbury situe même la mer au-dessus de la terre. Elle pose donc un problème d'ordre géographique et cartographique. Les cartes, précisément, évoluent au cours de la période sous l'influence méditerranéenne ; elles sortent peu à peu du champ symbolique pour commencer à représenter un espace réel.

Au final, qu'il s'agisse de la décrire ou de la parcourir, la mer paraît fort lointaine pour les différents auteurs étudiés. Pour eux, prendre la mer revient à accomplir un voyage définitif, à s'éloigner du monde civilisé pour peut-être n'y jamais revenir. Ce n'est pas avant la fin de la période que la mer commence à être considérée par les cartographes comme un territoire véritable parsemé de

routes. Mais cette tournure d'esprit semble acquise chez les Scandinaves bien avant les autres Européens, car ces Nordiques connaissent, pour la plupart, bien mieux la mer que les autres.

Vivre près de la mer

Connaître la mer permet en effet de la percevoir de manière bien différente de ces auteurs cléricaux qui, dans l'ensemble, parlent du monde marin sans même le voir, en se fondant uniquement sur une tradition antique et biblique. Le littoral apparaît ainsi comme un espace de confrontation entre les hommes et la mer. Les populations côtières, parfois appelées « maritaines » dans la documentation, trouvent dans la mer une commode source de subsistance, mais sont souvent soumises à ses colères. Il faut fréquemment se battre contre l'humidité omniprésente ou contre les inondations, ce qui suppose un travail incessant et une véritable singularité anthropologique de ces populations.

Qu'est-ce que le *littoral* pour un médiéval ? Comment est-il perçu et défini ? Le droit, qu'il soit romain ou scandinave, fait des littoraux des espaces communs, limités par l'avance maximale de la marée. Ils peuvent être privatisés, comme c'est le cas en Islande ou, progressivement, en Angleterre, avec l'implantation de seigneureries sur les côtes. Châteaux et établissements ecclésiastiques s'installent en effet sur les rivages, en Grande-Bretagne ou sur le continent, attirés par les revenus supplémentaires qu'ils rapportent (droits de varech, d'épave ou de lagan). En revanche, lorsqu'un littoral est perçu comme inutile parce qu'il ne peut pas rapporter de droits ou de ressources, il est marginalisé dans l'organisation de l'espace, ce dont témoignent quelques exemples bretons. Du point de vue des populations côtières elles-mêmes, le rivage est le plus souvent perçu comme une zone de frontière, car il est ouvert sur des populations étrangères pouvant débarquer et envahir le pays. Ces différents points de vue font des littoraux des espaces à peupler et à entretenir afin de garder l'intérieur. Dans cette perspective, l'on cherche à maîtriser l'humidité en aménageant les marais ou les polders (dans les anciens Pays-Bas). La lutte contre les inondations implique d'élaborer des digues et de gérer un risque sur le long terme. Cela crée chez les populations « maritaines » un sentiment particulier, où la distinction entre terre et mer joue en fait moins que la distinction entre espaces humides (perçus comme « sauvages ») et espaces secs (perçus comme « civilisés »). La notion de littoral apparaît donc au Moyen Âge comme singulièrement relative, et ne pouvant être définie *in abstracto* par des normes de distance. Elle recouvre l'espace où se joue l'étroite relation entre l'homme et la mer, faite de méfiance et de nécessité. Quant aux *gens des rivages* eux-mêmes, qu'ils restent à terre ou naviguent quelque peu, ils partagent des modes de vie communs dans l'ensemble de la zone étudiée. Tout d'abord, il faut constater que les littoraux sont densément peuplés, parfois de manière

