

numéro

12

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux*

Comptes rendus – 979-10-231-1777-6



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux**

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

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

ISBN papier : 978-2-84050-738-3
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8
Bouchon – 979-10-231-1761-5
Haudrère – 979-10-231-1762-2
Guérout – 979-10-231-1763-9
Bonnichon – 979-10-231-1764-6
Dupouy – 979-10-231-1765-3
Weber – 979-10-231-1766-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7
Barazzutti – 979-10-231-1768-4
Ybert – 979-10-231-1769-1
Hroděj – 979-10-231-1770-7
Villiers – 979-10-231-1771-4
Jeanne – 979-10-231-1772-1
Louvier – 979-10-231-1773-8
Lenhof – 979-10-231-1774-5
Boureille – 979-10-231-1775-2
Grosvallet – 979-10-231-1776-9
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/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
---------------------------	---

STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII ^e et XVIII ^e siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber	91

LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré	107
Les Amiraux de France (XVI ^e -XVIII ^e siècles) Michel Vergé-Franceschi	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof.....	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille	291

VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet	313
--	---	-----

CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou.....	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

**Chronique et
Comptes rendus**

NOUVELLES D'HISTOIRE MARITIME

Jean-Pierre Poussou

LES ACTIVITÉS DU GIS D'HISTOIRE MARITIME

Changement de statut du GIS

Depuis cinq ans, les activités du GIS d'histoire maritime ont été riches et très dynamiques. Cependant, il lui manquait une reconnaissance officielle et ses moyens restaient limités. Ces deux difficultés viennent de disparaître grâce aux négociations très positives menées avec le CNRS entre G. Le Bouëdec et H. Drévilon. D'une part, une convention avec le CNRS est en cours de signature, processus très long car chaque membre du GIS doit donner son accord. D'autre part, pour une durée de 4 ans (2010-2013), le GIS se voit accorder une subvention annuelle de 10 000 euros qui lui donne désormais des moyens à hauteur de ses activités. Pour suivre de manière plus détaillée les activités et publications liées au GIS : voir <www.histoire-maritime.org>.

Rencontre et réunion d'Aix-en-Provence des 12 et 13 novembre 2009

Les membres du GIS ont été accueillis à la Maison des sciences de l'Homme d'Aix-en-Provence. La première partie de la réunion a été consacrée, dans la suite de deux précédents séminaires, aux petits ports, avec pour centre d'étude : « Les petits ports et leurs marchés : organisation des rivages et intégration économique ». Il reste maintenant à mettre en forme les contributions présentées au cours de ces trois rencontres et à en assurer la publication.

Puis les membres présents ont fait le point sur les activités du GIS. Celui-ci est fort actuellement de 70 chercheurs, appartenant à 24 établissements, dont 18 équipes d'université. Quelques-unes manquent encore, que la direction du GIS va s'efforcer de faire venir. Cela montre la nécessité désormais d'un annuaire. Mais il faut aussi élargir le GIS à des partenaires étrangers : la démarche sera lancée très vite et un premier bilan sera, on peut l'espérer, apporté lors de la rencontre de mars 2010. De même, il est souligné la nécessité d'une association de doctorants et autres jeunes chercheurs dont le nombre de membres potentiels est évalué à une cinquantaine ; des contacts en ce sens ont déjà été pris et la

mise en œuvre du projet a déjà commencé. Enfin, il paraît nécessaire que soient plus nombreux parmi nous les spécialistes d'Histoire ancienne et d'Histoire contemporaine.

Par ailleurs, il faut renforcer les liens avec l'archéologie – notamment sous-marine – et avec les musées de la Marine, ou maritimes (voir, à cet égard, les rapports avec le programme ANR : « Présents des passés dans les musées d'histoire et d'ethnologie », dont l'un des nôtres, Patrick Louvier, est un membre directeur). Il faut aussi s'inscrire dans une approche pluridisciplinaire de l'étude du littoral et des activités maritimes ; un projet d'ANR est sur le point d'être mis au point, qui sera déposé lors de la prochaine session de l'ANR.

332 Parmi les nouveaux chantiers plus spécifiques aux historiens sont en cours « Marine et Politique » (rencontre de janvier 2010), la recherche sur « l'impact du monde atlantique sur les « anciens mondes » africain et européen du xv^e au xix^e siècle » (le colloque s'est tenu à Nantes au début de juin 2010), enfin le programme en cours des collègues rochelais et nantais – et d'abord parmi eux des médiévistes – sur « Risques et disposition de protection sur le littoral et en mer ».

Une rencontre est définie avec la direction des PUPS pour modifier le fonctionnement de la Revue d'histoire maritime, en faire une véritable revue biannuelle avec un système d'abonnements, et lui donner davantage encore de rayonnement. Cela implique que la direction du GIS sera plus étroitement associée au fonctionnement de la revue.

