

Revue d'histoire maritime

26

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Financer l'entreprise maritime

**Revue
d'histoire
maritime**

26

Financer l'entreprise maritime

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

© Sorbonne Université Presses, 2019

ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7

PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3

Introduction – 979-10-231-1935-0

Andreau – 979-10-231-1936-7

Haudrère – 979-10-231-1937-4

Martin – 979-10-231-1938-1

Villiers – 979-10-231-1939-8

Bonin – 979-10-231-1940-4

Giulianelli – 979-10-231-1941-1

Raflik – 979-10-231-1942-8

Chevalier – 979-10-231-1943-5

Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2

Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9

Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6

Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3

Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0

Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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 (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

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 FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTE RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Alain Cabantous & Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Belin, 2018, 434 p.

Dans le prolongement d'une étude commune sur les identités, les professions et les cultures maritimes européennes (*Être marin en Europe occidentale [1550-1850]*, Rennes, PUR, 2016), les professeurs Alain Cabantous et Gilbert Buti viennent de faire publier chez Belin un ouvrage consacré aux divers dangers qui hantent et frappent les sociétés maritimes et littorales du Vieux Continent. Divisé en trois parties d'ampleur inégale – « Risquer la mer » (p. 17-86), « Les risques de la mer » (p. 87-258) et « Réduire le risque ? » (p. 259-372) –, *De Charybde en Scylla* expose les menaces qui, de la fin du Moyen Âge jusqu'à nos jours, enveloppent les gens de mer et les populations côtières. Il s'agit donc ici d'un livre dont l'ambition, considérable, n'est rien moins que d'embrasser sommairement, mais nettement, tous les maux que redoutent les gens de mer et les sociétés maritimes et qui frappent leur chair, leur prospérité et leur environnement.

La première partie, la plus courte, analyse en deux chapitres les fondements et les formes des imaginaires maritimes européens. Si les savants – naturalistes, océanographes et climatologues – tentent depuis l'âge moderne de dégager le fabuleux du réel, le faux du probable (p. 36-40), la mer reste toujours un territoire enchanté. Les monstres abyssaux, les marins maudits comme les aventuriers qui « briquent » les océans, ne cessent d'alimenter en effet jusqu'à nos jours les fables comme les romans, mais aussi l'imaginaire théâtral, cinématographique et pictural. Bien connue certes, l'influence collective de ces images fait l'objet ici d'une mise au point nuancée (p. 40-48). Le second chapitre, « Prendre la mer, entre choix et nécessité » (p. 49-86), décrit tout d'abord les composantes des sociétés maritimes et littorales. Si les ports et les côtes, précocement encadrés par l'État, surtout en France, fournissent le gros des travailleurs de la mer et des marins de l'État, ces populations sont plus composites qu'on ne le pense (p. 63-69). Souvent venus de l'intérieur proche et lointain, alternant les métiers terriens et marins, les gens de mer sont loin de former un monde homogène. Les langues, les confessions, les motivations personnelles – dont l'attrait avoué du risque – introduisent en effet bien des

nuances au sein d'un équipage. Au demeurant, ces hommes rassemblés par tant de hasards et de violences forment une société bien singulière. Puisqu'ils animent le front des découvertes et des explorations ultramarines, les marins sont ainsi parmi les premiers Européens à rencontrer « l'Autre » qu'il soit amérindien, asiatique ou africain (p. 76-78). La mort menace en outre, à tout moment, la vie des équipages, dont les souffrances sont la matière de la deuxième partie, « Les risques de la mer ».

226

Alors que les colères neptuniennes fauchent les marins du commerce et les pêcheurs (chapitre IV, « Les stigmates du naufrage », p. 129-164), les populations du littoral sont les premières atteintes par les frappes épidémiques dont les ports et leur arrière-pays sont les *hubs* régionaux (p. 95-103). Les communautés côtières et portuaires sont enfin les premières à subir les effets des stratégies d'attrition que se livrent les États européens, particulièrement sur les côtes ponantaises aux XVII^e et XVIII^e siècles (p. 181-185). En Méditerranée occidentale, une économie de la course nord-africaine, mais aussi maltaise, sicilienne et pontificale, alimentée par les razzias, le kidnapping et le rachat des captifs, mobilise des dizaines de négociateurs, de courtiers, et d'agents consulaires (p. 185-195, 222-224). L'analyse de l'économie corsaire décevante, mais toujours séduisante offre ici l'occasion de confronter la réalité comptable à un imaginaire entretenu par quelques figures et écrits populaires. Les traits singuliers de la piraterie contemporaine, africaine et asiatique, prolongent l'histoire de ces affrontements passés (p. 193-195). Aux risques extraordinaires de l'épidémie et de la guerre, s'ajoutent les diverses maladies, carences et avaries qui font « l'ordinaire » d'un voyage (p. 88-102). Autant de maux qui sont l'occasion de développements généralement courts mais étoffés, sur l'alimentation (p. 117-118), l'alcoolisme, l'accidentologie, les clivages socioprofessionnels et le commandement (p. 119-124). Les différences, très marquées, entre les navigations brèves et les croisières ultramarines, mais également l'impact des mesures hygiénistes puis de la révolution pasteurienne, enrichissent et nuancent les analyses et les tableaux. Le chapitre VI, « Des rivages et des hommes » (p. 205-258), qui clôt cette seconde partie, envisage, dans la perspective des travaux les plus actuels, les effets environnementaux des tempêtes, mais aussi les pollutions et dégâts divers que produisent les activités littorales industrielles comme les flux maritimes depuis l'âge moderne et la première industrialisation. La responsabilité des hommes dans ces dégradations est au cœur du propos des deux historiens qui s'inscrit dans le prolongement des travaux actuels sur l'histoire de l'environnement et de l'industrialisation des espaces littoraux. Revenant aux XVII^e et XVIII^e siècles qui leur sont les plus familiers, Gilbert Buti et Alain Cabantous analysent la répétition juridique et romanesque de l'image toute de violence des gens des côtes « barbares »,

nafrageurs et pilliers (p. 240-254), alors même que leur comportement tend à répondre de mieux en mieux aux attentes d'un pouvoir royal soucieux d'humanité.

