

numéro

10-11

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

North – 979-10-231-1757-8



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue 10-11 d'histoire maritime

La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5
Tranchant – 979-10-231-1733-2
Marzagalli – 979-10-231-1734-9
Marnot – 979-10-231-1735-6
Emmer – 979-10-231-1736-3
Harlaftis – 979-10-231-1737-0
Weber – 979-10-231-1738-7
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0
Lenhof – 979-10-231-1741-7
Polonia – 979-10-231-1742-4
D'Angelo – 979-10-231-1743-1
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8
Sarrazin – 979-10-231-1745-5
Sauzeau – 979-10-231-1746-2
Normand – 979-10-231-1747-9
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6
Amorim – 979-10-231-1749-3
Borde – 979-10-231-1750-9
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3
Bruneau – 979-10-231-1753-0
Vallejo – 979-10-231-1754-7
Chaline – 979-10-231-1755-4
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1
North – 979-10-231-1757-8
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	
Jean-Pierre Poussou	5
Introduction	
Gérard Le Bouëdec	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
Mathias Tranchant	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
Silvia Marzagalli	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Bruno Marnot	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
Peter C. Emmer	63
L'histoire maritime en Grèce	
Gelina Harlaftis	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Klaus Weber	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
Gilbert Buti et Jacques Péret	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
Jean-Louis Lenhof	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
Amélia Polónia	175
L'histoire maritime en Italie	
Michela D'Angelo	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
Jean-Luc Sarrazin	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX ^e siècle	
Thierry Sauzeau	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
France Normand	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
René Taudal Poulsen	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
Inês Amorim	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
Christian Borde	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
Sylviane Llinares et Philippe Hroděj	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
Jean de Préneuf et Martin Motte	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
Jean-Baptiste Bruneau	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
Eduardo Aznar Vallejo	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
Olivier Chaline	389
Exploration, découverte et représentations	
Christian Huetz de Lempis et Claire Laux	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
Michael North	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
Philippe Haudrère	421
Bibliographie	423

LA MER EN TANT QUE LIEU DE MÉMOIRE

Michael North

Professeur à l'université de Greifswald

(en collaboration avec Dr. Kirstin A. Schäfer, FU Berlin)

Dans cette intervention pour notre dernière séance sur le thème des “représentations”, j’aimerais parler de la notion de la mer en tant que lieu de mémoire. Au lieu de reconstituer la représentation de la mer dans la littérature (Herman Melville, *Moby Dick*), l’art (les tableaux de marine) et la musique (Claude Debussy, *La Mer*), j’aimerais aborder des notions plus larges, déjà conceptualisées, et appelant à une collaboration internationale et interdisciplinaire.

Aborder la mer en tant que phénomène global, historique, cela dépasse une simple étude de sa représentation artistique. Puisque des aspects biologiques, économiques, sociaux, culturels, politiques, religieux, nationaux et transnationaux sont concernés, un concept plus large, tel que la mer en tant que lieu de mémoire mondial, pourrait transcender les limites traditionnelles des disciplines individuelles. Les premiers à introduire cette nouvelle approche, il y a quelques années, furent des spécialistes de la littérature qui cherchaient à démanteler la vision mythique de la mer en tant que symbole de folie, de féminité irrationnelle, d’anti-civilisation du désordre et du romantisme, ce qui contrastait avec la construction d’une modernité rationnelle et « terre-à-terre »¹.

En « historisant l’océan », ces collègues se sont efforcés de déconstruire la rencontre multiculturelle en mer et, de ce fait, de transcender l’État-Nation autant que l’histoire maritime traditionnelle. L’un des ouvrages qui a contribué à ouvrir cette voie fut le *Black Atlantic* de Paul Gilroy² : l’Atlantique noir

1 B. Klein et G. Mackenthun, « The Sea is History », dans *Sea Changes : Historicizing the Ocean*, B. Klein et G. Mackenthun (dir.), New York, Routledge, 2004, p. 2.