Rencontre de Boulogne -sur-mer des 10 et 11 mars 2010

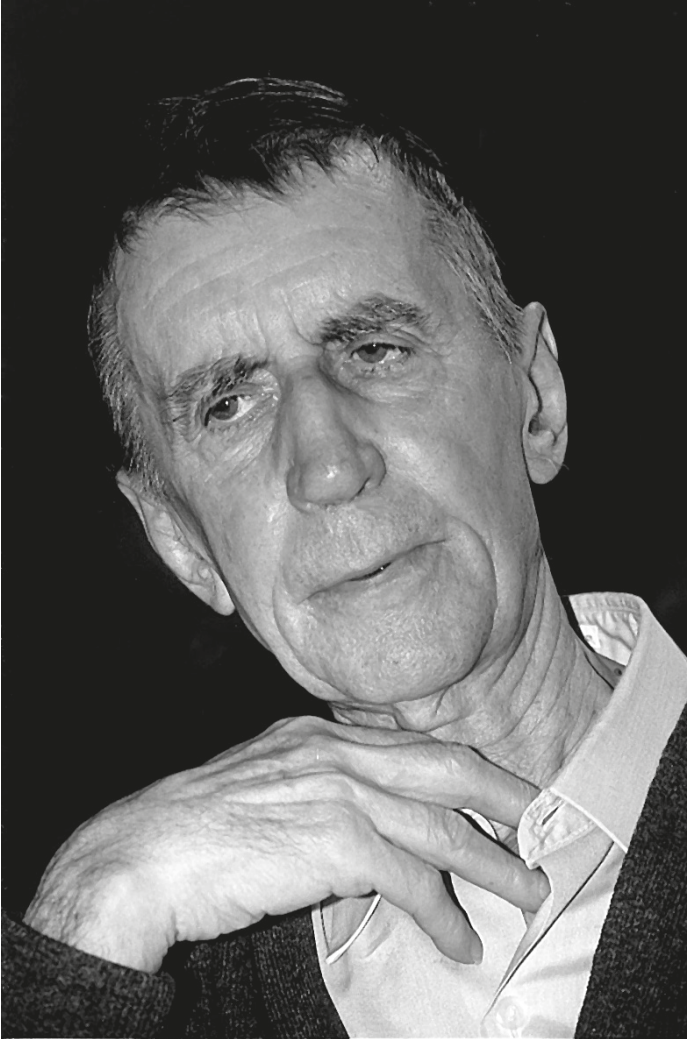
Une autre réunion s'est tenue les 10 et 11 mars 2010 à Boulogne-sur-mer, à l'invitation de l'université du Littoral. Elle a commencé par un séminaire sur « La grande pêche et la guerre », qui permettra de mettre au point un numéro thématique de la Revue d'histoire maritime consacré à la pêche, numéro prévu pour 2012. Ce séminaire a montré l'importance des notions de frontières et de limites, les dynamiques et ruptures des systèmes halieutiques, avec leurs conséquences sur les trajectoires portuaires, et mis en valeur l'insuffisance actuelle de notre approche des mondes de la pêche et de l'exploitation de l'estran dans les économies et les sociétés du littoral.

Puis a eu lieu la session habituelle du GIS : examen du budget et de la convention avec le CNRS, premiers contacts avec des établissements étrangers et premières étapes du développement d'une association de jeunes chercheurs, relations avec l'archéologie sous-marine et avec les musées de la Marine ou maritimes, comme cela avait été initié à Aix. Un projet d'ANR : « Construction, protection et gestion en temps de crise des environnements littoraux (xvii^e-xxi^e siècles) » a été préparé, mais il devra être représenté en 2011. Le colloque « Marine et

Politique » s'est déroulé comme prévu ; il sera suivi, en mars 2011, d'un colloque international qui se déroulera à Paris, avec pour thème : « L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours ». Enfin, Pierrick Pourchasse a présenté l'avancement de l'ANR Navigocorpus, dont le programme s'achève.

Un compte rendu a été fourni des rencontres et discussions avec les PUPS pour le nouveau fonctionnement de la *Revue d'histoire maritime* qui sera finalisé à l'automne, à l'issue de la réunion du GIS prévue à Brest les 30 septembre et 1^{er} octobre 2010. Les dispositions arrêtées, qui restent à finaliser par la signature d'un protocole d'accord, prévoient 2 numéros par an (au printemps et à l'automne), de 350 pages ; ce seront des numéros thématiques. Actuellement, il est prévu pour 2011 : « les liens entre Méditerranée et Atlantique », « Marine et Politique » ; pour 2012, « Les pêches » et « La puissance maritime des États ».

JACQUES BERNARD (1917-2010)



La disparition, en mars 2010, de Jacques Bernard est celle d'un très grand historien des activités maritimes. Sa thèse de doctorat ès-lettres, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, parue en 1968, est en effet une œuvre monumentale – 2 tomes représentant 826 pages de texte, et un tome 3 d'annexes, qui en compte 507 –, qui servira longtemps d'ouvrage de référence, et dont l'importance méthodologique est considérable.