La troisième partie, « Réduire le risque ? », s'attache aux stratégies longtemps associées de réduction du risque. Défense religieuse tout d'abord, très catholique de ton et de forme, même dans les pays protestants, qui vise à s'attirer la protection des « grands » intercesseurs – Notre-Dame bien sûr, mais aussi les saints des « pays » dont sont originaires les travailleurs des mers, occasionnels et réguliers (p. 265-280). Les sanctuaires comme les églises qui sont les hauts lieux de cette spiritualité servent non seulement à manifester la gratitude des vivants, mais aussi à consoler les proches des défunts perdus en mer dont la mémoire est préservée par des rituels et des lieux spécifiques (p. 287-293). S'il diminue après 1930 et se délite après 1960, ce lien entre le ciel et les gens de mer n'en demeure pas moins l'expression d'une singulière identité, analysée ici sur trois siècles. Tout en cherchant l'aide et la consolation du ciel, les sociétés maritimes ont développé dans toutes leurs activités des stratégies d'évitement des accidents et de division du risque. Ce terme, dont l'étymologie et les origines maritimes ont été analysées dans la seconde partie (p. 196 *sq.*), est bien ici un Janus. Bien connue, la protection des pouvoirs publics, particulièrement en France, offre l'assurance de pensions et d'aides ponctuelles aux invalides comme aux survivants, aide parfois bien tardive et insuffisante laissant nombre de veuves et d'orphelins dans la misère la plus sombre (p. 304-307). Interventions de l'État, interventions privées, plus anciennes et très imaginatives dont les principales voies – les techniques d'emprunt pour l'armement d'un navire, le financement partagé, comme les procédés d'assurance maritime – sont détaillées. Les sous-chapitres retraçant, surtout au XIX^e siècle, l'histoire des phares, des sociétés de secourisme naval, de l'aide médicale en mer, des mesures quaranténaires et préventives sont autant d'illustrations d'une volonté de substituer aux égoïsmes comme aux indifférences étatiques et commerçantes une vision solidaire et philanthropique du monde maritime. Souvent d'inspiration catholique, cette entreprise désormais sécularisée se poursuit dans les domaines technologiques et juridiques, qui font l'objet des deux derniers sous-chapitres avant la conclusion, « Les empires du risque » (p. 373-379).

Nous exposerons maintenant quatre fortes raisons d'encourager la lecture du livre dont nous venons de résumer le propos et les grandes articulations.

De Charybde en Scylla associe un propos explicatif et narratif, aisé à suivre, à des développements plus savants, qu'étoffent des données statistiques, de courts développements biographiques comme un abondant appareil de notes. La bibliographie finale, volontairement abrégée, jette une passerelle entre le

savoir historiographique très sûr et l'effort de vulgarisation du texte *stricto sensu*. Plusieurs lectorats – étudiant, professoral, politique – peuvent donc trouver ici de quoi apprendre beaucoup.

Le second atout du livre tient à une mise en perspective des dangers, des souffrances et des menaces aux différentes échelles, locale, régionale et nationale. Servie par l'emploi des matériaux les plus divers – oraux, juridiques, archivistiques –, l'approche des menaces et des souffrances cherche toujours à en mesurer les effets personnels et familiaux. Au cœur des sociétés navales, les plus malheureux apparaissent bien toujours les mêmes, de génération en génération : les veuves et les orphelins des marins-pêcheurs (p. 306-307), les captifs (p. 181-185), les gens de mer invalides et vieillissés, les matelots du pont et leurs frères de misère de la révolution vapeur que sont les chauffeurs européens ou « indigènes » (p. 173).

228

La troisième qualité du livre est son équilibre géographique. Les façades méditerranéenne et atlantique de la France et de l'Europe sont ici « à parts égales », ce qui est assez rare pour être signalé. Cet équilibre doit évidemment beaucoup à la complémentarité de deux historiens maritimistes qui ont consacré une grande partie de leurs recherches respectives aux périphéries flamande et provençale de la France et une autre partie de leurs travaux à des synthèses sur les sociétés et les cultures maritimes européennes.

Moins systématique, l'équilibre chronologique est le quatrième atout du livre de MM. Buti et Cabantous. Donnant une très large part à l'histoire moderne comme au premier XIX^e siècle, *De Charybde en Scylla* ne néglige pas en effet les périodes ultérieures. La plaisance contemporaine, les risques sportifs, assumés et subis, des aventuriers contemporains (p. 78-83), l'accidentologie de l'ère industrielle, les pollutions côtières, les conditions et les causes de la piraterie contemporaines, l'ethnologie des gens de mer du second XX^e siècle sont ainsi l'objet de longs développements. Les traits constants comme les transformations des sociétés maritimes émergent de cette perspective continue. Alain Cabantous et Gilbert Buti ont ainsi suivi l'évolution du sentiment religieux des gens de mer ponantais et levantins, réformés et catholiques (p. 278-287) dont la piété ordinaire comme les pratiques mortuaires se sont révélées très structurantes (p. 290-291), avant de se dissoudre sous les effets conjoints de la « laïcisation » du risque et de la réduction du danger comme de la mortalité (p. 287-293). L'approche pluri-séculaire des pollutions industrielles, fort anciennes sur les côtes provençales, et de l'accidentologie, permet également de signaler les dangers pérennes et les risques nouveaux. L'historien « navaliste » exprimera toutefois le désir de deux plus amples développements à la prochaine réédition de ce livre. L'étude des guerres et des effets de la « guerre des côtes » traite brièvement des périodes contemporaines (p. 344-345), alors que les

effets des frappes et des raids littoraux, prophétisés par la Jeune École, sont démultipliés au ^{xx}^e siècle par l'aéronavale, l'artillerie lourde et l'amélioration des capacités amphibies. Les imaginaires enveloppant la guerre sous-marine pourront alimenter un sous-chapitre qui sera le pendant des premières pages du livre sur les monstres sous-marins des temps médiévaux et modernes.

Attentes limitées et pesant bien peu face aux grandes qualités que nous avons dégagées de la lecture, réjouie et admirative, d'un livre qui sera un ouvrage de référence sur les mondes maritimes européens aux âges moderne et contemporain.