2 P. Gilroy, *The Black Atlantic : Modernity and Double-Consciousness*, Cambridge, Harvard University Press, 1993, p. 17.

peut être défini comme une entité transculturelle spécifique, représentée et en même temps en grande partie constituée par le vaisseau à voile en tant que « système vivant microculturel et micropolitique en mouvement ».

Les océans et les navires sont donc évalués en tant qu'espaces et sites de conflit culturel autant que de coopération. D'autres chercheurs, comme Marcus Rediker, perçoivent l'océan comme un « Atlantique rouge » virtuel, un espace maritime des dynamiques révolutionnaires, du capitalisme émergent, mêlant exploitation et répression, violence et résistance, un océan Atlantique de travailleurs³.

Il est intéressant de voir que la notion de mémoire est seulement implicitement ou indirectement concernée par ces approches, dans lesquelles elle ne joue pas un rôle central. C'est pourquoi la notion de mer en tant que lieu de mémoire offre encore un potentiel scientifique à développer. Pour commencer, j'aimerais présenter le concept de ces lieux de mémoire, avant de l'élargir à la mer envisagée en tant que lieu de mémoire, pour terminer, enfin, avec quelques études de cas liés à la Baltique et la mer du Nord.

412

LE CONCEPT DES LIEUX DE MÉMOIRE

En France, le concept des lieux de mémoire fut développé – est-il besoin de le rappeler ? – par Pierre Nora. La France a une approche unique de la mémoire collective puisque, de ce point de vue, l'État, la nation et l'histoire sont liés de façon indissoluble. Cette approche nous a donné une œuvre monumentale en sept volumes, *Les Lieux de mémoire*⁴. D'après P. Nora, « un lieu de mémoire est toute entité signifiante, de nature matérielle ou immatérielle..., qui devient élément symbolique du patrimoine du souvenir de toute communauté humaine (dans ce cas, la communauté des Français) »⁵. Pierre Nora met ainsi en lumière des valeurs symboliques, jusqu'ici souvent séparées des sciences historiques et réduites à une narration historique, puisqu'elles font partie intégrante, souvent inséparable de l'histoire. Ces sites de mémoire sont :

- Des lieux, tels que les archives, les musées, les cathédrales, les châteaux, les cimetières, ... ;

3 M. Rediker, « The Red Atlantic, or, 'a terrible blast swept over the heaving sea' », dans *Sea Changes : Historicizing the Ocean*, New York, Routledge, p. 111-130; P. Linebaugh et M. Rediker, *The Many-Headed Hydra : Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston-London, Verso, 2000.

4 P. Nora (dir.), *Les Lieux de mémoire*, sept volumes, Paris, Gallimard, 1984-1992.

5 P. Nora, « Des lieux de mémoire aux domaines de la mémoire », dans P. Nora, L.D. Kritzman et A. Goldhammer (dir.), *Realms of Memory : Rethinking the French Past*, vol. 1, *Conflicts and Divisions*, New York et Chichester, Columbia University Press, p. XV-XXIV.

- Des concepts et pratiques, telles que les commémorations, générations, devises et rituels ;
- Des objets, comme une propriété léguée, ou des monuments, manuels, emblèmes, textes fondamentaux, symboles⁶.