Ce n'est pas le commerce maritime qui est au centre de ce travail¹ mais bien ceux qui le pratiquent – les gens de mer –, et les instruments qui leur permettent de le faire – les navires. Dans un découpage très simple, c'est à ces derniers, et tout autant à l'art de les manœuvrer et aux conditions qu'ils rencontrent, que sont consacrés les cinq chapitres de la première partie : « Le matériel ». La deuxième partie, « Les hommes : gabarriers et marins », est pour sa part forte de six chapitres, le dernier étant consacré à « Quelques vies parallèles », Jacques Bernard ayant voulu montrer en une quinzaine de pages, des exemples concrets. L'ouvrage se clôt par un chapitre sur les premières expéditions bordelaises à Terre-Neuve², et il s'accompagne de 30 pages de pièces justificatives. Les annexes donnent, sous forme de tableaux, tous les contrats maritimes faisant apparaître un navire trouvés par Jacques Bernard dans les minutes notariales bordelaises antérieures à 1520. On a la date et la cote, le nom du navire, celui des affréteurs et chargeurs, la nature de la cargaison, la destination, le fret et les « avaries », les destinataires ; c'est un extraordinaire instrument de travail.

Plusieurs éléments font de cet ouvrage un livre majeur. Le premier tient bien sûr à la connaissance remarquable des minutes notariales qui était celle de Jacques Bernard³. Il était d'une érudition prodigieuse à ce sujet et ses travaux font la démonstration que l'on peut faire de l'histoire économique et maritime sans disposer de sources considérables, dès lors que l'on a un ensemble notarial important et de qualité, ce qui est le cas ici. Le déchiffrer avec cette ampleur relevait d'ailleurs de l'exploit car sa recherche démarre à cette époque – la fin du Moyen Âge – où l'écriture devient très difficile, et le reste jusqu'au milieu du XVII^e siècle. Mais il était un maître en paléographie de l'époque moderne. Il y ajoutait, ce qui à Bordeaux était essentiel, une connaissance parfaite du gascon, dont il aimait parsemer ses conversations.

Cette maîtrise linguistique lui a permis de comprendre le sens des nombreux termes techniques alors employés⁴, ce à quoi s'ajoutait sa formation de navigateur à voile, activité à laquelle il ne cessa de s'adonner jusqu'à sa retraite.

1 Les premières lignes de l'ouvrage sont on ne peut plus claires à cet égard : « L'objet de ce travail est avant tout la marine de l'époque, c'est-à-dire les navires, et leurs satellites fluviaux, leur manœuvre, les hommes qui les conduisaient à la mer, les chargeaient. Cette recherche voudrait donc être une contribution à l'étude des transports maritimes. Elle ne saurait se confondre avec l'étude du commerce maritime bordelais, dont elle n'envisage que l'un des aspects, mais on ne peut la dissocier complètement, puisque la navigation est commandée, au premier chef, par l'activité économique... ».

2 Celles-ci marquent le passage à un autre type de navigation : les liaisons océaniques, mais, à cette époque, vu de Bordeaux, on en est encore au « cabotage atlantique », comme l'écrit J. Bernard.

3 Il a consacré à celles-ci sa thèse secondaire, toujours inédite : *Le Notariat et la pratique notariale en Bordelais 1235-1520*.

4 On le voit en particulier dans les pages consacrées à la construction navale (p. 282-294), étonnantes de maîtrise et de précision.

Jacques Bernard était capable de conduire un voilier en pleine mer – et il le fit souvent, jusqu'en Méditerranée –, et sa fréquentation assidue des gens du port lui apportait de l'intérieur le sens des termes employés par les gens de mer, termes qu'il retrouvait dans les documents qu'il utilisait. De ce point de vue, la thèse est un joyau⁵.

Sans être centrée sur le commerce maritime, elle apporte néanmoins beaucoup sur ses conditions et son évolution au cours des xv^e-xvi^e siècles. On y trouve donc aussi une histoire du trafic maritime de Bordeaux et de ses environs – notamment le Bassin d'Arcachon – au cours de la période considérée. C'est pourquoi son chapitre de conclusion fut, comme je l'ai déjà indiqué, consacré aux premières expéditions bordelaises vers Terre-Neuve. L'ouvrage souligne les difficultés d'utilisation du port, et met en valeur un trait permanent des Bordelais : leur entreprise était terrienne. Leur but n'était pas d'être de grands armateurs ni de grands navigateurs mais de produire et de vendre du vin, tout comme au xviii^e siècle ils s'occuperont essentiellement de produire, acheter et vendre les sucres, cafés et indigos antillais, toutes denrées qui viennent alors s'ajouter à ces vins qui gardent une place considérable, n'accordant à la traite, de ce fait, qu'une place réduite.