Patrick Louvier
Université Paul-Valéry
Laboratoire CRISES

Sylviane Llinarès, Benjamin Egasse & Katherine Dana (dir.), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux (xvi^e-xx^e siècle)*, Rennes, PUR, 2018, 414 p.

Résultat de dix années de recherches menées dans le cadre de l'université de Bretagne Sud, l'ouvrage se propose d'étudier les politiques d'aménagements des espaces portuaires, littoraux et fluviomaritimes sur le temps long, du ^{xvi}^e siècle à nos jours, en variant les échelles d'analyse, tant sur le plan géographique que temporel ou fonctionnel. Exception faite d'une intervention sur le port colonial de Saïgon, les présentations se concentrent sur la France métropolitaine, avec une prédominance du Ponant et tout particulièrement de l'espace breton. Fort d'environ quatre cents pages, ce livre réunit vingt-six contributions réparties en cinq thématiques : technicité, innovation expertise ; travaux marchés et entrepreneurs ; enjeux politiques et économiques ; l'estran et la plage aménagés ; les voies fluviomaritimes et leurs ports.

Les premiers textes proposent une approche technique, au plus près des aménagements. Une lecture croisée permet de comprendre qu'à la base de tout aménagement portuaire se trouve le diagnostic d'un problème. Il peut être posé par des ingénieurs comme Bélidor et Forfait, présentés par Sylviane Llinarès, ou ces hommes formés à l'école des Ponts, étudiés par Vincent Guigueno, qui mobilisent les savoirs scientifiques pour l'analyse d'une situation, mais on ne saurait négliger l'apport des marins, mis en lumière par Jacques Péret dans le cadre de l'estuaire de la Gironde. Ces hommes proposent des dispositifs visant à améliorer le fonctionnement du port. Cela passe par la mise au point de diverses mécaniques, comme ces machines à curer les ports (Sylviane Llinarès) ou les engins de levage présentés par Jean-Louis Kerouanton. Cela suppose aussi des opérations plus amples nécessitant une intervention de l'État pour la mise en œuvre d'un plan d'action. Sylviane Llinarès souligne ainsi le recours à la

législation dans la prescription de bonnes pratiques, notamment en matière de gestion du lest. Gilles Bienvenu évoque pour sa part le volet administratif de la mise en œuvre des travaux et le débat persistant entre un système d'adjudication, susceptible de garantir un faible coût et un travail de qualité, tandis qu'une procédure « à l'économie » présente l'avantage d'une entière maîtrise du processus. Qu'il s'agisse de la réalisation du pavé de Nantes, des projets avortés d'aménagements du port de Vannes présentés par Erwann Le Franc, ou du plan d'action conçu pour améliorer la navigation dans l'embouchure de la Gironde combinant une cartographie précise et un travail de balisage (J. Péret), les communications ont fait le choix d'une analyse au plus près des travaux réalisés, mettant en lumière les acteurs mobilisés et la chaîne de commandement permettant l'exécution des travaux.

230

De manière logique, la deuxième partie se concentre sur ceux qui réalisent ces travaux en mettant l'accent sur la figure de l'entrepreneur et les modalités de son rapport à l'état. Les six articles présentent une réelle convergence thématique, s'employant, à travers les exemples choisis, à réaliser une prosopographie des entrepreneurs, recrutés par le département des Ponts et Chaussées (Anne Conchon & Éric Szulman), intervenant pour les fortifications du littoral lorientais (Benjamin Égasse), pour l'aménagement du littoral du Médoc (Pierre Caillosse), pour la construction des phares (Jean-Christophe Fichou), pour la mise en défense du Morbihan au XIX^e siècle (Catherine Soubeiroux). Comment sont-ils choisis ? qui sont-ils – origine géographique, sociale, professionnelle ? quels sont leurs réseaux et quelle place occupent-ils dans leurs différentes sphères relationnelles ? comment sont-ils choisis par l'État et quelles stratégies déploient-ils pour être retenus ? Les textes mettent en lumière les modalités de la contractualisation de la relation entre l'État et l'entrepreneur. Au cœur se trouve l'adjudication, plébiscitée car elle est supposée garantir le meilleur prix et l'exercice plein de la concurrence entre entrepreneurs. Les différentes communications s'appuient sur des corpus d'adjudications, souvent présentés en annexes, ce qui offre au lecteur un précieux outil pour de futures recherches. Analysant ces documents maîtres avec précision, les auteurs s'attachent à la procédure, à sa temporalité, aux clauses, à l'évolution des modalités. L'adjudication met en place les conditions de l'exécution du marché, qui se déroule dans le cadre d'une surveillance plus ou moins étroite, visant à éviter les fraudes et malversations. Parfois, cela peut déboucher sur des protestations émanant aussi bien de l'État que des entrepreneurs, et l'on trouvera ici des éléments sur ces conflits et les modalités de leur résolution. De fait, les différents auteurs mettent bien en lumière la prégnance des enjeux financiers, qu'il s'agisse de mobiliser des fonds, d'envisager les solutions les moins coûteuses comme le recours aux ateliers de charité (Olivier Levasseur),

d'éviter les surcoûts, fraudes, détournements. À rebours, pour l'entrepreneur, se pose la question du gain réalisé et de la rentabilité de ce type de contrat.