Pierre Nora commence ses recherches sur des lieux choisis du patrimoine national français et, peu à peu, une nouvelle forme d'historiographie symbolique se développe. Cette nouvelle historiographie émerge dans le troisième volume sous un titre plein de sens : *Les France*, englobant, selon Nora, « beaucoup de voix », et convenant mieux aux exigences scientifiques et sociales de notre époque que « l'historiographie classique ». Le concept des lieux de mémoire contribue au développement d'une histoire des symboles ou des signifiants symboliques, ainsi qu'à la construction d'une "topologie symbolique" de la France. Les lieux de mémoire définissent donc la France comme une réalité symbolique, et reflètent la notion de *Grande Nation*. Également, dans des projets plus tardifs sur l'Italie, l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark et les Pays-Bas, les *Erinnerungsorte* ou *plaatsen van herinnering* sont reliés à – et définissent mieux – une mémoire culturelle de la nation ou des États-Nations⁷. Comme la mémoire est en général sélective, les mémoires culturelles ou nationales sont encore plus sujettes à un processus de sélection.⁸ Ainsi, les *Plaatsen van herinnering* hollandais se bornent uniquement à relever les lieux et les monuments au sens étroit, alors que les *Erinnerungsorte* allemands comprennent aussi des objets abstraits du souvenir, tels que la Réforme, le Mark allemand, la *Bundesliga*, etc.

La perspective dominante reste nationale, et les lieux de mémoire semblent au premier coup d'oeil en opposition avec le concept transnational de la mer. C'est ici que se situent les défis et les perspectives de ce concept. Comme le fait de conceptualiser l'océan, une extension transnationale du concept « lieux

6 *Ibidem*.

7 M. Prak, *Plaatsen van herinnering Nederland in de zeventiende en achttiende eeuw*, Amsterdam, B. Bakker, 2006 ; W. Blockmans et H. Pleij (dir.), *Plaatsen van herinnering*, vol. 1, *Nederland van prehistorie tot Beeldenstorm*, Amsterdam, Bakker, 2007 ; J. Bank, *Nederland in de negentiende eeuw*, Amsterdam, 2006 ; H. Schulze et É. François (dir.), *Deutsche Erinnerungsorte. Eine Auswahl*, München, C.H. Beck, 2005, 3 vol. ; M. Isnenghi (dir.), *I luoghi della memoria*, Roma-Bari, Laterza, 1997-1998, 3 vol. ; O. Feldbaek (dir.), *Dansk identitetshistorie*, Copenhagen, Reitzel, 1991-1992 ; M. Csaky (dir.), *Die Verortung von Gedächtnis*, Wien, Passagen Verlag, 2001 ; S. Kmec, B. Majerus, M. Margue et P. Peporte (dir.), *Lieux de mémoire au Luxembourg, Erinnerungsorte in Luxemburg*, Luxembourg, Saint Paul, 2007.

8 E. Hallam et J. Hockey, *Death, Memory and Material Culture*, Oxford, 2001. J. Fried, *Der Schleier der Erinnerung. Grundzüge einer historischen Memorik*, Munich, C.H. Beck, 2004.

de mémoire » va fournir un outil pour l'étude de la représentation maritime. Un premier pas a déjà été franchi dans cette direction avec la publication d'une sélection des *Mémoires allemandes* par les éditeurs Beck et Gallimard en France, et des *Erinnerungsorte Frankreichs* en Allemagne⁹. L'idée de départ était de montrer, par le jeu d'une collaboration intensive entre historiens français (Étienne François) et allemands, à quel point les histoires et mémoires de France et d'Allemagne s'enchevêtrent¹⁰.

Dans toute l'Europe, et en dehors de l'Europe, nous trouvons ces mémoires enchevêtrées. Même si la plupart des souvenirs, et souvent également les domaines des souvenirs, sont perçus à travers un prisme national, ils sont influencés et constitués par une perspective transnationale. C'est pourquoi la recherche future doit se focaliser sur la mémoire partagée (*memoria divisa*) et les histoires enchevêtrées, tout particulièrement dans les domaines partagés de la mémoire. Ces lieux de mémoires, matériels ou immatériels, constituent des croisements symboliques entre cultures, espaces et temps, mais ils affectent simultanément les pays voisins et les cultures nationales de la mémoire. La mer nous fournit d'excellents exemples et objets d'étude pour cette catégorie de domaines partagés de la mémoire, ou *lieux de mémoire divisés*.

