

Revue d'histoire maritime

24

Chronique, Bon Djemaâ – 979-10-231-1906-0

Gestion et exploitation
des ressources marines de
l'époque moderne à nos jours



Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Sylviane Llinares

n° 24
Gestion et exploitation
des ressources marines
de l'époque moderne
à nos jours

Gilbert Buti,
Christophe Cérino,
Daniel Faÿet
& Olivier Raveux

Cueillis au fil des littoraux tantôt européens (goémon, barilles), tantôt lointains (wakame), prélevés au fond des mers (corail, éponges, fruits de mer), nombreux sont les organismes marins exploités par l'homme. S'ils arrivent souvent dans nos assiettes, ils entrent aussi dans des circuits commerciaux complexes et dans des chaînes de transformation artisanales ou manufacturières sous l'Ancien Régime, industrielles à l'époque contemporaine.

Ces ressources sont désormais au cœur de nos préoccupations, que l'on s'inquiète de leur épuisement ou que l'on en prospecte de nouvelles. Elles stimulent aussi les convoitises et renforcent le mouvement de territorialisation des mers et océans. De tels enjeux, si actuels, n'en sont pas moins à considérer dans une plus longue durée, ici depuis le XVIII^e siècle. C'est là tout l'intérêt de ce numéro 24 de la *Revue d'histoire maritime*, riche des analyses des spécialistes reconnus de plusieurs disciplines.

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

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

www.pups.paris-sorbonne.fr

25€
979-10-231-0578-0

FED
4124



9 791023 105780

Revue d'histoire maritime

24

Gestion et exploitation
des ressources marines
de l'époque moderne à nos jours

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2018
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0578-0
PDF complet – 979-10-231-1890-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1891-9
Présentation du dossier – 979-10-231-1892-6
Charpentier – 979-10-231-1893-3
Sintès – 979-10-231-1894-0
Buti & Raveux – 979-10-231-1895-7
Faget & Carroll – 979-10-231-1896-4
Rivoal – 979-10-231-1897-1
Ferrière & Prima – 979-10-231-1898-8
Fichou – 979-10-231-1899-5
Améziane – 979-10-231-1900-8
Geistdoerfer & Fichou – 979-10-231-1901-5
Geistdoerfer – 979-10-231-1902-2
Mariat-Roy – 979-10-231-1903-9
Varia, Schnakenbourg – 979-10-231-1904-6
Varia, Boureille – 979-10-231-1905-3
Chronique, Bon Djemaa – 979-10-231-1906-0
Chronique, Cloutour – 979-10-231-1907-7
Chronique, Péton – 979-10-231-1908-4
Comptes rendus – 979-10-231-1909-1

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

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

Le précédent numéro (22-23) était consacré à « L'économie de la guerre navale », de l'Antiquité au ^{xx}^e siècle.

Le prochain numéro (25) portera sur « Le navire à la mer ».

Comité scientifique

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

Secrétariat de rédaction

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

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

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

Sommaire

Éditorial

Olivier Chaline.....	8
----------------------	---

DOSSIER

GESTION ET EXPLOITATION DES RESSOURCES MARINES DE L'ÉPOQUE MODERNE À NOS JOURS

Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours

Gilbert Buti, Christophe Cérino, Daniel Faget & Olivier Raveux	13
--	----

La gestion d'une ressource maritime: le goémon en Bretagne (fin XVII^e-XVIII^e siècle)

Emmanuelle Charpentier	17
------------------------------	----

Exploitation, production et commerce des Soudes naturelles en Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle

Nicole Sintès	37
---------------------	----

Une intégration marseillaise dans la filière corail:

la manufacture royale Miraillet, Rémuzat & C^{ie} (1781-1792)

Gilbert Buti & Olivier Raveux.....	55
------------------------------------	----

La base de données Histospongia. Exploitation des éponges en méditerranée au XVIII^e siècle: sources, méthodologie, premiers résultats

Daniel Faget & Éric Carroll	73
-----------------------------------	----

Gérer les ressources lagunaires. La pêche locale dans l'approvisionnement de Venise (XVIII^e siècle)

Solène Rivoal	97
---------------------	----

La culture du wakamé en France. Diffusion des savoirs et multiplicité des acteurs dans une controverse scientifique autour d'une ressource marine végétale

Hervé Ferrière & Véronique Prima	113
--	-----

L'industrie de l'iode de la mer, un produit stratégique (1820-1945)