C'est donc tout naturellement que la partie suivante est consacrée aux enjeux politiques et économiques. Là encore, on soulignera la réelle cohérence des textes proposés et la convergence des démarches. Les auteurs se sont attachés à identifier la situation telle qu'elle se présente au moment où l'on choisit de réaliser un aménagement ; la combinaison entre contraintes naturelles et héritages portuaires est examinée des ports de Provence (Gilbert Buti) à la baie de Somme (Isabelle Aristide-Hastir), en passant par le Languedoc (Stéphane Durand) et la Bretagne (Jean-Christophe Fichou, Olivier Lévassur, Jean-René Couliou), et l'on repère des problématiques similaires lorsqu'il s'agit d'installer les Messageries maritimes à Saïgon (Marie-Françoise Berneron-Couvenhes). Ces études de cas mettent en lumière la multiplicité des acteurs qui interviennent, qu'il s'agisse de susciter le projet, d'en prendre la décision, ou de le faire réaliser, témoignant d'un « enchevêtrement d'intérêts, de compétences, de pouvoirs et de stratégies », selon les mots de Gilbert Buti. On repère ainsi l'impulsion donnée par le pouvoir central, relayée selon les circonstances par l'amirauté, l'intendance, les parlements ou même le contrôle général des finances. Mais on ne saurait négliger le rôle décisif des communautés d'habitants, des municipalités, sans oublier celui des « lobbys », qu'il s'agisse des marchands et négociants, des pêcheurs, des Messageries maritimes à Saïgon, ou du comte d'Artois dans le cas du Crottoy (Isabelle Aristide-Hastir). Les auteurs s'attachent enfin à identifier les réalisations et les résultats, en analysant les projets d'aménagements, leur conception, les conditions qui ont présidé aux choix, et les financements accordés, autant d'éléments qui déterminent la réussite ou l'échec du projet. Jean-René Couliou pose aussi la question de la pérennité de ces aménagements face aux évolutions, un problème qu'il pose à l'aune du cas des ports de Bretagne méridionale confrontés aux trois phases de l'évolution du secteur de la pêche (révolution halieutique à l'origine de l'extension des ports ; diversification des orientations ; affirmation des exploitations chalutières).

Si le propos s'est jusqu' alors concentré sur les espaces portuaires, l'ouvrage prend aussi en compte les aménagements concernant l'estran et la plage. Trois communications insistent ainsi sur l'aménagement de l'estran à des fins alimentaires. Que l'homme soit prédateur, producteur ou éleveur (Thierry Sauzeau), il a aménagé le littoral pour y établir des pêcheries, y (pr) élever des huîtres (Jeanine Le Bihan) et des moules ou y récolter du sel, créant, ce faisant, une multitude d'infrastructures – parc, écluses, goretts, bouchots, duits, gords... – qui sont ici décrites, notamment par Pierre Martin. Ces usages pouvant se concurrencer, des logiques d'appropriation sont à l'œuvre et l'état doit intervenir pour régler et arbitrer les conflits. Le littoral peut

aussi être utilisé à des fins récréatives, ce qui se traduit par l'établissement de stations balnéaires (Johan Vincent), qui entretiennent un rapport paradoxal à l'environnement, notamment végétal, puisqu'elles sont à la fois une atteinte au paysage initial, et des génératrices de jardins, privatisés ou partagés.

232 Les dernières contributions remontent à l'intérieur des terres, pour se consacrer aux fleuves (la Loire pour Florent Godelaine, la Vilaine pour Katherine Dana) ou à certains ports (Nantes pour Bernard Michon, Tonnay-Charente pour Thierry Sauzeau). Florent Godelaine tâche ainsi de montrer comment les modifications des infrastructures portuaires des ports ligériens dans le courant de l'époque moderne se veulent une réponse à l'intensification du trafic, avec des résultats plus ou moins convaincants, puisque le programme initié à la fin de la décennie 1680, classé puis relancé à partir des années 1760, ne trouve sa concrétisation qu'au début du Consulat, alors même qu'il s'agit là d'un outil stratégique pour assurer un débouché aux productions du Val de Loire. Katherine Dana, pour sa part, reprend cette approche fluvio-maritime pour l'appliquer à la Vilaine et analyser les expérimentations techniques mobilisées pour améliorer sa navigabilité. Ce faisant, elle souligne que l'enjeu est non seulement de construire ces infrastructures, en particulier des écluses, mais surtout de les entretenir, ce qui impose des innovations en matière de gestion. Ces problèmes d'aménagements et de navigabilité se retrouvent dans les propos de Bernard Michon, à propos du cas nantais. S'il y a accord pour déplorer l'état de la « rivière de Nantes », les diagnostics des causes divergent, de même que les projets proposés pour aboutir au but commun : faire de Nantes un port de haute mer. Si d'aucuns optent pour un nettoyage de grande ampleur, d'autres préconisent la construction de canaux, le tout aboutissant à quelques réalisations qui restent modestes, car on ne consent pas à l'effort financier nécessaire. Tonnay-Charente se place à une tout autre échelle, mais ce port de rupture de charge sur la Charente, animé par le commerce du sel et de l'eau-de-vie de Cognac, plus tard par le charbon, est tout de même aménagé pour maîtriser l'environnement et développer sa flotte. Les quais remplacent tardivement les berges boueuses, et le port se dote d'une flotte à l'attache, mais c'est bien le dynamisme du milieu commerçant de la ville qui fait la différence, comme le montre Thierry Sauzeau à travers l'exemple des familles Augier ou Renault.

Nombre d'articles sont assortis de précieuses annexes, qu'il s'agisse de la reproduction de documents d'époque – cartes, gravures, vues, planches de l'*Encyclopédie* représentant les machines à curer – permettant de visualiser ces aménagements portuaires, de schémas analytiques permettant de décrypter les mécanismes de fonctionnement ou de tableaux synthétisant les sources mobilisées. Il en résulte un véritable apport scientifique et ouvrage solide,

réunissant des contributions précises et complémentaires, convergentes dans leur démarche et leurs thèmes, ce qui permet de dépasser l'éclatement propre à ce type de publication pour tendre vers une vraie cohérence du propos.

Caroline Le Mao
Bordeaux CEMMC

Mathieu Bidaux & Christian Lebailly, *50 ans de construction navale en bord de Seine. Les ACSM et leur cité-jardin (1917-1966)*, Luxembourg, Worms & C^{ie}/Phoramm, 2017, 372 p.

L'histoire d'entreprise doit prendre en compte désormais l'édition numérique. Des sociétés (BNP Paribas, par exemple) gèrent de gros sites retraçant leur histoire de façon solide et utilisable par le monde académique. Le groupe familial Worms & C^{ie} a placé sur son site une quantité énorme d'archives (près de 6 000 pièces), dont des correspondances fort riches qui permettent de reconstituer nombre d'aspects de l'évolution de cette maison d'armement maritime et de négoce, spécialisée pendant longtemps dans le transport et le commerce des matériaux et sources d'énergie (charbon, pétrole)¹.