414

Il sera tout de même utile de diviser la catégorie "mer" en sous-catégories, comme ces océans et ces mers qui constituent tous des *lieux de mémoire divisés*, et fournissent un cadre pour nos histoires enchevêtrées. En précisant davantage le propos, nous pourrions examiner les lignes des côtes, les détroits, mais aussi les batailles navales et les épaves.

En guise d'étude de cas, j'aimerais examiner des détroits comme ceux de Gibraltar ou Malacca, qui renferment un extraordinaire potentiel en tant que lieux de mémoires. Mais, comme je suis originaire de la région de la Baltique, je vais choisir le Sund, détroit qui sépare l'île danoise de Zélande (*Sjælland*) de la province du sud de la Suède appelée la Scanie (*Skåne*), qui fit partie du Danemark jusqu'en 1658.

ÉTUDE DE CAS : LE SUND

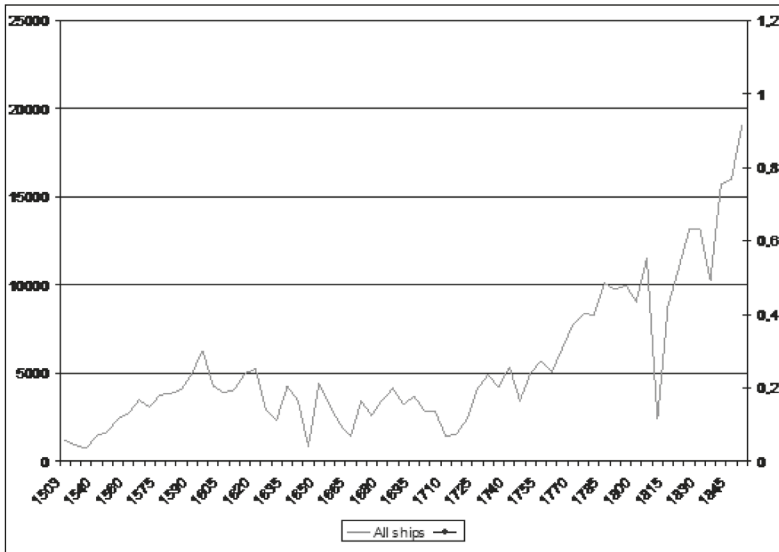
Le Sund (en danois : *Øresund*, en suédois : *Öresund*) était et reste le portail d'accès de la Baltique à la mer du Nord et à l'océan Atlantique. Ce détroit constitue l'un des passages maritimes les plus fréquentés du globe. L'entrée ou la sortie de la Baltique est gardée par le Château de Kronborg à Elsenør

9 É. François et H. Schulze (dir.), *Mémoires allemandes*, Paris, Gallimard, 2007 ; P. Nora (dir.), *Deutsche Erinnerungsorte Frankreichs*, op. cit.

10 É. François, « Pierre Nora und die 'Lieux de mémoire' », *Deutsche Erinnerungsorte Frankreichs*, op. cit., p. 14.

(*Helsingør*), qui domine un endroit où le détroit resserré ne dépasse pas quatre kilomètres de largeur.

Lorsque le roi Erik institua le Péage du Sund en 1429, les navires qui franchissaient le détroit étaient d'abord tenus de payer un noble d'or, puis un droit de 1 à 2 % de la valeur de leur cargaison. Ce péage représentait une source de revenus importante pour la terre danoise, car il finançait l'ambitieux programme de bâtiments des rois danois à Copenhague et en Zélande, y compris la construction du château de Kronborg. Depuis le début du ^{xx}^e siècle, les registres du péage du Sund font l'objet de recherches poussées de la part des historiens maritimes et des historiens du commerce¹¹.



