



HAL
open science

La ” culture” du risque chez les populations usagères des mers et littoraux du Ponant (XIe-XVIe siècles) : première approche d’une histoire à construire

Mathias Tranchant

► To cite this version:

Mathias Tranchant. La ” culture” du risque chez les populations usagères des mers et littoraux du Ponant (XIe-XVIe siècles) : première approche d’une histoire à construire. *Revue d’histoire maritime*, 2008, Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge, 9, pp.9-45. 10.70551/SSTI8899 . hal-01406940

HAL Id: hal-01406940

<https://hal.science/hal-01406940v1>

Submitted on 3 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

9

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge*

Tranchant, La « culture » du risque... – 979-10-231-1714-1



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

9

Risque, sécurité
et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2009
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-509-9
PDF complet – 979-10-231-1712-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1713-4
Tranchant, La « culture » du risque... – 979-10-231-1714-1
Curveiller – 979-10-231-1715-8
Martínez Martínez – 979-10-231-1716-5
Tranchant, La sécurisation du port... – 979-10-231-1717-2
Périsse – 979-10-231-1718-9
Prétou – 979-10-231-1719-6
Bochaca – 979-10-231-1720-2
Gallicé – 979-10-231-1721-9
Péret – 979-10-231-1722-6
Morais Barros – 979-10-231-1723-3
Labat Saint Vincent – 979-10-231-1724-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1725-7
Candiani – 979-10-231-1726-4
Delobette – 979-10-231-1727-1
Chronique – 979-10-231-1728-8
Comptes rendus – 979-10-231-1729-5

Mise en page Lettres d'Or
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

Présentation	
Jean-Pierre Poussou	5
La « culture » du risque chez les populations usagères des mers et littorales du Ponant (XI ^e -XVI ^e siècles) : première approche d'une histoire à construire	
Mathias Tranchant	9
Dangers, acteurs et gestion du risque d'une ville littorale au Moyen Âge	
Stéphane Curveiller	47
Bilbao, une grande ville médiévale malgré son port	
Sergio Martínez Martínez	55
La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ?	
Mathias Tranchant	67
Les premiers jalons d'une défense étatique de l'estuaire de la Gironde sur la côte saintongeaise à la fin du Moyen Âge	
Sébastien Périsset	87
La sûreté judiciaire des ports gascons au lendemain de la conquête française : 1443-1463	
Pierre Prétou	119
Les accès fluviomaritimes des ports gascons (XIV ^e - début du XVI ^e siècle) : éléments de réflexion et pistes de recherche	
Michel Bochaca	135
L'accès aux ports du pays guérandais et à l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge et au début du XVI ^e siècle	
Alain Gallicé	147
Sécuriser l'estuaire de la Gironde du XVI ^e au XVIII ^e siècle : une mission impossible ?	
Jacques Péret	163
La sécurisation des accès et l'organisation portuaire de Porto (XI ^e -XVI ^e siècles)	
Amândio Jorge Morais Barros	177
Les fortifications de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem dans le grand port de Malte (1530-1798)	
Xavier Labat Saint Vincent	207

II. Varia

Les constructeurs de Marine toulonnais aux XVII ^e et XVIII ^e siècles : une société à part entre noblesse et monde ouvrier de l'arsenal Michel Vergé-Franceschi	231
Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659 Guido Candiani	251
Le grand négoce atlantique havrais au XVIII ^e siècle Édouard Delobette	283

III. Chronique

Position de thèse de doctorat	323
Comptes rendus	333
4 Informations sur les activités des centres de recherche universitaires en histoire maritime	337
Présentation de <i>Navigocorpus</i> – Corpus des itinéraires des navires de commerce, XVII ^e -XIX ^e siècles	337
Séminaire d'histoire économique et maritime : ports et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Âge	339
Université de la Rochelle : séminaire d'Histoire Maritime : Programmation 2007-2012	341
Université de Bretagne-Sud : les axes de recherche en Sciences sociales du littoral et de la mer (Solito)	342
La recherche en histoire maritime à l'Université de Caen Basse-Normandie	344
Séminaire sur les petits ports du xv ^e siècle à 1914	349
Colloque international du GIS d'histoire maritime	359
Programme des Mardis de la Mer organisés à l'Institut Catholique de Paris par Christian Buchet (année universitaire 2007/2008)	365
Présentation des Mémoires	369

LA « CULTURE » DU RISQUE CHEZ LES POPULATIONS
USAGÈRES DES MERS ET LITTORAUX DU PONANT
(XI^e-XVI^e SIÈCLES) : PREMIÈRE APPROCHE D'UNE HISTOIRE
À CONSTRUIRE

Mathias Tranchant
Université de La Rochelle

La condition humaine, suspendue à un avenir et à un environnement incertains, est par nature intimement liée au risque. Né entre les XVI^e et XVIII^e siècles du développement de l'assurance maritime, et des réflexions menées notamment par l'Italien Jérôme Cardan, le Français Blaise Pascal ou le Suisse Jacques Bernoulli sur les probabilités, ce concept est aujourd'hui encore l'affaire des mathématiques et d'une science connexe, l'économie, en particulier lorsqu'il s'agit de résoudre les problèmes que se posent les investisseurs, les banquiers et les assureurs. Depuis les années 1970, les sciences de la terre et de la vie, la médecine, le droit, la psychologie, la philosophie, la sociologie, la science politique, l'anthropologie, ainsi que la géographie, ont également investi la cindynique¹ – appellation officielle de la science du risque – au sein des établissements de recherche et d'enseignement supérieur comme dans les cabinets de consultants et d'expertise². Il faut