La compagnie s'est diversifiée dans la banque, dans diverses sociétés d'armement maritime et, en pleine Grande Guerre, dans la construction navale, d'où cet ouvrage. On peut le lire sur le site, mais aussi le télécharger au format PDF et donc l'imprimer – ou le rendre aisément accessible aux étudiants². Mais, disons-le clairement, il s'agit bien d'un travail d'historien ; livre de commande, certes, mais en rien une apologie tendancieuse de la société.

Des critiques de cet ouvrage peuvent surgir : on y peut lire une dizaine de longues allocutions du patron du groupe, Hypolite Worms, mais, elles constituent finalement autant de documents révélateurs des mentalités de l'époque et ainsi susceptibles de commentaires académiques. En outre, les comparaisons avec les autres chantiers navals ne sont que rares et maigres. Le mini-système productif que représente le chantier du Trait n'est pas reconstitué, avec ses fournisseurs, les flux générés, la contribution à la croissance d'ensemble de cette Basse-Seine. Cependant, nombre des méthodes de l'histoire d'entreprise sont bien respectées : les faits et les analyses sont bien fournis et structurés ; des encarts documentaires fournissent des éléments sur les responsables, l'évolution du site industriel, les mutations de la petite ville mitoyenne.

L'enjeu, en pleine guerre, est de préparer soit la poursuite des combats, soit la reconstruction d'une flotte décimée par la guerre maritime ou obsolète

1 <http://www.wormsetcie.com/en/Table/Archives/>.

2 www.wormsetcie.com/fr/publications/all/50-ans-de-construction-navale-en-bord-de-seine-les-acsm-et-leur-cite-jardin-1917.

techniquement. La création du chantier naval du Trait, entre Rouen et Le Havre, montre la volonté de la maison d'armement, qui joue un rôle déterminant dans l'approvisionnement de la machine de guerre grâce à ses navires charbonniers, transmanche et caboteurs, de s'associer à cet élan industrialisateur, porté par l'esprit d'entreprise vivifié par l'économie mixte alors au maximum de son déploiement. Worms s'insère dans une branche comportant une quinzaine de grands chantiers navals.

234

Une entreprise prend ainsi corps entre 1917 et 1921 avec une stratégie d'intégration verticale : grosse chaudronnerie, fabrication des coques, forgeage des pièces, études techniques, travail du bois, huit cales de construction. Une forme de paternalisme intégral s'y ajoute, avec une cité ouvrière créant une véritable petite ville. Le pari est gagné dans les années 1921-1927, grâce à des commandes internes au groupe, mais aussi à celles du Bureau national des charbons, car six des douze cargos livrés sont des charbonniers. Une situation normale se dessine ainsi, avec les achats d'autres armateurs ou de la Marine nationale (un pétrolier). Une cinquantaine de navires sont alors fabriqués, soit un quart de toute la production des années 1921-1971. Les effectifs grossissent de 889 en 1925 au maximum de 1 274 en 1929.

Les années 1930-1938 pâtissent de la crise économique d'ensemble, mais aussi de l'intense concurrence entre des chantiers navals apparemment trop nombreux : cinq des sept chantiers créés dans les années 1910-1920 sont situés en Normandie même... Cela explique une intense bataille pour obtenir des commandes publiques. Worms y réussit bien avec des contre-torpilleurs, des escorteurs, des croiseurs, des sous-marins ; le premier pétrolier, géant pour l'époque, avec 18 000 tonnes, est construit en 1934-1935, le *Shéhérazade*, en premier flambeau d'une histoire qui alimente la fierté d'entreprise, les célébrations sur le moment et la mémoire de la société. Malgré cela, seules deux cales sont utilisées et on glisse à sept cents salariés en 1934. La stratégie consiste à diversifier la production tout en mobilisant le capital de compétences du site du Trait. Des chaudières, des réservoirs pétroliers, des toits flottants pour réservoirs sont ainsi mis au point, tandis que des commandes de réparations navales sont acceptées. Mais cela aura exigé d'investir dans des équipements mécaniques (forges, presses, machines-outils) et de dilater l'ingénierie technique.

Que faire pendant la guerre ? Le chantier, qui a rouvert le 25 juillet 1940, doit-il s'insérer dans la collaboration économique ? Des débats juridiques complexes débouchent sur la poursuite d'une commande de deux bateaux pour l'État, mais qui doit les céder ensuite à l'Allemagne. Quatre chasseurs de mines, huit sous-marins et trois ravitailleurs devaient être fabriqués, mais la pénurie de biens intermédiaires et les attermolements de la puissance publique, qui ne veut pas résilier les contrats, bloquent le processus et seuls quatre sous-marins

sont achevés. L'État ne donne que des consignes vagues : il faut temporiser ; on envisage des procédures de transfert aux Allemands dans le cadre des accords d'armistice et de coopération ; un commissaire allemand s'installe sur le site pour tenter de relancer les fabrications ; suite à un accord en septembre 1941, il devient le maître d'œuvre pour trois navires, mais on manque de matériaux, et seulement 6 000 tonnes sont livrées, d'autant plus que les bombardements alliés à l'été 1943 et les prélèvements de main-d'œuvre réduisent les capacités. Les discussions de l'épuration débouchent néanmoins sur un non-lieu pour Hypolite Worms : si l'un des dirigeants du groupe Worms, Jacques Barnaud, est devenu un haut responsable du régime de Vichy, lui-même est resté à l'écart sans ambiguïté.

Une seconde période d'apogée se situe en 1945-1959. Devenue une filiale du groupe, bénéficiant de la reconstruction de ses installations (dont le grand atelier en 1947-1948) autour de deux grandes cales et de la reprise des commandes, l'entreprise prend part à la rénovation de l'économie selon « le modèle américain », notamment suite à un voyage du directeur outre-Atlantique. La rationalisation impose une réorganisation des processus de production : on a lancé la préfabrication de blocs, grâce à des tables d'oxycoupage et des machines à soudures électriques ; de nouveaux équipements permettent des gains de productivité. Beaucoup de commandes viennent des compagnies maritimes du groupe (cargo, pétroliers pour la Société française de transports pétroliers).