Les pages sur les embarcations de mer et de rivière, sur la pêche⁶, sur les manœuvres, les routes de mer, les aléas de la navigation sont particulièrement brillantes. Il a également été novateur par son étude des comportements des gens de mer, notamment de la violence à bord des bateaux, sans oublier le magnifique chapitre IV du livre II : « La psychologie des gens de mer » (p. 715-764), qui mériterait d'être davantage connu et utilisé.

Il s'est aussi intéressé à l'histoire de Bordeaux⁷ et à celle de ce Bassin d'Arcachon, qu'il connaissait à fond mais sur laquelle il a malheureusement peu écrit. Il reste ce très grand livre dont on peut prendre la pleine mesure grâce à un superbe compte rendu de Marcel Bataillon, paru en 1969, dans les *Annales É.S.C.*, qui est la meilleure introduction à la lecture de ce monument de l'histoire maritime qu'est sa thèse⁸.

Jean-Pierre Poussou

5 C'est particulièrement notable dans le développement intitulé : « L'arche, la gonelle, la touaille – La vie à bord » (p. 615-630).

6 Tout à fait remarquable est le chapitre III du livre I : « La pescherie » (p. 181-218).

7 Voir les tomes IV et V de la grande *Histoire de Bordeaux*, Charles Higounet (dir.), Toulouse, Privat, 1980.

8 « Navires et gens de mer à Bordeaux aux xv^e et xvi^e siècles », *Annales É.S.C.*, 1969, 5, p. 1162-1170.

COMPTES RENDUS

FRANÇOISE PENCALET-KERIVEL, *HISTOIRE DE LA PÊCHE LANGOUSTIÈRE. LES « MAURITANIENS » DANS LA TOURMENTE DU SECOND XX^e SIÈCLE*, RENNES, PUR, 2008.

Comme tous les récits de marins, c'est à une histoire exceptionnelle mais quasiment inconnue que nous invite la lecture de l'ouvrage de Françoise Pencalet-Kerivel. Dans sa préface, Gérard Le Bouëdec rappelle que ce livre, issu d'une thèse de doctorat, s'inscrit dans la continuité du champ depuis peu en plein essor de l'histoire des pêches côtières. Elle-même descendante de « Mauritaniens », l'auteur fait aussi œuvre de mémoire en restituant l'épopée de ces marins pêcheurs dont l'activité s'est déroulée sur l'ensemble du xx^e siècle. Le titre est, à cet égard, légèrement trompeur puisque le premier chapitre rappelle judicieusement les circonstances de l'apparition de cette pêche considérée comme un substitut à celle de la sardine qui traversait une crise profonde dans les années 1900. Histoire mémorielle certes, mais pas mémorial : l'intention de Françoise Pencalet-Kerivel n'était pas de dresser un monument commémoratif à la gloire méconnue de ces hommes, mais bien d'accomplir une scrupuleuse tâche d'historienne avec la distanciation et le travail critique que cela suppose. À cet égard, on ne peut être qu'impressionné par la diversité des matériaux utilisés : archives privées et publiques, sources provenant d'entreprises et d'organismes publics, mais aussi enregistrements radiophoniques, photographies et entretiens avec des acteurs, dont elle a eu l'heureuse initiative de reproduire des extraits dans le corps de son récit.

L'histoire de la pêche à la langoustine au large des côtes de la Mauritanie est d'abord celle de la reconversion partielle de deux ports bretons sardiniers, à savoir Douarnenez et Camaret. Françoise Pencalet-Kerivel a pris le parti, clairement annoncé, de privilégier trois axes de réflexion : économique, politico-juridique et humaine. Ce pari est largement réussi dans la mesure où elle tire avec maîtrise, tout au long de sa démonstration, ces différentes ficelles, dans une perspective dynamique fondée sur un plan chronologique en trois parties. La première période est celle de l'émergence du « rêve d'un eldorado africain » (p. 40), encouragé par l'État colonisateur, porté par la flottille de Douarnenez en quête de la langouste verte le long des côtes de Mauritanie. L'entreprise bénéficie alors d'un espace de réglementation lâche dont les effets furent nocifs à long terme. Cette pêche artisanale s'effectue sur des navires à voiles jusqu'à

la deuxième guerre mondiale. L'auteur explique la rationalité économique de ce choix, mais, faute de sources probablement, elle ne pose pas le problème de l'accumulation primitive du capital. Le choix d'une pratique traditionnelle de la pêche s'explique-t-il par l'incapacité à financer un équipement moderne, ou bien l'indigence de capitaux dans les petites places portuaires concernées par cette pêche expliquerait-elle le repli sur une spéculation qui n'a pas besoin d'équipement moderne ? À côté des aspects techniques, l'une des originalités majeures de ce travail réside bien dans l'étude ethnologique de l'univers des « Mauritanien », en particulier dans les chapitres 3 et 9. Les représentations véhiculées par la mémoire d'un groupe numériquement faible, mais doté d'une forte identité, fut d'ailleurs le point de départ de cette entreprise. Concernant les conditions de travail, F. Pencalet-Kérvél démontre ainsi que cette pêche fut « faussement tranquille ».