- 1 Gabriel Wackermann (dir.), *La Géographie des risques dans le monde*, Paris, Ellipses, 2005, p. 21.
- 2 Claude Gilbert, « Un tournant dans l'analyse des risques et des crises ? », dans Claude Gilbert (dir.), *Risques collectifs et situations de crise. Apports de la recherche en sciences humaines et sociales*, Paris, L'Harmattan, 2002, p. 7-38 ; François Gillet, « Les Pouvoirs publics et la recherche sur les risques naturels », dans René Favier (dir.), *Les Pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, Grenoble, MSH-Alpes, 2002, p. 347-362. Depuis 1990, la recherche nationale en sciences humaines et sociales sur les risques a connu ses premiers déploiements. Deux GDR (« Crise » et « Soristec », 1990-1994), un programme « Risques collectifs et situations de crise » (1994-1997-2000), suivi de la création depuis 2000 d'un GIS du même nom, deux programmes nationaux de recherche sur « Les risques naturels » et « L'hydrologie », des ACI et des programmes soutenus par le ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement, ont permis l'émergence en France d'une capacité scientifique en la matière, de préciser des problématiques et de

dire que la demande de plus en plus pressante des décideurs politiques et économiques, soucieux de garantir la sécurité des citoyens pour les uns, celle des investissements financiers pour les autres, contribue à stimuler ce secteur de la recherche. Par ailleurs, certaines crises récentes – d’origines sanitaires (VIH, ESB, H5N1), séismiques (tsunami dans l’océan indien, tremblements de terre en Turquie ou en Afghanistan), climatiques (tempêtes de décembre 1999 en France, cyclone Katrina aux États-Unis), industrielles (explosion de Tchernobyl et d’AZF, amiante), terroristes (destruction du World Trade Center), ou liées aux activités de transport (incendie du tunnel du Mont-Blanc, naufrage de l’*Érika*) – ont engendré de telles pertes et suscité une telle émotion que les autorités publiques chargées d’y remédier s’emploient, dans l’urgence parfois, à obtenir des diagnostics et des propositions de solutions. La conscience croissante et généralisée de l’existence de dangers potentiels s’exerçant à l’échelle planétaire nécessite désormais la mise en œuvre d’instruments de mesure, de prévision et de prévention au moyen de coopérations internationales. Observatoires, systèmes de veille et de surveillance, dispositifs d’anticipation et d’alerte continuent d’être structurés et déployés à travers le monde et l’espace pour participer à la lutte collective contre tous les types de risques majeurs. Dans le même temps – les requêtes posées aux juristes le démontrent chaque jour –, l’individualisme de la vie moderne impose progressivement à toutes les activités humaines un principe de précaution et un devoir de responsabilité. Le risque et ses problèmes connexes – le caractère aléatoire de l’existence et la nécessité permanente de s’adapter à l’environnement – ne sont plus acceptables et s’approchent d’une tolérance zéro, tant et si bien qu’aujourd’hui, la sécurité tend à devenir un droit. Une ambivalence structurelle est ainsi mise progressivement au jour au sein de nos sociétés occidentales. Au même titre que le progrès, la gestion du risque s’affirme, certes, comme une des facettes de la modernité grâce à laquelle les hommes, pourvus de la connaissance, seraient capables de contrôler tant la nature que leurs propres agissements. Mais ce degré de conscience inégalé, irrigué sans relâche par l’information médiatique, place avec d’autant plus d’acuité les populations face à leurs vulnérabilités externes et internes, et les oblige sans cesse à anticiper les éventuelles conséquences d’un développement non maîtrisé. Aussi n’est-il pas excessif de dire, avec le sociologue allemand Ulrich Beck, que cette notion est plus que jamais au cœur des préoccupations sociétales contemporaines³.

favoriser l’interdisciplinarité. Ces structures côtoient d’autres groupements scientifiques, tels que le GDR sur « Les risques liés au climat », le GIP ECOFOR sur la forêt ou l’Unité de gestion des risques de l’Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire (IRSN).

3 Ulrich Beck, *La Société du risque. Sur la voie d’une autre modernité*, éd. originale 1986, traduit de l’allemand par Laure Bernardi, Paris, Aubier, 2001.

Et pourtant, depuis le XVIII^e siècle, les progrès technologiques ont permis à l'Europe de gagner en sécurité. Elle s'est émancipée – provisoirement peut-être – de grands périls qui, au début du XX^e siècle encore, menaçaient gravement ses populations. Cela est particulièrement sensible en matière sanitaire. Il n'est que de se représenter l'existence d'un individu au Moyen Âge pour s'en convaincre. Les chiffres européens dont nous disposons pour la seconde partie de la période sont éloquents. Ils indiquent que, chez toutes les catégories sociales, entre le quart et le tiers des enfants mourraient avant l'âge de un an, et la moitié avant l'adolescence (10-12 ans), de maladies diverses aujourd'hui maîtrisées : infections postnatales, malformations et déficiences congénitales, affections digestives et pulmonaires, et maladies infantiles. Une fois arrivé à l'âge adulte, et lorsqu'il n'avait pas eu le malheur de traverser une épidémie de peste, de typhoïde ou de dysenterie, le paysan était soumis à la rudesse et aux dangers de son métier, rendu pénible par ses outils rudimentaires et l'hostilité de son environnement⁴. Par ailleurs, l'archaïsme des techniques agricoles exposait les cultures aux aléas climatiques et interdisait tout stock, de sorte que la disette, même durant les beaux jours des XI^e-XIII^e siècles, menaçait chaque année. En périodes de guerre, si fréquentes, on subissait les rapt, rançonnements, déprédations et destructions des belligérants. De tout temps, il fallait craindre non seulement les arbitraires de la nature mais également ceux des seigneurs et des princes, dont la justice, la fiscalité et la monnaie pesaient à volonté sur le destin des plus faibles. Et que dire des populations riveraines du littoral qui étaient non seulement astreintes sur terre, avec peut-être plus d'intensité encore, à toutes ces menaces, mais aussi exposées sur mer aux funestes tempêtes, courants, écueils, raz de marée et actes de piraterie ? Les textes du Moyen Âge rendent compte de ces conditions d'existence périlleuses et des crises de toute sorte qui frappèrent l'Occident. Toutefois, si l'on se contente, comme le fait Alain Guerreau, des explications théologiques contenues dans la littérature cléricale pour évaluer l'idée que les sociétés se faisaient du danger, il faudrait conclure à une Europe médiévale « sans la notion de risque »⁵. Ce serait ignorer que leurs pratiques étaient en la matière largement déconnectées d'un discours religieux stéréotypé, toujours prompt à utiliser les crises pour rappeler les limites de la liberté humaine face à la nature et la nécessité pour les Chrétiens de se soumettre à la volonté divine. Nous le savons des travaux de plusieurs spécialistes issus des sciences humaines