“Nombre de vaisseaux autorisés à franchir le Sund danois, 1503-1845”¹²

- 11 N.E. Bang et K. Korst, *Tabeller over skibsfart og vaerettransport gennem Øresund 1497-1783*, Copenhague-Leipzig, O. Harrassowitz 1906-1953, 7 vol. ; P. de Buck and J.-Th. Lindblad, « De scheepvaart en handel uit de Oostzee op Amsterdam en de Republiek », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 96, 1983, p. 526-562 ; A. E. Christensen, « Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister. Ein Beitrag zur seiner Beurteilung », *Hansische Geschichtsblätter*, 59, 1934, p. 28-142 ; A. E. Christensen, *Dutch trade to the Baltic around 1600*, Copenhague-La Haye, Martines Nijhoff, 1941 ; P. Jeannin, « Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (xvi^e-xviii^e siècle) », *Revue historique*, 231, 1964, p. 55-102 et 307-340 ; W. S. Unger, « De Sonttabellen », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 41, 1926, p. 137-155.
- 12 J. Ojala, « Research potential of the database and guidebooks », presentation for the conference *Baltic connections*, Danemark, 29-31 October 2007, Rigsarkivet, Copenhague, Øresunds toldkammarets arkiv, Øresunds skiblistebøger 1800-1850.

Des navires de toutes les nationalités franchissent le Sund, faisant de ce détroit un lieu de mémoire partagée pour toutes les nations maritimes. Avec le temps, les Hollandais – et plus tard les Scandinaves – en viennent à dominer les autres puissances du commerce maritime. Comme le Danemark se sert de ce site pour contrôler l'accès à la Baltique, le Kronborg et le Sund deviennent les objets de luttes prolongées entre le Danemark, la Suède, la Pologne et la Russie, le *dominium maris baltici*. Hollandais et Anglais jouent un rôle dans diverses coalitions entre les puissances maritimes de la Baltique. Déjà, aux xv^e et xvi^e siècles, la Ligue Hanséatique s'est plusieurs fois opposée au Danemark au sujet de l'accès à sa zone de commerce : le commerce hanséatique se fonde sur les échanges entre Est et Ouest. Lübeck et les autres villes hanséatiques s'efforcent par ce moyen d'empêcher les Hollandais de prendre le contrôle de cet axe est-ouest du transport maritime¹³.

416

En dehors de ces aspects politiques et économiques, le Sund, Elsenør et le Kronborg sont étroitement liés à la mémoire culturelle européenne, puisque Shakespeare a situé là sa tragédie de Hamlet. Shakespeare avait sans doute entendu des descriptions de la cité multiculturelle d'Elseneur et de la splendide cour danoise au château de Kronborg, en parlant à des négociants, des marins, des compagnons du voyage ou des diplomates. Il se peut même que d'autres acteurs lui en aient parlé, en particulier William Kempe, Thomas Pope et George Bryan qui, on le sait, ont fait partie d'une troupe employée à la cour danoise en 1585-1586 avant d'entrer dans la propre compagnie de Shakespeare, les *Chamberlain's Men*. Des informations données par des musiciens anglais, notamment John Dowland, ont également pu pousser Shakespeare à transporter sa pièce du Jutland médiéval au Kronborg moderne.¹⁴ L'hiver à Kronborg était « d'un froid de loup », comme nous l'apprenons dans la bouche de Hamlet, et l'été seulement paisible lorsque

13 *Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte), 2, années 1431-1476 (étudié par Goswin Frh. von Ropp), vol. 1, Leipzig, 1892, p. 381, 547, 550, 552 ; vol. 2, Leipzig, 1878, p. 119-124, 372, 387, 452, 453, 454 and 456, 498, 501 ; *Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte), 2, années 1431-1476 (étudié par Goswin Frh. von Ropp), vol. 4, Leipzig, 1883, p. 283, 467, 468 ; *Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte), 2, années 1477-1530 (étudié par Goswin Frh. von Ropp), volume 6, Leipzig, 1890, p. 621, 620-622 ; *Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte), 3, années 1477-1530 (étudié par Dietrich Schäfer), vol. 7, Leipzig, 1905, p. 255-260 ; *Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte), 4, années 1531-1560 (étudié par Gottfried Wentz), vol. 1, Weimar, 1941, p. 237 (8-10).