Si les effectifs bondissent à deux mille salariés en 1956-1959, les limites de ces efforts se font pourtant déjà ressentir : les commandes extérieures (dragueurs de mines, chalutiers, pétroliers, etc.) patinent. La loi Defferre de mai 1951 permet d'obtenir des subventions de modernisation, mais le suréquipement du pays est patent, comme le confirme le *Livre blanc de la construction navale* en décembre 1959.

Déjà bien connue grâce à l'historien Bernard Cassagnou³ et à nombre d'études publiques, professionnelles ou journalistiques de l'époque, la crise des années 1960-1970 bouleverse la vie du chantier du Trait, à cause de la course au tonnage, la concurrence du Japon, la perte des marchés captifs de l'empire colonial et du repli des commandes militaires sur les arsenaux publics. Certes, toute une gamme de crédits à moyen terme est octroyée par des institutions semi-publiques (Crédit national, etc.), ce qui permet des investissements de modernisation et d'adaptation (méthaniers, à partir de 1962, dont le grand *Jules Verne* en 1964). La chaudronnerie générale progresse, particulièrement pour les firmes d'énergie. Mais le site souffre d'un manque aigu d'économies

3 Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002.

d'échelle : plus il travaille, plus il perd de l'argent, et il doit affronter la grave crise de la construction navale française en 1965-1967. Cela débouche sur la fusion en 1966 avec les Chantiers navals de La Ciotat (sur la Méditerranée) car l'État, par son V^e plan quinquennal 1966-1970, impose le regroupement sur cinq sites seulement. La Ciotat récupère ainsi les commandes de gros pétroliers de 80 à 130 000 tonnes.

La stratégie aura manqué de clarté. La diversification vers la construction mécanique et la chaudronnerie n'a pas été assez ferme, structurée, malgré la création d'une filiale spécialisée. Il eût fallu abandonner la construction navale plus tôt au profit de ces métiers. Mais l'histoire d'entreprise sait combien « l'inertie », le capital de valeurs qui forge une culture d'entreprise, le manque d'ouverture ou de renouvellement de l'équipe dirigeante paralysent le changement stratégique. Aussi Worms se retire-t-il du chantier en 1966, tandis que d'ultimes contrats sont encore honorés en 1967-1971 ; mais la décision de fermeture est prise en juillet 1969 et le site clôt ses portes – après avoir fabriqué 152 navires, dont 54 pour l'État. Le livre suspend son histoire sans étudier le devenir du site et de la communauté de production qu'il animait, et l'on ne sait quelle « mémoire » est encore activée par les collectivités publiques ou sociales.

Hubert Bonin

236

Christian Grataloup, *Vision(s) du monde. Une histoire critique des représentations de l'humanité*, Paris, Armand Colin, 2018, 236 p.

Ce livre, très stimulant, qui se lit d'un trait, vient clore, sans doute ! un cycle de production scientifique particulièrement dense de géohistoire, notamment depuis 2009 et l'invention des continents⁴, et 2015 celle des océans. C'est d'ailleurs avec un goût d'eau salée que je me suis passionné pour cette histoire critique des représentations de l'humanité. Christian Grataloup reconstruit la genèse de ces visions métagéographiques – Afrique, Occident, Pacifique, Nord-Sud, Est-Ouest, Orient, Europe – qui sont issues des regards des Européens, les superpose, les analyse et critique pour proposer une nouvelle lecture de l'espace de l'humanité.

4 Christian Grataloup, *L'invention des continents*, Paris, Larousse, 2009 ; *id.*, « L'invention des océans. Comment l'Europe a découpé le monde liquide », *Geoconfluences*, 16 janvier 2015, en ligne : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/articles-scientifiques/l-invention-des-oceans.>, consulté le 4 avril 2019.

La fabrique du Sud par l'Europe débute à la fin du xv^e siècle, avec une lecture atlantique des zones climatiques sur les ensembles terrestres américain et eurafricain. L'intégration de l'Afrique orientale dans cette dynamique n'intervient que dans la deuxième moitié du xix^e siècle. Dans l'océan Indien, qu'atteignent à la même époque les Européens en contournant l'Afrique et le monde musulman, la zonalité, certes présente, n'est pas si claire. Le couple Nord-Sud naît de la diversité biologique et donc de la possibilité d'échanges à l'échelle mondiale. Or si, parmi les principales civilisations d'avant le xv^e siècle, certaines civilisations de l'aire intertropicale étaient plus développées que certaines régions comme l'Europe, ce sont des Européens, Ibériques d'abord, puis Hollandais, Anglais et Français qui vont franchir avec beaucoup de persévérance les discontinuités maritimes à l'origine d'une bifurcation zonale nord-sud. La projection océanique rompt la barrière presque absolue dans la diffusion des espèces. L'Amérique tropicale et l'Asie subtropicale sont riches de plantes et matières premières qui vont pouvoir être transplantées après adaptation en Europe méditerranéenne ou qui vont être l'objet d'une demande majeure comme celles de la sphère des épices et du sucré (sucre, café, thé, cacao), les nouvelles fibres textiles, comme le coton, et les métaux précieux. Faut-il incriminer les alizés qui permettent la volta? faut-il incriminer l'anticyclone de Sainte-Hélène et plus largement le gyre subtropical de l'Atlantique Sud associant le courant sud équatorial, le courant du Brésil, le contre-alizé et le courant de Benguela de « l'océan éthiopique » de l'Atlantique Sud? faut-il incriminer les moussons? Car c'est bien la maîtrise de ces vents et de ces courants des océans qui est à l'origine de cette révolution des échanges qui assurent de gros profits. Mais c'est surtout le « plantationocène », écrit Christian Grataloup, qui constitue la clé de cette nouvelle circulation des plantes, des animaux, et des êtres humains transformés en ressources et marchandises. C'est dans le système atlantique de la plantation où la zonalité bioclimatique est particulièrement lisible que l'opposition blanc-noir se cristallise, et par là même le racisme, même si des traites esclavagistes existent depuis bien longtemps sur l'axe nilotique et les littoraux de l'océan Indien et les routes sahariennes, et même si, avant le viii^e siècle, les formes les plus anciennes de l'esclavage ne coïncident pas avec une discrimination physique à l'intérieur du couple civilisé-barbare, le plus souvent de l'Europe septentrionale. Mais c'est la dimension massive et brutale du système des plantations qui impose l'opposition très nette entre milieu tempéré et milieu tropical due la coupure saharienne et à la limite sud-européenne qui se fixe sur la rive nord de la Méditerranée. Il ne faut donc pas oublier que toutes ces discontinuités sont historiquement datées et qu'elles n'ont pas toujours existé. C'est d'ailleurs un rappel permanent de cette historicité que