4 Élisabeth Carpentier, Michel Le Mené, *La France du XI^e au XV^e siècle. Population, société, économie*, Paris, PUF, 1996, p. 54-60. L'espérance de vie est estimée pour cette période à une trentaine d'années !

5 Alain Guerreau, « L'Europe médiévale : une civilisation sans la notion de risque », *Risques*, 31, 1997, p. 11-18.

et sociales : la représentation d'un danger, qui conduit à l'édification du risque, relève d'un processus mental dont le divin est rarement absent⁶. Bien entendu, le risque n'était pas encore conceptuellement élaboré au Moyen Âge. Cependant, par l'étude des réactions des populations anciennes, l'on constate qu'il existait dans les faits.

LA RECHERCHE HISTORIQUE SUR LA NOTION DE RISQUE

12

Il est essentiel de revenir quelques instants sur les grands schémas décrivant l'histoire du risque, pour la plupart conçus par la sociologie et la philosophie politique au cours des trente dernières années⁷. Ulrich Beck, élaborant les principes de la théorie réflexive de la modernité, nous a fourni une restitution passionnante de l'évolution des rapports entretenus par les sociétés avec ce qu'elles ont perçu et vécu de dangereux. À partir de ses travaux, on peut en substance faire se succéder trois périodes historiques. Durant la première, la société occidentale « préindustrielle » aurait construit ses rapports au risque sur un mode exogène, en rejetant la catastrophe comme un phénomène d'inspiration surnaturelle et religieuse. C'était le temps d'une lecture théologique des crises, à l'occasion desquelles soit le Dieu providentiel affirmait sa puissance, sa volonté et son jugement par le déchaînement des éléments et des maladies, soit le diable manifestait ses intentions maléfiques. Toujours selon ce processus de différenciation, l'origine du danger pouvait être non seulement la nature et le divin, mais également l'autre, réel ou symbolique, l'étranger, le vagabond, l'ennemi, le juif. Puis, les développements de la société industrielle auraient progressivement libéré les individus de ces représentations traditionnelles par les promesses de la Science et de l'État-providence. Dès lors, toujours envisagé selon une approche exogène, le risque serait devenu un fait « prédictible, calculable, réductible, assurable », un objet central pour la raison contre lequel se déploierent les progrès de la modernité. Cette conception aurait perduré jusqu'au milieu du xx^e siècle, tant que la société resta dépendante des logiques de pénurie. Encore, « dans la société industrielle, la logique de la répartition des richesses domine la logique de la répartition du risque ». Le tournant serait intervenu à la fin du siècle dernier,

6 Voir en particulier François Walter, « Pour une histoire culturelle des risques naturels », dans François Walter, Bernardino Fantini et Pascal Delvaux (dir.), *Les Cultures du risque (xvi^e-xxi^e siècle)*, Genève, Presses d'histoire suisse, 2006, p. 1-28.

7 Il convient de compléter et de confronter les approches sociologiques avec l'œuvre du philosophe Michel Foucault : *Naissance de la biopolitique*, Paris, Gallimard, 1979 ; *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France, 1977-1978*, Paris, Gallimard, 1980.

lorsque, « dans la modernité avancée », la véritable misère matérielle aurait été minorée, et que la nature, suffisamment soumise à la science, à la connaissance, à la technique et à la volonté humaine, aurait été transformée sur un mode endogène en objet interne, socialisé. Dès lors, les activités des hommes furent placées au centre des causalités et des responsabilités des catastrophes. Ce renversement caractérise « la société du risque »⁸. Aussi séduisante soit-elle, l'approche développée par Ulrich Beck paraît à l'historien médiéviste ou moderniste trop totalisante et trop uniformisante. En particulier, elle omet volontairement de tenir compte des changements fondamentaux opérés dès la Renaissance, puis à l'époque des Lumières, grâce auxquels fut inauguré le rôle des savoirs profanes dans la lutte contre certains risques. De surcroît, comme nous le dit Andrée Corvol, dans le discours médiatique contemporain persistent des réflexes des temps anciens qui témoignent de la permanence de certains types de réactions face au danger, et dont il faut tenir compte : « La nature, par sa colère, ramènerait l'homme à sa condition première. Il devrait accepter la leçon car, sinon, la matrice du monde déclencherait des violences plus meurtrières encore⁹ ». Une approche complémentaire de cette histoire est celle de Peter M. Wiedemann¹⁰. Selon lui, trois concepts peuvent être employés pour saisir le rapport des sociétés au danger : le tabou, le péché et le risque. Le premier renvoie à une conception archaïque et magique des périls, ces derniers étant hors de portée des tentatives de remédiation humaine. Le second relève des conceptions religieuses de la catastrophe, qui invitent à admettre la soumission à Dieu comme seule voie de protection et de salut. Enfin, le risque traduit une conception rationnelle du danger et place l'action humaine au cœur du processus de résolution. Dans l'esprit de Peter M. Wiedemann, ces trois concepts ne constituent pas les phases successives de l'histoire des rapports des hommes à ce qui les menace. Il les conçoit davantage comme des données analytiques, qui se combinent dans des proportions variables selon les sociétés et les époques. Dans cette perspective, l'on peut dire que le tabou et le péché dominèrent les conceptions de l'Occident médiéval, mais sans