14 D. Hohnen, *Hamlet's Castle and Shakespeare's Elsinore*, Christian Ejlers' Forlag, Copenhagen, 2004, p. 48 sq.

les navires étrangers reconnaissent la suprématie danoise en abaissant leur drapeau et en payant le droit de péage du Sund.

Au ^{xvi}^e siècle, la flotte de Lübeck attaque plusieurs fois Elseneur et, au ^{xvii}^e siècle, la Suède et le Danemark luttent sans répit à l'entrée de la Baltique, principalement pour la domination de la Scanie (*Skåne*). La Hollande, en tant que première puissance maritime et commerciale, intervient auprès des deux camps pour s'assurer un accès libre vers sa zone de commerce. En 1644, la flotte hollandaise franchit le Sund sans encombre et rejoint la flotte suédoise pour battre les Danois. En toile de fond de cette alliance suédo-hollandaise, on trouve la tentative de Christian IV d'augmenter le droit de péage du Sund. En 1657/1658, les Hollandais considèrent d'ailleurs que la perspective d'une domination suédoise du Sund serait tout aussi nocive pour leurs intérêts mercantiles. C'est seulement après la victoire russo-danoise dans la Grande Guerre Nordique de 1721 que le Danemark peut jouir d'une longue période de paix, grâce à son statut de puissance neutre. Le trafic maritime franchissant le Sund s'amplifie radicalement vers 1750, quand 4 000 à 5 000 vaisseaux versent annuellement le droit de passage. Ces chiffres continuent par la suite à augmenter : de plus en plus, les capitaines entrent dans un rapport de dépendance envers les consuls et les agents des douanes pour la gestion des déclarations de cargaisons, et le calcul des différents tarifs. En guise de compensation pour leur assistance, c'est auprès de ces consuls ou agents que les capitaines se fournissent au moment d'approvisionner leur navire.

Si, au ^{xvii}^e siècle, Elseneur ressemble à une « petite Amsterdam » du fait de la croissance du commerce anglais avec la Baltique, un nombre sans cesse plus important de négociants anglais s'installent sur le Sund. Dans beaucoup de cas, ces entreprises familiales prospèrent et sont léguées de génération en génération. Les négociants bâtissent de splendides maisons et entrepôts au cœur d'Elseneur, près du port ; beaucoup de ces bâtisses existent encore aujourd'hui. Certains de ces riches négociants anglais acquièrent également des domaines campagnards, dans lesquels ils se retirent pour l'été, en leur donnant bien entendu des noms bien anglais tels que « Fairyhill » ou « Claythorpe ». Ces familles anglaises ne font pas grand chose pour se concilier les citoyens d'Elseneur, auprès de qui elles ont une réputation d'insupportable arrogance. Lorsqu'un membre de ces familles vient à mourir, on l'enterre au cimetière d'Elseneur, mais sa pierre tombale est commandée en Angleterre. Beaucoup de ces tombes existent encore aujourd'hui¹⁵.

Cette situation change du tout au tout lorsque le Danemark offre son soutien à la France au début du ^{xix}^e siècle. La bataille de Copenhague (1801)

15 *Ibid.*, p. 102-105.

et le bombardement de Copenhague (1807) causent la faillite des négociants, consuls et agents, mais les affaires reprennent après 1815. À cette époque, même les nations maritimes mineures envoient plusieurs centaines de navires franchir le Sund chaque année pour passer à l'Ouest.

Un exemple : les exportations finlandaises de goudron et de bois d'œuvre (voir le tableau 2).