ancienne (ainsi en Frise), et voient leurs densités s'accroître au fur et à mesure que l'on progresse dans la période. Les paroisses et les ports se rapprochent du trait de côte, traduisant ainsi dans l'espace un intérêt nouveau pour le bord de mer qui correspond à un intérêt pour les ressources qu'il offre (ramassage, pêche ou gain de terres). La conquête humaine des zones littorales humides se manifeste notamment par les assèchements de terres, qui correspondent à un processus de « civilisation » de ces régions, et qui montrent bien que pour les populations du bord de mer, la référence principale est le mode de vie terrien et agricole. Ce ne sont pas des marins. Ils utilisent pourtant la mer pour se déplacer, mais le plus souvent par petits trajets le long de la côte et non pas en haute mer. Leur éloignement par rapport aux pouvoirs centraux en fait les premières victimes des raids de pillage et des attaques que la guerre de Cent Ans voit déferler des deux côtés de la Manche. Ce sont également des populations conscientes à la fois de la difficulté de leur mode de vie et de leur emplacement stratégique : elles protègent l'intérieur des terres des attaques maritimes, formant une sorte de première ligne défensive dont les souverains reconnaissent d'ailleurs l'utilité. Des plaintes venues de l'île de Bréhat en Bretagne, ou de la côte poitevine, au cours du xv^e siècle, font état de cette « conscience de frontière » des gens du littoral. Ils ont également une certaine conscience des *ressources* que leur offre la proximité de la mer. L'économie locale des populations du bord de mer repose en grande partie sur ce que la mer veut bien donner, instaurant dans certains cas de véritables liens de dépendance entre elle et les hommes. Les aubaines littorales (coquillages, poissons piégés sur l'estran, échouages de cétacés) offrent une ressource supplémentaire, souvent bienvenue. L'Islande ou les îles Féroé dépendent même en grande partie des échouages de baleines, plus fréquents sur leurs côtes qu'ailleurs. Quant à la pêche, elle est pratiquée non loin du littoral et comme complément d'une activité agricole. Le sel est une ressource également essentielle, mais qui ressortit à l'agriculture plus qu'au monde maritime. Pour ces paysans-pêcheurs du littoral, qui sont avant tout des terriens, la mer représente un horizon quotidien et une possibilité de ressources supplémentaires, mais ce ne sont pas eux qui en profitent le plus. Les revenus et les tonnages de la grande pêche ne les concernent que peu. Ainsi, la proximité géographique de la mer ne correspond pas à une proximité économique, qui concerne plutôt les marchés urbains.

Pour les « maritains » médiévaux, la mer est un environnement au sens premier du terme : elle les entoure, formant ainsi un contexte à leur organisation sociale et économique, mais elle les enferme également : ils la perçoivent comme une barrière infranchissable et s'accommodent des ressources qu'elle leur donne parce qu'ils n'ont guère le choix. C'est pourquoi la plupart d'entre eux ne vont que rarement sur la mer, et ne vont jamais loin. Ceux qui le font sont des gens dont c'est le métier.

L'augmentation des volumes d'échanges économiques à la fin du Moyen Âge entraîne un développement de la circulation maritime, qui exige le savoir-faire d'un personnel d'autant plus spécialisé que les techniques navales se complexifient à cette période. Dès lors, la mer apparaît dans les discours comme un espace nouveau et utile, quand bien même elle suscite toujours chez certains auteurs la peur et la méfiance. Les routes maritimes sont de mieux en mieux maîtrisées.

Les *déplacements* en mer, tels qu'ils apparaissent dans la documentation, possèdent plusieurs points communs avec les déplacements terrestres : ainsi, ils sont régis par des « portes », les ports, qui organisent les trafics et fluidifient le passage entre la terre et la mer. Par l'intermédiaire des ports, qui sont des interfaces, les routes de mer constituent le prolongement des routes de terre. L'organisation portuaire se complexifie au cours de la période, ce qui entraîne la naissance de véritables zones d'attente à l'intérieur des ports, sur les points de rupture de charge. Quant aux déplacements eux-mêmes, ils suivent des trajectoires pré-établies qui sont de mieux en mieux connues. Pour s'y retrouver, les marins ont recours à des techniques particulières, qui reposent avant tout sur l'observation (du paysage) et la mémorisation (du trajet et de ses points de repère). La mise au point d'instruments de navigation au cours des XIV^e et XV^e siècles permet de pallier les éventuelles déficiences du pilote. Hormis la nécessité de se repérer dans un paysage d'apparence indifférenciée, la seconde difficulté du marin est de devoir affronter une temporalité maritime qui est bien différente de la temporalité terrienne. Le temps en mer est dilaté, les rythmes y sont lents et servent à mesurer les distances parcourues. L'usage des sabliers contribue à introduire en mer le temps de la terre et, partant, à imposer une maîtrise croissante de l'homme sur la mer. De surface mouvante et uniforme, la mer devient ainsi un lieu où les données directionnelles et temporelles ont désormais un sens. Mais la route de mer expose les hommes à une *solitude* certaine, puisque le marin et son équipage s'y trouvent comme exilés, loin de leur paroisse et de leur terre d'origine. Cette situation induit des attitudes spirituelles nouvelles, où les appels à l'intercession divine sont fréquents et la mort en mer, loin de toute sépulture, fort redoutée. La mer apparaît ainsi, non pas comme un espace démoniaque, mais comme un espace d'où Dieu est absent. La solitude du marin n'est toutefois qu'apparente puisque le voyage en mer expose à la rencontre d'événements imprévisibles, mais aussi de diverses populations. La mer devient ainsi un lieu de rencontre entre nations, aussi bien à bord que dans les ports. Les marins comprennent ou parlent fréquemment plusieurs langues, mais les nations se côtoient plus qu'elles ne se mélangent. La mer apparaît ainsi dans leurs témoignages