fait Christian Grataloup tout au long du livre. Mais c'est la logique du marché agricole et de l'échange inégal avec les cultures spéculatives sucrières, caféières, cotonnières, mettant en place la dépendance des territoires de production des marchés de consommation du Nord, qui explique qu'au milieu du xx^e siècle les régions tropicales de part et d'autre de l'Atlantique ont été marquées par les stigmates du sous-développement.

Ce n'est qu'à la fin du xviii^e siècle et surtout au xix^e siècle que la seconde colonisation européenne cible les états musulmans, les restes de l'Empire moghol, les sultanats de l'Insulinde, les fracturations de l'Empire ottoman, avec des grandes puissances impérialistes qui s'appuient sur les moyens matériels et démographiques de la révolution industrielle. À mesure que le développement s'affirme en Europe, en Amérique du Nord et au Japon, l'écart devient de plus en plus important entre colonisateurs et colonisés, tissant un monde binaire notamment après 1945. L'expression *under-development* apparaît pour la première fois le 20 janvier 1949 aux États-Unis dans un discours de Truman sur l'état de l'Union, et la séparation entre le Nord et le Sud figure sur une carte dans le numéro du 27 décembre 1959 du *New York Times*. Mais aujourd'hui cette dualité Nord-Sud n'est plus considérée comme pertinente, même si elle fait de la résistance car pratique. Christian Grataloup fait un sort à deux équivalences. La corrélation pauvreté-tropicalité n'a pas de sens avant le xix^e siècle et est obsolète depuis les années 1970 quand s'affirme les nouveaux pays industriels, les quatre dragons. C'est une corrélation qui se situe donc historiquement entre 1850 et la période de décolonisation où les inégalités entre sociétés sont très marquées et correspondent à la géographie zonale. La corrélation absolue pauvreté-colonisés est aussi obsolète car la carte des sociétés colonisées ne coïncide pas avec celles des régions pauvres. Le Canada, la Corée, le Chili, la Nouvelle-Zélande ne sont pas Haïti, le Mali, le Cambodge ou la Bolivie. Comment rattacher les migrations à ces métagéographies ? Pour Christian Grataloup, elles relèvent du franchissement des grandes discontinuités massives à l'échelle mondiale entre les grandes régions politiques, entre les aires culturelles, entre les productivités économiques, renforcées à l'échelle plus locale par les écarts entre paix et guerre, entre religions et entre systèmes sociaux et niveaux de vie que l'impact du réchauffement climatique ne fera qu'exacerber et qui n'est pas pris en compte dans le livre.

Occident/Asie

Les années 1980 constituent une période de basculement d'ouest en est de l'Atlantique vers le Pacifique ou l'Asie-Pacifique pour désigner un espace centré sur un océan. Au moment où les couples Nord-Sud et Est-Ouest de la guerre froide deviennent obsolètes, c'est en fait une nouvelle fracture

métagéographique qui se dessine. Elle est non plus une discontinuité zonale mais méridienne entre l'Asie et l'Occident qui témoigne davantage d'une logique de concurrence-affrontement que de celle de l'inégalité riches/pauvres et qui met en exergue les dynamiques lentes des civilisations, sans que le terme de choc des civilisations de Huntington soit adapté. Christian Grataloup préfère en effet parler de frôlement des civilisations car les distinctions entre aires civilisationnelles sont rarement absolues mais marquées par des transitions. Le retour spectaculaire des grands ensembles culturels en phase avec le processus de structuration d'aires économiques et politiques représente aujourd'hui un niveau intermédiaire pertinent entre le monde global et les états malmenés mais résistants.

Il s'agit d'un changement majeur. Les Orientaux auxquels nous étions habitués et que la géopolitique britannique avait naguère dessinés – le proche de la question d'Orient (méditerranéen oriental et balkanique), le moyen (du golfe d'Aden au golfe Persique) et l'extrême Orient – ne sont plus pertinents et c'est le couple Asie-Occident, plus large qu'islam-Occident, qui s'impose. Mais il faut revenir sur la géographie simple de l'Orient de l'Ancien Monde qui correspond à la zone allant du Maroc au Japon sans l'Europe où d'ailleurs les langues officielles sont non européennes (arabe, persan, chinois, japonais, coréen, turc, le malais-indonésien). En effet le programme chinois de la double route, maritime (l'océan Indien, ancienne route des épices) et terrestre (route transasiatique, ou ancienne route de la soie), qui vise à revitaliser cet axe multiséculaire de l'Ancien Monde avec une polarité chinoise exprimée à travers la formulation actuelle de « route de la soie », traduit une volonté de remettre au premier plan des logiques d'échanges antérieures à la mondialisation transocéanique d'un monde structuré antérieurement par le seul héritage occidental⁵.

Économie-monde

Qu'est qui différencie un empire de ce que Immanuel Wallerstein et Fernand Braudel appellent une économie-monde? Un empire présente une certaine unité politique (Rome, la Chine, le nord de l'Inde, l'Iran) qui permet à la puissance politique d'intervenir au niveau régional pour réguler partiellement les échanges et les productions. Dans une économie-monde, les forces économiques peuvent jouer du fractionnement politique et géographique, s'émanciper et acquérir une large autonomie durable d'autant plus si la configuration fractionnée reste stable. La dilatation de l'économie européenne du XVI^e au XX^e siècle projeta

5 Il faut lire la passionnante somme écrite par Philippe Beaujard : *Les Mondes de l'océan Indien*, t. I, *De la formation de l'État au premier système-monde afro-eurasien (4^e millénaire av. J.-C. – VI^e siècle apr. J.-C.)* et t. II, *L'Océan Indien. Au cœur des globalisations de l'Ancien Monde (VII^e – XV^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 613 et 799 pages.

au niveau global cette logique d'économie monde, intégrant progressivement les autres sociétés par soumission coloniale ou par échange inégal. Le fractionnement étatique est très favorable à l'autonomisation de l'économie mondiale, chaque entité politique pesant moins, leurs divergences laissant des marges de manœuvre aux entreprises.