- 8 U. Beck, *La Société du risque*, op. cit., p. 26-27, 35-36. Voir également J.-F. Cauchie et H.-O. Hubert, « “La Société du risque” de Beck : balises », *La Revue Nouvelle*, vol. 115, 2002, p. 86-97 ; Alain Bourdin, « La Modernité du risque », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 114, 2003, p. 5-26.
- 9 Andrée Corvol (dir.), *Tempêtes sur la forêt française (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 4.
- 10 Peter M. Wiedemann, « Tabu, Sünde, Risiko : Veränderungen der gesellschaftlichen Wahrnehmung von Gefährdungen », dans *Risiko ist ein Konstrukt : Wahrnehmungen zur Risikowahrnehmung*, Munich, Knesebeck, 1993, p. 43-67. Nous avons emprunté la synthèse de ce travail à F. Walter, « Pour une histoire culturelle des risques naturels », art. cit., p. 16-18.

que le risque n'en fût totalement absent. Géré de façon rétroactive, le danger relevait de la responsabilité partagée entre l'humain et le non-humain. À l'inverse, aujourd'hui encore, les explications magiques et religieuses, sous des formes plus nuancées, continuent d'être employées. Cette présentation, qui ne résout pas tous les problèmes de vocabulaire, a le mérite d'offrir des clefs de lecture éprouvées à l'historien du risque. Enfin, il convient de compléter et de confronter ces approches sociologiques avec l'œuvre du philosophe Michel Foucault relative au biopouvoir et à la gouvernementalité¹¹.

Comme l'ont déjà souligné nombre d'auteurs, ce thème induit, « par nature », une nécessaire interdisciplinarité. Et pourtant, reconnaissons qu'il reste étudié, à de rares exceptions près¹², de façon segmentée et cloisonnée, chacun élaborant à son égard ses propres définitions, ses problématiques, ses outils et ses méthodes. Les historiens doivent à Jean Halpérin dès 1952, puis à Lucien Febvre en 1956, le soin d'avoir dessiné les lignes pionnières d'une recherche qui ne fait que débiter¹³. Comme le précisait ce dernier,

14

il ne s'agit pas de reconstruire l'histoire à partir du seul besoin de sécurité, mais essentiellement de mettre à sa place, de restituer sa part légitime à un complexe de sentiments qui, compte tenu des latitudes et des époques, n'a pas pu ne pas jouer dans l'histoire des sociétés humaines un rôle capital¹⁴.

En d'autres termes, le risque, de tout temps au cœur des préoccupations des hommes, est une question historique centrale dont doivent se saisir les historiens. À certains égards, Emmanuel Le Roy Ladurie fut le premier à s'engager sur cette voie. Comme il le rappelle lui-même dans un article récent, mû par des préoccupations marxistes et scientistes de l'après-guerre, par son goût marqué pour l'histoire rurale et par son intérêt pour la dendrochronologie, il se consacra à partir de 1955 à l'histoire du fait climatique, recherchant le petit âge glaciaire et, en conséquence, certains facteurs majeurs des crises qui

11 *Naissance de la biopolitique, op. cit.* ; *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France, 1977-1978, op. cit.*

12 Quelques travaux synthétiques tentent toutefois de puiser dans l'interdisciplinarité : Denis Duclos, *L'Homme face au risque technique*, Paris, L'Harmattan, 1991 ; Peter L. Bernstein, *Plus forts que les dieux. La remarquable histoire du risque*, éd. française, Paris, Flammarion, 1998 ; Pierre Gabert et Jean Vaudour (dir.), *Risques naturels*, Paris, CTHS, 1999 ; *Pour une histoire culturelle du risque. Genèse, évolution, actualité du concept dans les sociétés occidentales*, Strasbourg, Histoire et anthropologie, 2004 ; Emmanuel Gleyse (dir.), *Peurs et risques contemporains. Une approche pluridisciplinaire*, Paris, L'Harmattan, 2005 ; Patrick Pigeon, *Géographie critique des risques*, Paris, Economica, 2005 ; F. Walter, B. Fantini et P. Delvaux (dir.), *Les Cultures du risque...*, op. cit.

13 Jean Halpérin, « La Notion de sécurité dans l'histoire économique et sociale », *Revue d'histoire économique et sociale*, XXX, n° 1, 1952, p. 7-25 ; Lucien Febvre, « Pour l'histoire d'un sentiment : le besoin de sécurité », *Annales E.S.C.*, XI, 1956, p. 244-247.