340

Arrive ensuite la quinzaine d'années faussement glorieuse de la reconversion de la langouste verte à la rose (1955-1970), dont les Camarétois furent les pionniers. Dans un contexte économique, diplomatique et juridique nouveau, cette période est celle des beaux profits, mais aussi celle des bouleversements où les principes de la pêche artisanale sont confrontés à l'ouverture sur les capitaux extérieurs, aux innovations (sonde, congélateurs, chalut ou casier), bref à la constitution d'une flottille moderne onéreuse, dont la rentabilité suppose une intensification du travail à bord. Cette logique fut d'ailleurs plus poussée à Douarnenez qu'à Camaret, aussi assiste-t-on bien à la mise en place de deux modèles économiques différents pour un même type de pêche. Dès le début des années 1960, les méfaits de ce processus se font ressentir en raison de l'augmentation des prélèvements. « L'or rose » met aux prises pêcheurs, mareyeurs et groupements de mareyeurs pour la domination d'un marché qui est alors une véritable manne financière. L'engrenage de la « surpêche » langoustière montre ses limites avec la crise aiguë de 1965. Le début des années 1970 prolonge certaines logiques capitalistiques enclenchées dans la phase précédente, tout en entrant dans l'ère d'une « production raisonnée par une flottille limitée » (p. 245). À cette contradiction s'ajoutent de nouvelles contraintes, comme la redéfinition du droit de la mer qui conduit l'État mauritanien à renforcer progressivement la protection de son littoral ou, plus récemment, la substitution de la CEE à la France dans la définition et la ratification des conventions de pêche. L'épuisement des stocks au large du Banc d'Arguin achève de décourager les marins bretons. Au début des années 1990 cesse l'épopée de ceux qu'un de leurs thuriféraires appelait les « seigneurs de la mer ». Avec elle s'achève un genre de vie et une activité dont l'un des intérêts majeurs était les profits et les revenus élevés qu'elle procurait. Pour être complet, ce récit aurait d'ailleurs mérité quelques mots relatifs à la demande de ces produits de luxe. Quelques

informations sur les catégories de consommateurs concernées, l'évolution de leurs goûts, voire l'ampleur réelle de la démocratisation de la dégustation de la langouste, auraient pu fournir d'autres éclairages utiles sur l'histoire des « Mauritanien », désormais sortie de l'oubli.

Bruno Marnot

OLIVIER CHAPUIS, *CARTES DES CÔTES DE FRANCE. HISTOIRE DE LA CARTOGRAPHIE MARINE ET TERRESTRE DU LITTORAL*, DOUARNENEZ, ÉDITIONS DU CHASSE-MARÉE, 2007

Depuis sa monumentale thèse sur *Beautemps-Baupré et la naissance de l'hydrographie moderne* parue en 1999, Olivier Chapuis est devenu notre meilleur spécialiste de cette branche de l'histoire maritime. Le gros livre qu'il nous donne aujourd'hui sur les cartes des côtes de France depuis le XVI^e siècle constitue une véritable encyclopédie, solidement documentée, de la cartographie de notre littoral. La France, souvent accusée à juste titre de tourner le dos à la mer, compte 1 575 kilomètres de rivages, Corse comprise, ce qui a provoqué la constitution d'un important patrimoine cartographique, tant il est vrai que la carte marine joue depuis longtemps un rôle essentiel dans toutes les activités humaines liées à la mer, en paix comme en guerre, en économie comme en stratégie, sans oublier, depuis le milieu du XIX^e siècle, les loisirs, avec ce qu'Alain Corbin a justement appelé le désir de rivage. La cartographie devint de plus en plus une science, mais elle fut aussi pendant longtemps un art dans lequel l'école française excella, produisant nombre de documents qui restent de véritables œuvres d'art dont l'intérêt dépasse souvent la géographie pure.

L'ouvrage magistral d'Olivier Chapuis se distingue à la fois par la qualité du texte et par la splendeur de l'illustration en couleurs qui nous font revivre le développement de la carte marine depuis ses débuts jusqu'à nos jours : cinq siècles d'histoire et de progrès. Si le terme de cartographie n'apparaît que vers 1830, pour désigner à la fois le travail du cartographe et l'étude des cartes anciennes, celui d'hydrographie était d'usage dès le milieu du XVI^e siècle, mais il désignait alors l'art et la science de la navigation comme en témoigne encore en 1643 le titre du gros ouvrage du Père Fournier *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toute les parties de la navigation*.