Jean-Christophe Fichou.....	127
-----------------------------	-----

Fruits de mer méconnus : quelles utilisations ? quels impacts sur la ressource ? Nadia Améziane	139
La mer et les ressources marines : pratiques et vertus thérapeutiques Alette Geistdoerfer & Jean-Christophe Fichou	157
L'exploitation des ressources océaniques profondes : les rêves et la réalité Patrick Geistdoerfer	169
Hommage à Alette Geistdoerfer Émilie Mariat-Roy	183

VARIA

Bonne prise ou mainlevée ? Pratique et cadre juridique de la navigation neutre au XVIII ^e siècle Éric Schnakenbourg	191
L'implantation de la base opérationnelle de l'île Longue : un enjeu local vite oublié Patrick Boureille	207

CHRONIQUES

Position de thèse. Le port en Mésopotamie aux III ^e et II ^e millénaires av. J.-C. Hommes, activités, techniques et structures Maëva Bou Djemaa	227
Position de thèse. Les relations entre l'homme et la mer dans « le pays des Isles de Xaintonge » au XVII ^e siècle Marie Cloutour	233
Position de thèse. Penser l'existence de vie dans les profondeurs marines au XIX ^e siècle : d'un abîme impossible à l'origine du vivant (1804-1885) Loïc Péton	239

COMPTES RENDUS

Éric Rieth, <i>Navires et construction navale au Moyen Âge. Archéologie nautique de la Baltique à la Méditerranée</i>	245
Yannis Suire, <i>Le Marais poitevin des origines à nos jours</i>	247
Yannis Suire (éd.), <i>La Côte et les marais du Bas-Poitou vers 1700</i> <i>Cartes et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi</i>	249
Olivier Chaline, <i>Les Armées du roi. Le grand chantier (XVII^e-XVIII^e siècle)</i>	251
Silvia Marzagalli, <i>Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial</i>	255
Hervé Pichevin & David Plouviez, <i>Les Corsaires nantais pendant la Révolution française</i>	260
Alain Gérard (éd.), <i>Mes Aventures. Journal inédit de Paul-Émile Pajot (1873-1929), marin-pêcheur et peintre de bateaux</i>	263
Guillemette Crouzet, <i>Genèses du Moyen-Orient. Le golfe Persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)</i>	265
Thomas Vaisset, <i>L'Amiral d'Argenlieu. Le moine-soldat du gaullisme</i>	269

Chroniques

LE PORT EN MÉSOPOTAMIE
AUX III^e ET II^e MILLÉNAIRES AV. J.-C. HOMMES, ACTIVITÉS,
TECHNIQUES ET STRUCTURES

Maëva Bou Djemaa
EA 1161 Centre François-Viète
Université de Bretagne occidentale, Brest

Malgré le contexte actuel en Syrie et en Irak, les recherches sur le Proche-Orient ne s'amenuisent pas : au contraire, certains se sentiraient même investis d'une sorte de devoir de sauvetage de la culture qui y est associée. C'est donc sur cette région, mais à une époque beaucoup plus lointaine, que s'oriente ma thèse intitulée *Le Port en Mésopotamie aux troisième et second millénaires av. J.-C. Hommes, activités, techniques et structures*. Le système technique « port » implique de nombreuses composantes matérielles et humaines, et ce à toutes les époques et en tous points géographiques. Ce travail, débuté en octobre 2014, se propose de décrire, de comprendre et de poser des hypothèses sur les ports mésopotamiens du Proche-Orient ancien.

La Mésopotamie a su tirer profit de ses caractéristiques multiples pour être associée au Proche-Orient et faire partie intégrante de son histoire. Elle englobe aujourd'hui l'Irak, le Koweït, l'est de la Syrie et une partie du sud-est de la Turquie. On sépare le plus souvent la Mésopotamie en deux entités : la Haute-Mésopotamie, avec ses collines et plateaux s'élevant du sud au nord de 200 m à 500 m d'altitude, et la Basse-Mésopotamie, caractérisée par sa vaste plaine marécageuse dont le sud-est est en lien avec le golfe Persique. La région est délimitée au nord-ouest par l'Anti-Taurus et à l'est par la chaîne montagneuse du Zagros qui culmine à plus de 4 000 m¹. Du grec *meso* (milieu) et *potamos* (fleuve), la région est un bassin hydrographique alimenté par deux grands fleuves, le Tigre et l'Euphrate.

1 Voir l'article « Zagros », dans Francis Joannès (dir.), *Dictionnaire de la civilisation mésopotamienne*, Paris, Robert Laffont, 2001, p. 917.