comme une voie de communication. C'est d'ailleurs sur ce point que l'*utilité* de la mer se fait la plus sensible ; elle apparaît véritablement au cours de la période étudiée, et devient même une nécessité dans certains cas. La voie maritime est un moyen de transport privilégié, souple et rapide, permettant de transporter de plus grandes quantités qu'à terre, et dont l'influence peut parfois être ressentie à l'intérieur des terres car elle permet le développement économique des régions ouvertes sur la mer. Certaines régions se trouvent même articulées par la mer (l'empire norvégien, ou de l'Atlantique Nord, au XIII^e siècle, qui s'étend de la Norvège à l'Islande, le royaume Plantagenêt), qui agit alors comme un connecteur. La mer est même perçue comme un espace de production à partir du XIV^e siècle et du développement de la grande pêche harenguière. Son influence devient celle d'un véritable arrière-pays, à l'instar des campagnes nourricières qui ravitaillent les villes. Elle se trouve ainsi progressivement intégrée à l'espace où s'exercent les réglementations humaines, constituant une manière de prolongement de l'espace habité. Ces conceptions se retrouvent dans le domaine militaire. Les *stratégies* navales sont significatives d'un progressif « apprivoisement » de la mer par les puissances publiques à l'époque de la guerre de Cent Ans. Cette dernière, parce qu'elle oppose des insulaires à des continentaux, voit la mer devenir un enjeu – politique, économique, stratégique – nouveau. Mais l'évolution est progressive ; ainsi, les combats navals restent pour l'essentiel des batailles terrestres transposées en mer, sans réelle tactique maritime. En revanche, le recours à des tactiques de raids – peut-être inspirées à l'origine par les Scandinaves – tire véritablement parti de la rapidité qu'offre le déplacement en mer. La lutte contre l'insécurité maritime passe donc moins par des actions menées à terre, telles que procès et enquêtes, que par la formation de fronts mouvants en mer, à l'aide de flottes et de convois, qui restent toutefois embryonnaires à cette époque. La mise en place de ces mesures, sous l'égide des pouvoirs publics mais aussi des hommes de guerre, mène progressivement à l'idée d'un contrôle de la mer par un pouvoir souverain. Plusieurs voix de l'élite dirigeante anglaise plaident ainsi pour un meilleur contrôle de la Manche afin de protéger l'Angleterre. Nous pouvons ici songer au *Libelle of Englyshe Polycye*, ce pamphlet isolé et anonyme de 1436. Ce contrôle maritime est présenté comme défensif, par le biais des Amirautés, par exemple, mais il mène peu à peu à l'idée qu'il faut mettre en place des flottes de défense permanentes en mer. Si les rois anglais n'ont pas suffisamment de navires pour le faire, on voit toutefois l'idée apparaître. La mer semble ainsi conçue au sein de certains groupes dirigeants, en Angleterre mais aussi sur le continent, quoique de manière moins marquée, comme un territoire en puissance. C'est une surface nouvelle de développement spatial et stratégique.

Par contraste avec un espace terrien traditionnellement divisé en territoires enclos, où les communautés sont fixes, la mer est perçue comme un espace ouvert. Elle apparaît comme un élément utile, que les autorités publiques tentent de réglementer.

Notre thèse tente ainsi de montrer que la fin du Moyen Âge est une période d'appropriation mentale de la mer en Europe du Nord-Ouest, à défaut d'une appropriation réelle. À l'aube du xvi^e siècle, la grande mer n'est plus, dans l'ensemble, le sombre habitat de puissances englouties ni l'angoissante limite de la fin du monde. Les impressions sont cependant contrastées en fonction des milieux : l'intérêt des clercs est guidé par leur besoin d'explication du monde, celui des gens du littoral par leur besoin d'adaptation, mais le besoin de la mer proprement dit se lit chez les marins, les marchands et les souverains. Alors qu'au début de la période, les « peuples de la mer » étaient plutôt bordiers de la mer du Nord (Frisons et Vikings), ce phénomène s'étend principalement en Manche, à la suite de la guerre de Cent Ans qui contraint les souverains à utiliser la mer et à la prendre en compte dans leurs stratégies. Cette appropriation est lente en raison des réticences de certaines populations – élites culturelles, populations côtières – envers cet élément mouvant, instable et imprévisible. Elle touche cependant à la conception même du monde : tandis qu'auparavant la mer et l'océan, exceptée la Méditerranée, étaient rejetés au bord de l'oikoumène, l'idée semble désormais apparaître qu'il puisse exister d'autres terres de l'autre côté de la mer, autrement dit, qu'elle puisse relier des terres entre elles au lieu de simplement marquer la fin du monde. La mer devient une route, une surface, peut-être un territoire.

Le corps de la thèse est suivi d'un volume de transcriptions des pièces d'archives inédites utilisées.