Suivant le plan chronologique qui s'imposait, le livre se divise en cinq parties correspondant aux cinq périodes d'évolution de la discipline. La première, que l'on peut qualifier de fondatrice, s'étend de 1500 à 1650 environ avec les œuvres pionnières de Guillaume Brouscon, du Conquet, et de Jean Fonteneau, dit Alphonse de Saintonge, Portugais passé au service de Jean Ango. La navigation était alors très liée au littoral avec l'importance du cabotage reliant une

multitude de petits ports. La cartographie restait empirique, confidentielle, basée sur la tradition orale et le savoir acquis par les pilotes. La description hydrographique de la France du pilote dieppois Jean Guérard, publiée en 1627, peut être considérée comme un modèle du genre. Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, le rôle de Richelieu fut décisif en développant le rôle des ingénieurs français et étrangers, surtout hollandais. En créant de nouveaux besoins, les guerres contribuèrent puissamment aux progrès, facilités par le perfectionnement des instruments de mesure comme le graphomètre, inventé à la fin du xv^e siècle, grâce auquel on peut mesurer les angles.

La seconde partie, consacrée à la seconde moitié du xvii^e siècle, est marquée par deux personnalités : Colbert et Vauban. Reprenant ici encore l'œuvre inachevée de Richelieu, Colbert donna une très énergique impulsion à la cartographie des côtes et multiplia les écoles d'hydrographie codifiées dans la grande ordonnance de Marine de 1681. C'est à Colbert aussi que l'on doit la création des premières collections de cartes marines, ébauche de ce qui deviendra en 1720 le Dépôt des Cartes, Plans et Journaux de la Marine, le premier de ce genre dans le monde. On assista ainsi à la naissance d'un véritable trésor cartographique, complété, à l'initiative de Vauban, par la collection des plans-reliefs. Ce fut à cette époque, avec la fondation de l'Académie des Sciences, favorisant l'association des mathématiques et de l'astronomie, que naquit véritablement la cartographie scientifique avec l'utilisation de l'hydrographie par sondes. En témoigne le *Neptune français*, paru en 1693, ouvrage novateur qui fut longtemps la Bible des marins.

La troisième partie, couvrant le xviii^e siècle, étudie les travaux fondamentaux de Claude Masse, auteur, outre ses cartes, de mémoires descriptifs, véritables monographies du plus haut intérêt, et des Cassini, qui œuvrèrent à la « plus grande entreprise cartographique privée de France ». Cette période marqua sans doute l'apogée de la cartographie sur le plan artistique tant était réel le talent des ingénieurs et des dessinateurs, faisant quelquefois de leurs cartes de véritables tableaux avec paysages, navires et personnages.

Avec la quatrième partie – 1800-1850 –, on aborde ce qu'Olivier Chapuis appelle la révolution industrielle symbolisée par l'immense travail de Beautemps-Beaupré et de son équipe. Ces hommes, avec une rigueur scientifique qui en assura la survie et l'utilisation jusqu'à l'ère du satellite, ont renouvelé totalement l'ensemble de la cartographie des côtes de France et du Grand Empire, puisque les relevés s'étendirent jusqu'en mer du Nord et en Adriatique. Tâche colossale, qui fut menée à bien par une dizaine d'ingénieurs, aboutissant aux six volumes du *Pilote français*, parus à partir de 1816. En 1839, était publié le premier annuaire moderne des marées et, l'année suivante, on pouvait conduire dans la Manche la première campagne hydrographique utilisant un navire à vapeur. Il

fallut aussi résoudre les difficultés suscitées par l'adoption du système métrique contraire à la tradition maritime.

La cinquième partie étudie, depuis 1850 jusqu'à nos jours, l'intégration du rivage avec les besoins nouveaux créés par l'utilisation intensive des côtes liée à la révolution industrielle, à l'essor de la plaisance, à l'accroissement continu des tonnages des navires et donc des tirants d'eau, ainsi qu'aux progrès de la navigation sous-marine en plongée profonde. La cartographie marine connaît alors des avancées technologiques, entre autres l'utilisation des dragues Ronarc'h pour le repérage des roches sous-marines isolées, nécessitant des mises à jour périodiques et systématiques qui n'ont pas évité quelques naufrages comme celui du cuirassé *France* qui, en août 1922, s'éventra sur une roche inconnue dans la passe de Teignouse pourtant bien fréquentée. L'arrivée de l'électronique bouleversa évidemment les conditions de travail avec toutefois certaines limites : l'électronique est sujette à des pannes, la carte papier ne fait jamais défaut.

Complété par un glossaire, un index, une bibliographie, une liste des cartes publiées, ce superbe ouvrage constitue à la fois un instrument de recherche indispensable et un véritable chef-d'œuvre d'érudition maîtrisée qui le met à la portée du public cultivé. À juste titre, l'Académie de Marine lui a attribué son Grand Prix.

Étienne Taillemite

PATRICE GUILLOTREAU (DIR.), *MARE ECONOMICUM. ENJEUX ET AVENIR DE LA FRANCE MARITIME ET LITTORALE*, RENNES, PUR, 2008, 551 p.