2 : Navires finlandais transportant des cargaisons de goudron ou de bois d'œuvre à Elseneur¹⁶

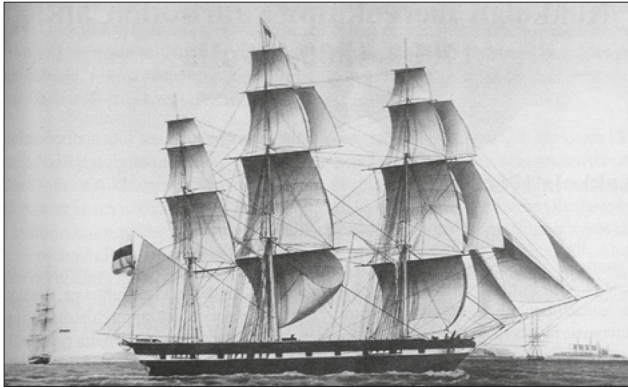
Année	Goudron	Bois d'œuvre	Nombre de navires
1800	31	25	74
1805	28	20	56
1810	4	0	5
1815	65	32	106
1820	61	54	117
1825	68	58	129
1830	71	55	140
1835	72	136	214
1840	61	228	303
1845	50	220	275
1850	42	170	235
Totaux	553	998	1654

NB : Le nombre total de navires ne correspond pas à la somme des navires transportant du goudron et du bois car certains d'entre eux passent le Sund sur lest ou avec des marchandises diverses.

Le passage du Sund ne laissait pas uniquement une trace dans les registres du péage : les peintres étaient également là pour fournir à chaque capitaine un instantané de son navire, le tableau standardisé que chaque capitaine se devait de posséder.

Ces tableaux finnois datent des années 1860, époque où le Sund était perçu dans une simple perspective culturelle. Comme les États-Unis refusent de régler le péage depuis les années 1850, un accord international y met fin ; en guise de compensation, l'ensemble des nations maritimes faisant commerce dans la Baltique versent au Danemark 35 millions de *rixdalers*. Tout au moins pour les Scandinaves, le Sund en tant que portail vers l'Ouest fut et reste aujourd'hui un lieu de mémoire. Ce rôle se reflète dans les très nombreux tableaux représentant le Kronborg et le Sund.

16 J. Ojala, « Research potential of the database and guidebooks », art. cit.



Le navire Adonis, vers 1835 (Ojala 1997/GSF)



La barque Sovio (Raahe), 1860 (RM/ Raahen historia)



Phoenix, Oulu 1827 (Snellman, Oulun laivoja ja laivureita...)

Avec la construction du pont sur l'Øresund, inauguré le 1^{er} juillet 2000 par le roi Carl XVI et la reine Margrethe II du Danemark, le Sund change une

nouvelle fois de sens. Les habitants de Copenhague s'installent de nouveau en Scanie, où ils trouvent à se loger pour un prix abordable, et les Suédois de Scanie font le trajet chaque jour pour travailler au Danemark (14 000 personnes empruntent quotidiennement le pont sur l'Øresund pour se rendre à leur travail). Depuis l'inauguration du pont, les politiques s'efforcent de créer une « identité Øresund » en vue de surmonter les anciens préjugés suédo-danois. La création de l'université de l'Øresund, rassemblement de douze universités des deux côtés du bras de mer (quatre établissements suédois et huit danois), représente également un effort dans ce sens avec des cursus communs, et des bibliothèques et autres aménagements ouverts à tous les étudiants, enseignants et chercheurs de la région.

420

L'étude de cas du Sund est révélatrice du fait que l'extension à la mer, ou aux régions maritimes, du concept des lieux de mémoire, peut, après avoir d'abord été utilisé sur le plan culturel, représenter un outil efficace d'investigation de l'histoire maritime. Bien que la conférence « La Recherche internationale en histoire maritime : Essai d'évaluation » se soit tout particulièrement penchée sur « la vigueur de l'école française d'histoire ultramarine », l'ouverture d'une perspective internationale sur les histoires maritimes nationales représente l'une des tâches majeures pour l'avenir. Les cultures et mémoires partagées, enchevêtrées, méritent par là même une étude plus minutieuse.