240 Deux dynamiques anciennes et d'avenir sont simultanément en action. Le fractionnement étatique qui libère encore plus le niveau mondial et financier. Ce scénario fut largement déployé au XIX^e siècle en Europe, d'un côté la révolution industrielle qui réduit les distances, de l'autre la multiplication des nationalismes locaux, les mouvements identitaires et les mouvements indépendantistes. Ce processus aboutit au suicide collectif européen en 1914 et montre bien qu'il y a tension voire contradiction entre les logiques complémentaires d'un même système. Les regroupements régionaux peuvent produire une économie multipolaire susceptible de réguler le système économique et financier mondial. La régionalisation fait régresser les dimensions mondiales et internationales. Dans cette configuration les grandes puissances nouvelles et anciennes ne forment pas un puzzle et sur les discontinuités qui les séparent, notamment dans les zones tampons, peuvent se développer des conflits larvés. Ce scénario rappelle d'une part les rapports de puissance en dehors de l'Europe fin XIX^e siècle quand les puissances européennes sont confrontées à des colonisateurs non européens comme le Japon, les États-Unis et la Russie, d'autre part lors de la guerre froide où deux mondialisations sont à la manœuvre dans le tiers-monde. Les jeux ne sont pas faits aujourd'hui entre multipolarité et mondialisation-fragmentation. Deux identités continentales semblent avoir quelques perspectives, l'Europe et l'Afrique. L'Amérique est coupée entre anglophones riches et impérialistes et hispanophones-lusophones plus périphériques tandis que la géométrie de l'Asie est beaucoup trop variable, ce qui n'exclut pas un usage impérial autour de la Chine. Dans tous les cas, la fabrique des identités régionales paraît nettement moins stéréotypée que celle des identités nationales européennes aux XVIII^e-XX^e siècles, mais la formule « un peuple égale une langue égale un territoire dans les limites de frontières linéaires » n'a guère de chance d'être l'horizon d'intégration régionale.

Nul n'échappe aux métagéographies. Parler d'humanité en se concentrant sur deux catégories, le monde d'une part et les États de l'autre, ferait que le monde deviendrait impossible et que les pays, même les plus grands, flotteraient dans un espace trop vaste. Mais les grilles de lecture qui procèdent des projections européennes sur la surface de la Terre ont la vie dure : l'Orient vilipendé, l'Asie ambiguë, la Polynésie effacée, l'Est écroulé, l'Afrique devenue identitaire, l'Occident toujours debout, le Sud émergé. Les métagéographies les plus durables sont les continents et les océans avant qu'une nouvelle métagéographie ne s'impose.

Même si Christian Grataloup fait de nombreuses fois référence aux dynamiques maritimes océaniques, il ne les intègre pas dans le cadre ultime de l'évolution possible de la structuration métageographique. Le programme « Océanides », en prenant non plus la terre comme espace de référence mais la mer, recentre l'étude métageographique sur ce qui unit les différents ensembles territoriaux fractionnés. Au-delà des quatre périodes académiques qui structurent le programme éditorial en quatre tomes⁶, Christian Buchet considère que cette longue trajectoire de la mer dans l'histoire se structure en trois grandes phases, le temps des Méditerranées (périodes ancienne et médiévale), le temps de l'Atlantique (périodes moderne et contemporaine) tandis que s'ouvre la période « océanocontemporaine » de l'océan mondial⁷. Ce choix de privilégier la mer comme facteur de réussite, de moteur du développement du rayonnement et de la puissance, qui constitue une démarche de frôlement avec celle de Christian Grataloup, vient enrichir avec le concept d'« océan-monde » la réflexion conclusive de ce livre. Une *mare nostrum* à l'échelle du globe où les rapports traditionnels de puissance doivent laisser une place plus large à la nécessité d'une nouvelle entente. La mer, compris comme un espace unique global et physiquement solidaire où l'expression de souveraineté dans des zones aujourd'hui morcelées par le droit, pourrait s'effacer devant l'expression d'une responsabilité collective animée soit par les États, soit par des regroupements régionaux dans une gouvernance partagée au service d'une exploitation raisonnée des ressources. Car si la mer est l'avenir de l'homme, nous n'aurons pas d'océan de rechange. C'est une autre façon de contribuer au débat lancé par Christian Grataloup dans cette riche démonstration qu'un résumé, fût-il long, ne peut totalement exposer.

Gérard Le Bouëdec

-
- 6 Christian Buchet (dir.), *La Mer dans l'histoire*, Woodbridge, Boydell & Brewer, 2017 : Pascal Arnaud et Philippe de Souza (dir.), *La Mer dans l'histoire*, t. I, *L'Antiquité*, 814 p. ; Michel Balard (dir.), *La Mer dans l'histoire*, t. II, *Le Moyen Âge*, 1052 p. ; Christian Buchet et Gérard Le Bouëdec (dir.), *La Mer dans l'histoire*, t. III, *La Période moderne*, 1042 p. ; Nicholas Rodger, *La Mer dans l'histoire*, t. IV, *La Période contemporaine*, 814 p.
- 7 Christian Buchet a développé cette synthèse dans « Océanides : la mer dans l'histoire, une vision d'avenir ? » (*Études Marines*, hors-série, mars 2017, 63 p.), article repris dans une conférence prononcée le 15 octobre 2018, lors de la séance solennelle de rentrée de l'Académie de marine.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

La Real Armada

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

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

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

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

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

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

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

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

Caroline Piquet

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

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

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

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

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

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

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

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

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

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

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

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

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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*