14 *Ibid.*, p. 244.

marquèrent les XIV^e-XIX^e siècles¹⁵. Dans son sillage, Pierre Alexandre, Alain Foucault et Pascal Acot complétèrent ou précisèrent cette histoire du climat qui, en France, est à la base d'une histoire des risques d'origine naturelle¹⁶. Si cette dernière est ensuite devenue un sujet d'études à part entière, c'est grâce aux travaux de René Favier, ainsi qu'à ceux qu'il a suscités ou dirigés. Il s'agissait selon lui de sortir l'historien du rôle réducteur de technicien des sources dans lequel il était cantonné par les demandes des autres sciences, et de l'inciter à décoder lui-même la mémoire des crises¹⁷. S'appuyant d'abord sur des données relatives à des événements catastrophiques survenus en montagne alpine, il ne tarda pas à en énoncer les premières définitions, problématiques et bases méthodologiques¹⁸. D'ailleurs, pour une grande part, ce sont les modernistes qui ont fait progresser la recherche sur le sujet, concentrant leurs efforts sur les risques naturels liés aux glaciers, aux eaux fluviales, aux tremblements de terre ou aux tempêtes¹⁹. Toutefois, René Favier n'a pas limité

- 15 Emmanuel Le Roy Ladurie, « L'Historien face à l'histoire climatique et à l'attitude des autorités en cas de conjoncture climatico-périlleuse », dans R. Favier (dir.), *Les Pouvoirs publics face aux risques naturels...*, op. cit., p. 13-29.
- 16 Emmanuel Le Roy Ladurie, *Histoire du climat depuis l'an Mil*, Paris, Flammarion, 1967 ; *Histoire humaine et comparée du climat. I : Canicule et glaciers, XIII^e-XVIII^e. II : Disettes et révolutions, 1740-1860*, Paris, Fayard, 2004 ; Pierre Alexandre, *Le Climat en Europe au Moyen Âge : contribution à l'histoire des variations climatiques de 1000 à 1425, d'après les sources narratives*, Paris, EHESS, 1987 ; Alain Foucault, *Climat : histoire et avenir du milieu terrestre*, Paris, Fayard, 1993 ; Pascal Acot, *Histoire du climat, du big bang aux catastrophes climatiques*, Paris, Perrin, 2004.
- 17 René Favier et Anne-Marie Granet-Abisset, « Pour une histoire des catastrophes naturelles : une étape dans une recherche collective », dans René Favier et A.-M. Granet-Abisset (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, MSH-Alpes, 2000, p. 271-276.
- 18 René Favier contribue activement depuis une dizaine d'années au développement de la recherche sur l'histoire des risques naturels. Il est en tant que spécialiste et expert associé à d'importants programmes scientifiques nationaux et européens. Il est l'initiateur des premiers colloques internationaux organisés en France sur cette question et ses publications en la matière font date : *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, MSH-Alpes, 2000 ; *Les Pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, op. cit. ; René Favier et Anne-Marie Granet-Abisset (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, MSH-Alpes, 2005 ; R. Favier, « Sociétés urbaines et culture du risque. Les inondations dans la France d'Ancien Régime », dans F. Walter, B. Fantini, P. Delvaux (dir.), *Les Cultures du risque*, op. cit., p. 49-86 ; « Gérer la catastrophe en montagne (XVII^e-XIX^e siècles) », dans *Tempêtes sur la forêt française*, op. cit., p. 119-131 ; R. Favier et A.-M. Granet-Abisset, « Histoire et mémoire. Histoire du climat et des risques naturels en France », dans D. Lamarre (dir.), *Les Risques climatiques*, Paris, Belin, 2005, p. 9-34 ; R. Favier, « Dieu, l'expert et les cataclysmes », *L'Histoire*, n° 304, décembre 2005, p. 34-45.
- 19 Citons, parmi les travaux récents, outre les ouvrages déjà référencés : Serge Briffaud, « Histoire des catastrophes naturelles », *Sources des travaux historiques*, n° 33, 1993 ; Christine Dourlens et Pierre A. Vidal-Naquet, *La Ville au risque de l'eau*, Paris, L'Harmattan, 1992 ; Paul Allard, « Éléments pour une problématique de l'histoire du risque. Du risque accepté au risque maîtrisé. Représentations et gestion du risque d'inondation

ses investigations aux seules sociétés modernes. Il s'est également intéressé au rapport au risque entretenu par les sociétés anciennes, cherchant à démontrer qu'« on ne saurait réduire [leurs] comportements à une simple passivité ignorante ou fataliste devant les événements catastrophiques²⁰ ». Les enquêtes d'époque le prouvent : au Moyen Âge comme durant la période moderne, les individus, et en particulier les élites, étaient simultanément porteurs de superstitions, de conceptions théologiques, d'explications rationnelles fondées sur l'observation et l'expérience, de savoir-faire face aux événements périlleux, et d'une mémoire des événements. En somme, les sociétés anciennes ont construit et alimenté en permanence une culture du risque qui leur était propre. Ce qui place la mémoire des dangers et ses usages en première ligne du déchiffrement de l'historien. Il lui revient d'apprécier pourquoi et comment furent inventés, fabriqués et enregistrés les événements catastrophiques, et comment ils devinrent des problèmes publics.

16

En ce qui concerne la période médiévale, l'étude du risque n'est pas tout à fait restée en sommeil. Nous devons ainsi à Jean Delumeau, à travers ses travaux portant sur les XIII^e-XVIII^e siècles, le soin d'avoir repris une partie de l'appel fondateur de Lucien Febvre. Se focalisant sur le péché ou les malheurs des temps, sur le sentiment de peur qu'ils ont produit et les réponses qui lui furent apportées, il a ouvert tout un pan de l'histoire religieuse et des mentalités²¹. En cela, il a contribué à préciser le schéma historique selon lequel la problématique du risque, longtemps dominée par les explications, les prescriptions et les pratiques ecclésiastiques, s'en serait, à partir du XVIII^e siècle, pour partie émancipée grâce à l'apport déterminant de la critique, du rationalisme et des sciences positives des Lumières. On ne saurait pourtant penser, et Jean Delumeau s'en garde bien, qu'au Moyen Âge l'exercice de la sécurité, c'est-à-dire la réponse au péril potentiel, était entièrement sous

en Camargue, XVIII^e-XIX^e siècles », *Ruralia* [en ligne], 2000-06-Varia, 25/01/2005 (ruralia.revues.org/document152.html) ; Grégory Quenet, *Les Tremblements de terre en France aux XVII^e et XVIII^e siècles. La naissance d'un risque*, Seyssel, Champ Vallon, 2005 ; L. Faugères, C. Villain-Gandossi, *Le Risque et la crise*, Malte, Foundation for International studies, 1990 ; Cécile Allinne, *Les Villes antiques du Rhône et le risque fluvial. Gestion des inondations dans les villes romaines. L'exemple de la basse vallée du Rhône*, thèse de doctorat soutenue en 2005 sous la direction de P. Leveau, Université d'Aix-en-Provence. Signalons aussi la tenue d'un colloque organisé par la Casa de Velázquez en septembre 2003 sur « Les sociétés méditerranéennes devant le risque ».