Cette somme, riche d'une trentaine de signatures, est l'œuvre du Pôle Mer Littoral (PML) qui réunit des chercheurs de l'université de Nantes et de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar) de Saint-Nazaire, soit au total une fédération scientifique de neuf équipes, dont les travaux dans certains domaines font autorité sur le plan international. Comme l'annonce à juste titre l'avant-propos, « l'objectif du présent ouvrage est de porter un regard analytique sur l'économie des ressources et des espaces marins en France, en insistant sur sa dynamique récente et son devenir dans un monde globalisé » (p. 13). Disons-le d'emblée : c'est un ouvrage de référence incontournable pour qui s'intéresse à l'économie littorale et maritime, dans ses aspects informatifs aussi bien qu'analytiques. Le propos dépasse d'ailleurs souvent l'objet du sous-titre puisque, dans la plupart des chapitres, les auteurs étendent leurs réflexions à l'ensemble des économies maritimes européennes et mondiales, par rapport auxquelles est fort opportunément mise en perspective la situation française.

L'ouvrage est organisé autour de trois parties qui représentent les trois grandes composantes de l'économie maritime et littorale : les ressources, les transports et la mise en valeur du littoral. De précieuses références bibliographiques terminent chaque chapitre. Plus qu'un simple état des lieux des différentes activités, cette réflexion collective se singularise par son niveau élevé de scientificité, lequel rebutera peut-être le lecteur non averti, mais fournira aux spécialistes des sciences humaines des outils méthodologiques particulièrement stimulants. L'une des ambitions centrales de ce livre consiste à s'interroger sur les enjeux fondamentaux de l'avenir économique de chaque activité maritime et littorale, en s'appuyant sur les travaux les plus récents de la théorie économique. La présentation de modèles économétriques représente assurément la valeur ajoutée de l'ouvrage qui livre non pas seulement des résultats, mais plus encore la méthodologie des investigations. À cet égard, la première partie, consacrée à « la filière des produits de la mer », est la plus emblématique des intentions affichée par les maîtres d'œuvre, car elle met en valeur les points forts des domaines d'études privilégiés par le PML. On retiendra notamment les chapitres originaux consacrés aux criées et ports de pêche (chap. 3), au fonctionnement des marchés des produits de la mer (chap. 5), ou encore au rôle de la sphère financière et des instruments financiers dans le fonctionnement de l'économie des produits aquatiques. Avec bon sens, les auteurs du chapitre 5 rappellent fort opportunément que la focalisation de l'attention sur l'offre des produits de la mer revient à « ignorer au moins 50 % du problème » (p. 193) de leur exploitation, voire de leur surexploitation. C'est donc bien la fonction demande qui mérite, du point de vue méthodologique, d'être analysée en priorité pour appréhender de façon rationnelle la gestion des ressources halieutiques. On notera également les développements en direction des approches culturelles, relatives à la formation des goûts, et des analyses sociologiques de la consommation pour éclairer la fonction demande, sa structuration sociale et son évolution dans la durée. Les auteurs ne négligent donc aucune des pistes d'investigation de l'économie maritime, comme en témoignent les rappels historiques qui introduisent plusieurs des chapitres du livre. De par son objet, la deuxième partie, consacrée à la construction navale, aux transports maritimes et à l'économie portuaire, est la plus « mondialisée » dans sa conception, tandis que la troisième, relative à « la mise en valeur de l'espace littoral et de la mer côtière », se recentre davantage sur le cas français.

Au-delà des problématiques inhérentes à chaque secteur de l'activité maritime et littorale, les auteurs posent un certain nombre d'interrogations transversales : la situation française par rapport à l'économie maritime mondiale, avec ses singularités, ses faiblesses et ses points forts ; l'édification d'une « Europe bleue », qu'il s'agisse de la politique commune des pêches ou bien de la préservation des littoraux ; la question cruciale du développement durable comme possible

(et souhaitable ?) dénominateur commun, dans un avenir proche, d'une politique maritime globale qui semble à l'heure actuelle faire cruellement défaut. À cet égard, certains contributeurs démontrent les faux postulats de la théorie orthodoxe appliquée à la gestion des ressources halieutiques, qui semblent conduire dans une impasse (p. 56 et suiv.). Dans le dernier chapitre, le plus géographique de tous, les auteurs rappellent également avec force les tensions affectant l'espace littoral, soumis à des spéculations économiques aux objectifs contradictoires qui compliquent singulièrement sa gestion par les pouvoirs publics et les acteurs impliqués dans sa mise en valeur.

Au total, il faut saluer la publication de cette entreprise collective de premier ordre, qui vaut tant par sa richesse informative et son souci d'exhaustivité que par son exigence intellectuelle. Qu'il soit économiste, historien, géographe ou sociologue, chaque spécialiste d'un segment de l'économie maritime et littorale y trouvera matière à réflexion.