- Le Tigre² est long de 1 950 kilomètres et de formation encaissée, son cours est rapide et favorise les remous dangereux ;
- L'Euphrate³, prenant au départ la direction de l'ouest et de la Méditerranée, bifurque au niveau d'Emâr vers le sud-est. Son cours devient plus proche de celui du Tigre en Babylonie et se sépare en de nombreux bras dans la plaine alluviale, formant des marécages. Au cours des 2 850 km qu'il parcourt, il n'a que deux affluents importants : le Balih et le Habur. Le débit de l'Euphrate varie fortement à la fin du printemps, lors de la crue d'avril, et permet ainsi de remplir les canaux pour faire circuler les embarcations. Il semble que le fleuve soit navigable sur la majeure partie de son cours quand la période d'étiage de fin septembre est terminée. Au III^e millénaire et au début du II^e millénaire, le trafic y est très actif entre Carkémiš et Emar, et jusqu'à Babylone dans le centre de l'Irak actuel. Le fleuve passait par des grandes villes telles que Tuttul, Terqa, Mari et Sippar. L'Euphrate représentait un enjeu économique et politique pour les Mésopotamiens : en effet, des points de contrôle le sillonnaient et une taxe appelée *miksum* était prélevée sur les marchandises en trafic (international ou local)⁴.

LA SPÉCIFICITÉ DE L'APPROCHE

Reposant à la fois sur un travail en histoire des sciences et des techniques et en assyriologie, la pluridisciplinarité de cette thèse est une de ses particularités. De plus, les travaux sur les ports mésopotamiens restent rares du fait du manque de preuves archéologiques (sites portuaires, restes de bateaux) qui complexifie l'étude. En effet, il n'y a, à ce jour, pas de sites portuaires clairement établis matériellement. C'est pourquoi ce sont les textes concernant le commerce fluvial et les quelques inscriptions, vases et bas-reliefs qui sont les clés les plus sûres pour tenter de trouver des informations à leur sujet. Jusqu'à présent, ce sont environ 250 lettres qui ont été répertoriées qui s'avèrent intéressantes à mettre en lien avec les questions posées. La recherche de ces textes se fait principalement dans la base de données ARCHIBAB⁵. Je procède donc par requête avec des mots-clés en français et en langue akkadienne (*eleppu*, bateau ; *karum*, quai ;

2 IDIGLAT en sumérien et en akkadien signifie « la flèche ».

3 BURANUN en sumérien, *Purattum* en akkadien.

4 Jean-Marie Durand, *Documents épistolaires du palais de Mari*, Paris, Cerf, 2000, t. III, p. 25-26.

5 Voir la base de données en ligne dirigée par Dominique Charpin et regroupant les archives royales de Mari de l'époque paléo-babylonienne : <http://www.archibab.fr>.

tamkarum, marchand, etc.). La base me donne en réponse les lettres, traduites ou non, comportant les mots recherchés. Cette recherche de sources textuelles se fait donc dans une base de données très large du point de vue du nombre des textes engrangés. Par ailleurs, le nombre important de textes déjà étudiés ne donne pas d'autre choix que de réaliser une base de données personnelle. Le document produit me permet de corrélérer les données qu'il me semble intéressant de mettre de côté : noms propres de personnes et noms de lieux, lieu et date d'écriture de la tablette, sujet de la lettre, données statistiques, etc. Ce choix de « récolte » de données diverses par la création d'un fichier de ce type permet de faire une analyse plus fine et plus précise des informations et de mettre en lumière, par corrélation, des informations plus floues telles que la fonction administrative de personnes apparaissant dans plusieurs textes ou la distance entre certaines villes sur le fleuve.

INTERROGATIONS ET HYPOTHÈSES

Il existe une longue tradition de navigation fluviale en Mésopotamie ancienne. En effet, les sources nous renseignent assez bien sur les conditions de navigation et les activités qui y étaient associées. On trouve à la fois des textes administratifs (correspondances entre rois et administrateurs, entre marchands), quelques écrits littéraires et des textes juridiques précisant la réglementation en ce qui concerne la navigation sur les fleuves (quelques articles du Code de Hammurabi, par exemple). Même si toutes ces sources ne nous donnent pas d'informations précises sur les modes de construction des bateaux ni des ports, elles évoquent néanmoins les communautés de pratiques qui s'y rattachent ainsi qu'une quantité de termes relatifs aux types d'embarcations utilisées. La navigation fluviale était utilisée principalement pour les transits commerciaux (importations, ravitaillement des villes), la pêche et le transport de personnes à l'exemple des soldats.