20 R. Favier et A.-M. Granet-Abisset, « Histoire et mémoire... », art. cit., p. 14.

21 Voir en particulier : Jean Delumeau, *La Peur en Occident XIV^e-XVII^e siècles*, Paris, Fayard, 1978 ; *idem*, *Le Péché et la peur. La culpabilisation en Occident (XIII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Fayard, 1983 ; *idem*, *Les Malheurs des temps. Histoire des fléaux et des calamités en France*, Paris, Larousse, 1987 ; *idem*, *Rassurer et protéger. Le sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Paris, Fayard, 1989.

contrôle religieux. Comme chez les modernistes, ce sont les crises d'origine naturelle qui ont essentiellement attiré l'attention des historiens de la période médiévale. Une *A.C.I.*²² « Jeunes chercheurs », menée entre 2002 et 2004 par G. Arnaud-Fassetta, fut consacrée au « Risque hydrologique dans le delta du Rhône au Moyen Âge ». Parmi d'autres études, retenons aussi celles de Jacques Berlioz relatives aux calamités contenues dans les *exempla*, ou celles d'Élisabeth Carpentier dédiées à la Peste Noire. Jean-Pierre Leguay s'est même essayé à une lecture globale des catastrophes au Moyen Âge²³. Les travaux portant sur la misère et la pauvreté, sur la marginalité et l'assistance, contribuent à leur manière à qualifier et à décrire les crises et les réactions humaines qu'elles suscité²⁴. Un colloque récent, organisé sur le thème de la violence et la mer, a donné à ses participants l'occasion de scruter les dangers, les tensions et les peurs suscités par le milieu et les activités maritimes, ainsi que les solutions imaginées pour s'en défendre²⁵. Enfin, il faut ajouter la contribution pionnière, et pourtant restée sans suite, de Louis-Augustin Boiteux qui, le premier, s'intéressa aux débuts de l'assurance maritime²⁶.

Sans être tout à fait neuve, la recherche sur le terrain précis des risques n'en est donc qu'à ses premières explorations. Il reste beaucoup à faire. Le Moyen Âge est pour ainsi dire resté vierge de toute investigation en la matière. Il en est de même pour les espaces maritimes et leurs populations riveraines. Et pourtant, la mer est de tout temps le lieu de prédilection des risques, qu'ils soient réels, supposés, hypertrophiés ou mythifiés. Elle peuple l'imaginaire et la symbolique ecclésiastique qui se réfèrent à ses périls pour

22 Action Concertée Incitative.

23 Jacques Berlioz, *Catastrophes naturelles et calamités au Moyen Âge*, Firenze, Sismel, 1998 ; Joëlle Burnouf, Nathalie Carcaud, Manuel Garcin, « Aléa et risques fluviaux dans la vallée de la Loire au Moyen Âge », 3^e Congrès international de l'archéologie médiévale et post-médiévale, *Medieval Europe Basel*, Bâle, 2002, p. 44-49 ; J.-P. Leguay, *Les Catastrophes au Moyen Âge*, Paris, J.-P. Gisserot, 2005 ; Élisabeth Carpentier, « Autour de la peste noire : famines et épidémies dans l'histoire du XIV^e siècle », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1962, p. 1062-1092 ; *idem*, *Une ville devant la peste. Orvieto et la peste noire de 1348*, Paris, SEVPEN, 1962, 2^e éd. Bruxelles, De Boeck université, 1993.

24 Voir en particulier les travaux de Michel Mollat : *Études sur l'histoire de la pauvreté (Moyen Âge-XVI^e siècle)*, 2 vol., Paris, Publications de la Sorbonne, 1974 ; *Les Pauvres au Moyen Âge. Étude sociale*, Paris, Hachette, 1978. Voir également les travaux de Bronislaw Geremek : *Les Marginaux parisiens au XI^e et au XV^e siècle*, Paris, Flammarion, 1976 ; *La Potence et la pitié. L'Europe des pauvres, du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Gallimard, 1987 ; *Les Fils de Caïn. L'image des pauvres et des vagabonds dans la littérature européenne*, Paris, Flammarion, 1991.

25 Mickaël Augeron et Mathias Tranchant (dir.), *La Violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004.

26 Louis-Augustin Boiteux, *La Fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, SEVPEN., 1968.

dénoncer le désordre dans l'ordre habituel de la nature²⁷. Et c'est ce qui en fait encore aujourd'hui le terrain d'action privilégié des aventuriers et sportifs de l'extrême. Il faudrait aussi, d'emblée, dépasser les seuls risques d'origine naturelle et élargir la question aux multiples risques anthropiques, dont la menace pesait déjà fortement sur les sociétés médiévales.