Bruno Marnot

345

CAROLINE PIQUET, *LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ. UNE CONCESSION FRANÇAISE EN ÉGYPTÉ (1888-1956)*, PARIS, PRESSES DE L'UNIVERSITÉ PARIS-SORBONNE, 2008

Issu d'une thèse de doctorat, le livre de Caroline Piquet s'inscrit dans la bibliographie déjà riche de l'histoire du canal de Suez, illustrée notamment par les ouvrages de D. A. Farnie, N. Montel et H. Bonin lesquels, sous des approches différentes, avaient déjà abordé cette épopée technique et économique, qui fut l'un des grands mythes mobilisateurs de l'imaginaire européen, et plus particulièrement français, du XIX^e siècle. Le premier mérite du travail produit par C. Piquet réside dans le dépouillement impressionnant d'archives, aussi bien françaises qu'étrangères, privées que publiques, ministérielles comme consulaires... Peu de sources ont échappé à ses fourches caudines. On lui saura gré aussi d'avoir su mobiliser une bibliographie quasi exhaustive, et qui ne s'est pas limitée à la littérature occidentale. Sa connaissance de la langue arabe permet ainsi de connaître un point de vue égyptien sur la question, ce qui confère assurément une plus-value à l'ouvrage.

L'autre intérêt réside dans le choix de la perspective adoptée par l'auteur qui s'est efforcée d'« étudier le point de passage ou plutôt de déchirure entre deux logiques » (p. 33), celle d'une compagnie *off-shore* jouissant d'une énorme rente de situation, tirée des revenus du canal, et celle d'un État égyptien en gestation qui souhaite la capter à son profit. D'où la chronologie : si 1956 était une évidence comme *terminus ad quem*, l'année 1888 fut celle de la convention internationale de Constantinople, consacrant la neutralité et le libre usage du canal. Au nom

de ces principes, l'entreprise n'a cessé de revendiquer son statut de compagnie universelle qui remplissait une mission d'intérêt supérieur, justifiant la mise à l'écart de l'État égyptien, pourtant autorité concédante. Très rapidement, le canal est donc devenu le point de fixation majeur à la fois politique, économique et symbolique de la cause nationaliste. Même si l'historien doit se défier des explications de type déterministe, il faut bien admettre que tout ou presque du dénouement du 1956 est déjà contenu dans l'imbroglio juridico-économique des origines. En témoigne l'affaire du renouvellement de la concession, en 1909-1910, qui fit intervenir avec fracas l'opinion publique égyptienne et représenta le premier échec majeur enregistré par la Compagnie. À partir de cette crise fondatrice, C. Piquet retrace avec méticulosité le retournement progressif et obstiné du rapport de force en faveur des Égyptiens.

346

Toutefois, comme le précise le sous-titre, ce récit ne se limite pas à la chronique d'une entreprise, qui constitue seulement la première partie du livre. C'est tout un univers social qui est ressuscité, celui du monde du travail d'abord (deuxième partie), au profil éminemment international, où les qualifications – et les inégalités – professionnelles recourent pendant longtemps les origines nationales, même si ces repères tendent à se brouiller à partir de l'Entre-deux-guerres sous la pression croissante du syndicalisme égyptien. C. Piquet décrit bien la singularité de ce mouvement ouvrier, dont le rôle ne s'est pas limité à la promotion des droits sociaux des nationaux, mais a également servi d'avant-garde politique et préparé la relève pour l'après-nationalisation. Cette pression a ébranlé le paternalisme traditionnel des dirigeants de l'entreprise. Toutefois, la description du monde du travail ne s'est pas réduite au récit des tensions entre main-d'œuvre et patronat : elle restitue aussi avec précision l'évolution des statuts, la politique de formation des ouvriers, les pratiques professionnelles et le formidable complexe industriel *sui generis* que fut le chantier permanent du canal de Suez.

À la lecture du livre, la compagnie apparaît mieux que jamais sous un jour ambivalent : vue de l'extérieur, elle apparaît surtout britannique, en raison de la présence des Anglais en Égypte à partir de 1882 et de l'intérêt stratégique que représente, pour eux, le contrôle du canal ; mais, vue de l'intérieur, Suez demeure française, comme l'indique la succession de ses dirigeants, leurs choix économiques toujours indépendants des grandes manœuvres diplomatiques britanniques, l'organisation du travail, ou encore le paternalisme des élites de l'entreprise. Cette dimension éclate dans la troisième partie, où l'auteur décrit le microcosme français au sein de la concession, une société, qui à l'instar de la compagnie, apparaît de plus en plus anachronique au sortir de la deuxième guerre mondiale, figée qu'elle est dans le XIX^e siècle. Le dossier iconographique, riche et de belle qualité, illustre la vie douce des expatriés français, hors du

temps et de l'espace, qui laisse penser que la compagnie ne fut pas seulement un « État dans l'État », mais aussi une implantation du monde européen aux portes de l'Égypte. Entreprise démiurgique par essence, qui relia l'Orient à l'Occident, Suez fut également bâtisseuse de cités, tout comme elle forgea un « esprit canal » qui a marqué des générations d'employés. On appréciera, en conclusion, l'hypothèse d'une continuité entre la mission civilisatrice dont se targuait la société concessionnaire d'avant 1956, et sa descendante actuelle.

Bruno Marnot