Les archives de Mari nous présentent un commerce plutôt bien organisé où des personnes étaient missionnées pour la recherche de bateaux, la prise en charge des marchandises, le contrôle du paiement du droit de passage. Chaque étape du processus commercial était ainsi marquée et des corps de métiers bien précis étaient mis à l'ouvrage. Un lexique des métiers liés à la navigation et à l'administration des lieux clés du commerce fluvial est d'ailleurs un des objectifs de cette thèse. Nous pouvons aussi nous poser une question majeure : y avait-il des étapes le long de ces trajets, et si oui comment étaient-elles structurées ? Étaient-ce de véritables « ports » ? On ne peut certainement pas encore établir les dimensions de ces structures mais nous savons qu'elles existaient. De nombreux textes mentionnent le terme *kârum* comme

désignant le « quai », ou du moins un lieu d'activité commerciale. Ce terme est un des points de départ de ma recherche, et on le rencontre dans de nombreux documents. La lettre A. 2407⁶ d'Apil-Kubi à son seigneur Zimri-Lim en est un exemple :

J'ai fait parvenir 200 troncs d'arbres [découpés en] planches au quai de Karkemiš. Avant que je n'arrive, 60 hommes doivent aller en amont à Imar et faire route et il faut que monte vers moi avec la troupe, un nautonnier ou bien quelqu'un parmi les pêcheurs qui connaisse l'art du pilotage. Autre sujet : 30 radeaux de 6 sur 5 sont agencés.

230

Ces « quais » étaient des lieux de passage de biens et de personnes et devaient donc être adaptés aux mouvements induits par ces activités. On peut alors admettre que les berges étaient aménagées pour accoster et que des entrepôts les bordaient. À partir des travaux déjà réalisés sur la Mésopotamie, en particulier sur la navigation⁷, il convient de se poser de nouvelles questions qui amèneront une réflexion d'un autre angle : peut-on définir clairement la structure et les modes de construction des bateaux et des ports de l'époque considérée ? Cela a-t-il évolué et dans quelle mesure ? Notre vision actuelle des ports est-elle si différente de ce qui pouvait se faire dans l'Antiquité dans cette région ? Précisons qu'il faut toutefois se détacher de ce que l'on connaît aujourd'hui pour nous permettre de mettre en place une ou des conceptions, fiables autant que possible, de ces « ports mésopotamiens », et d'essayer de comprendre la vision des Anciens, liée à leur environnement et à leur culture. Un système technique est le résultat d'une société, d'un groupe de personnes à un moment donné, et avec les moyens à leur disposition.

La proximité de la vaste région mésopotamienne avec la mer et la présence des populations côtières incitent aussi à s'interroger sur la possibilité de similitudes entre les ports fluviaux mésopotamiens et les ports maritimes de la côte levantine (Ugarit, Byblos) et du sud de la Babylonie, avec son ouverture sur le golfe d'Oman. Le commerce entre ces régions proches aurait pu engager des échanges de techniques et de connaissances et donc des similitudes dans la façon de concevoir les activités liées à la navigation. Cette comparaison

6 Découverte à Mari, et publiée dans Jean-Marie Durand, *Documents épistolaires du palais de Mari*, op. cit., p. 68-69 et n. 164.

7 Entre autres les travaux de Annas Salonen à propos des représentations de navires (*Nautica Babilonica. Eine Lexikalische und kulturgeschichtliche Untersuchung*, Helsinki, Societas Orientalis Fennica, coll. « Studia Orientalia », 1942), et ceux de Cécile Michel concernant le commerce et l'économie (« Le commerce dans les textes de Mari », dans Jean-Marie Durand (dir.), *Amurru*, vol. 1, *Mari, Ebla et les Hourrites. Dix ans de travaux*, Paris, éd. recherches sur les civilisations/ADPF, 1996, p. 385-426).

est aussi un point important qui apparaît dans les analyses de mon travail de recherche.

Avant de clore ce travail à la fin de l'année 2017, il faut donc bien assimiler le fait que le manque de source complexifie l'établissement d'un possible modèle précis des ports mésopotamiens (types de bâtiments, matériaux, tailles), et aussi que les activités, l'administration et les corps de métiers associés sont identifiables dans une assez grande mesure grâce aux textes étudiés. À la suite de la thèse, il pourrait donc s'agir de définir le port mésopotamien *a minima* et de donner une liste des caractéristiques inhérentes à tous les ports de la région mésopotamienne à l'époque paléobabylonienne.