18

L'espace envisagé – les mers du Ponant –, composé du golfe de Gascogne, de la mer du Nord et des Manches anglo-normande et portugaise, prolongé par la Baltique, est suffisamment homogène pour espérer dégager des réponses globales, et, dans le même temps, suffisamment riche pour envisager des comparaisons. Son unité provient, d'une part, de l'internationalisation des échanges qui mettaient en relation ces espaces maritimes et, d'autre part, de l'adoption de la jurisprudence des Rôles d'Oléron par l'ensemble des populations riveraines. Cependant, chacune de ces mers était marquée par une problématique environnementale, politique et économique singulière, ce qui leur conférait une identité propre. Le champ chronologique retenu, vers 1100-vers 1550, correspond au premier essor et à la structuration des activités maritimes occidentales. À partir du XI^e siècle, les hommes paraissent plus assurés face à la nature. Chaque région littorale, plus ou moins associée à son *hinterland*, se spécialise alors dans des productions et des échanges spécifiques : le sel, le vin, le fer, la laine, le bois, les peaux, le fret, etc. C'est aussi le temps d'une compétition grandissante entre les seigneurs côtiers et les autorités princières au sujet des juridictions maritimes, compétition à laquelle prennent bientôt part les villes portuaires. Se succèdent une période de croissance et de paix, une période de dépression, de malheurs et de guerre, puis une période de reconstruction, ce qui doit permettre de différencier les risques structurels des risques conjoncturels. Après le milieu du XVI^e siècle, le développement des échanges entre l'Europe et les nouveaux mondes a fait basculer les activités maritimes dans une autre problématique.

Bien que trop souvent incomplet, le champ documentaire médiéval susceptible d'être mis à contribution est très vaste. Les sources narratives, telles que les chroniques, les histoires et annales princières, seigneuriales et urbaines, contiennent des informations relatives aux crises rencontrées par les populations, la mémoire qui en est faite, et les éventuelles dispositions prises à leur encontre pour remédier aux récidives. Certes, elles doivent être maniées avec précaution. Ainsi, les *exempla* médiévaux, s'appuyant sur des événements catastrophiques décrits parfois avec une relative précision,

27 Philippe Jansen, « Littérature hagiographique et catastrophe aux XIII^e-XIV^e siècles : les raisons d'une réalité absente », dans *Histoire des catastrophes naturelles*, Paris, Histoire au Présent, 1993, p. 25-27.

dispensent simultanément un message théologique fait de puissances maléfiqes, d'eschatologie, de sanction divine, de protection et d'intercession de la Vierge et des saints qu'il convient de critiquer²⁸. Il en est de même pour la littérature hagiographique, dont le contenu fait souvent référence à des évènements liés à la mer et où la catastrophe a une forte portée symbolique. Les sources normatives, plus neutres si l'on peut dire, sont également d'une grande richesse. Les lois et règlements touchant la défense des flottes et des côtes, ou l'extension et le développement des amirautés, les traités précisant les conditions de navigation des navires, les coutumes de la mer comme les Rôles d'Oléron définissant les comportements à bord, renferment quantité d'informations relatives à la prise en compte de divers risques. Il y a beaucoup à espérer des sources de la pratique. Les registres de notaires contiennent en effet nombre de chartes parties, de contrats de parsonnerie ou de contrats de construction navale, dont certaines dispositions visent à limiter les dangers et les pertes pesant sur la navigation et les échanges. Les registres de délibérations des villes décrivent avec précision les mesures mises en œuvre pour prévenir les périls et pour protéger les populations urbaines. Quant aux actes émanant des juridictions contentieuses (amirautés seigneuriales et royales, Table de Marbre, Parlement de Paris, administrations locales), ils peuvent témoigner des violences maritimes et de certaines vulnérabilités propres aux populations littorales. Les sources comptables (comptes de marchands, comptes royaux, seigneuriaux ou urbains) comportent des données fiscales relatives à certains dispositifs de protection et de défense ainsi que des informations portant sur les dépenses consenties à ces fins. Les sources « littéraires et scientifiques », comme les routiers de la mer, éclairent le bagage technologique dont disposaient les maîtres de navire pour anticiper les dangers en mer et aux abords des côtes. Les sources archéologiques (épaves de navires, témoignages de catastrophes naturelles, structures de défense contre les éléments marins) et iconographiques (enluminures, sceaux, portulans), complètent enfin les informations fournies par la documentation écrite.

Le risque est une notion dont la haute valeur historique a été jusque-là mésestimée. René Favier nous l'affirme : « l'étude des catastrophes naturelles offre aux historiens une entrée globale de la compréhension des sociétés²⁹ ». En d'autres termes, qu'il soit d'origine naturelle ou anthropique, le risque constitue une donnée stimulante et dynamique pour l'homme, aussi bien à l'échelle individuelle que collective : il façonne la relation au monde,

28 Jacques Berlioz, « Les Récits exemplaires, sources imprévues de l'histoire des catastrophes naturelles au Moyen Âge », dans *Histoire des catastrophes naturelles*, op. cit., p. 7-8.

29 René Favier, « Mémoires des catastrophes naturelles », dans *Les Bleus de la Terre*, CNRS Théma, n° 8, 2005, p. 97.

il recompose les inégalités sociales, il inspire les politiques publiques, il modèle la subjectivité, il objective les anxiétés, il guide les choix personnels et collectifs³⁰. Aussi, appliquée aux populations usagères de la mer et de ses littoraux, son étude devrait contribuer à mieux les définir. Elles regroupaient des couches variées des sociétés rurales et urbaines : des marins, des maîtres de navire, des sauniers, des pêcheurs à pieds, des paysans lorsque leurs terres étaient directement exposées aux aléas maritimes, des marchands, des armateurs, des affréteurs, des constructeurs de bateaux, etc. Il ne faut pas les confondre avec les « sociétés littorales », dans la mesure où cette expression désigne l'ensemble des habitants d'une zone côtière d'épaisseur variable, qui ne sont pas tous, loin s'en faut, soumis aux dangers venant de la mer. Nos populations d'étude sont donc hétérogènes et ne constituent pas, *a priori*, une société clairement établie. En réalité, leur unité ne relevait pas d'un territoire, ni d'une autorité publique. Ce sont en grande partie leurs représentations et leurs pratiques face au risque, dont la somme constitua une véritable culture spécifique, qui contribuèrent à façonner, à l'échelle européenne, un ensemble social relativement cohérent. En somme, l'enjeu scientifique ne consiste pas seulement à détecter et analyser historiquement et spatialement, avec la meilleure précision possible, toutes les menaces susceptibles de peser sur les individus, pour envisager et comprendre les stratégies de gestion qu'ils ont inventées et mises en œuvre. À une autre échelle, il s'agit de saisir la genèse médiévale d'une culture du risque, propre aux populations usagères de la mer et de ses littoraux, qui aurait transformé tout à la fois les modes d'organisation économique, sociale, administrative et politique, les modes de représentation du monde, et qui, par conséquent, aurait spécialement conduit – comme les progrès scientifiques et technologiques – l'Europe à son expansion et à sa « modernité ».

LA NOTION DE RISQUE AU MOYEN ÂGE : PROBLÈMES DE DÉFINITION

Nous ne disposons pas de définition unifiée du risque. Et pour cause : ce concept est polysémique. Il a reçu de la part de chaque discipline qui s'en est emparée, des interprétations qu'il ne faudrait pas, au motif des distances chronologiques et scientifiques, ignorer, mais au contraire réunir, comparer et critiquer. Commençons par préciser qu'elles considèrent communément que le risque n'existe que parce que le dommage qu'il contient est susceptible de toucher les hommes : une irruption solaire ne constitue pas un risque,

30 Gilles Chantraine, Jean-François Cauchie, « Risques et gouvernementalité », *Socio-logos* [<http://sociologos.revues.org>], n° 1, 12 avril 2006.

ce qui n'est pas le cas d'une irruption volcanique, et pourtant les énergies destructrices déployées par ces deux phénomènes sont sans commune mesure. Par ailleurs, il convient de distinguer le risque de la catastrophe (ou de la crise), la seconde en étant soit l'origine, soit la réalisation³¹.

Plusieurs significations nuancent le terme dans le *Grand Robert* : « Danger éventuel plus ou moins prévisible » ; « Éventualité d'un événement futur, incertain ou d'un terme indéterminé, ne dépendant pas exclusivement de la volonté des parties et pouvant causer la perte d'un objet ou tout autre dommage » ; « Le fait de s'exposer à un danger ». De ces propositions, trois éléments principaux se dégagent : le risque contient à la fois les notions de menace, de hasard et de préjudice. C'est ce que confirme la définition onusienne, admise et employée en particulier par la géographie : le risque est le produit de la probabilité d'un aléa par la valeur d'éléments à risques et par leur degré de vulnérabilité. Récemment, des échanges interdisciplinaires réalisés au sein du groupe genevois *M.R.M.* (Management des Risques Majeurs), entre spécialistes des sciences de la terre, des sciences de la vie et des sciences sociales, ont permis de préciser davantage la nature des ingrédients fonctionnels qui composent le risque : il peut être défini comme la combinaison d'un aléa (phénomène naturel ou anthropique produisant le danger, dont il faut décrire et quantifier le fonctionnement, l'occurrence et l'intensité), d'un élément à risque (individus, et tout ce qui est attaché à leur existence, susceptibles d'être soumis à l'aléa), d'une vulnérabilité (fragilité de l'élément à risque), d'une résilience (capacité du ou des individus à absorber et à supporter l'impact de l'aléa et à se réorganiser pour retrouver un état d'équilibre), dans un temps et un espace donnés³².

Analytique et opérationnelle, la définition du *M.R.M.* mérite d'être retenue, d'autant qu'elle rend compte des deux principales approches méthodologiques adoptées par les scientifiques³³. L'une, objectiviste, dite aussi réaliste, considère

31 Jacques Berlioz et Grégory Quenet, « Les Catastrophes : définitions, documentation », dans *Histoire et mémoire, op. cit.*, p. 21-23.

32 Jean Rossiaud, « Sociologie et risque majeur », dans *Les Risques climatiques, op. cit.*, p. 40-41 ; Anne-Marie Granet-Abisset, « La Connaissance des risques naturels : quand les sciences redécouvrent l'histoire », dans *Histoire et mémoire, op. cit.*, note 4. Des définitions complémentaires relatives au champ lexical du mot risque figurent dans : S. Bonnefous, M.H. Massuelle et V. Richard, *Aspects sémantiques du risque : vocabulaire lié au risque à travers une analyse bibliographique* [www.rdrisques.org/biblio/semantique/aspects%20semantiques.pdf/download], décembre 1996, mise à jour mars 1997.

33 C. Gilbert, « Un tournant dans l'analyse des risques et des crises ? », art. cit., p. 10-14 ; J. Rossiaud, « Sociologie et risque majeur », art. cit., p. 35-37. Ce dernier parle du risque comme d'une notion « socialement construite » ; Albertina Oliverio, *Épistémologie de l'action et théorie de la rationalité. Une étude du cas des comportements à risque face au VIH/sida*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2002, p. 12, p. 35-45.

que le risque existe par nature, et qu'à ce titre il peut être expertisé, quantifié et modélisé selon des méthodes technico-scientifiques, comme les échelles d'intensité ou les probabilités. La finalité de ce travail vise à l'assujettissement du danger. Aussi, une attention particulière est-elle portée à l'aléa qu'il faut connaître dans ses moindres détails afin que l'individu ou le groupe potentiellement menacés disposent de la liberté nécessaire pour réaliser des choix rationnels : ignorer le péril, s'en défendre, le braver, l'éliminer. D'une certaine manière, l'histoire du climat participe à ce travail et peut être retenue comme modèle pour décrire le passé d'autres phénomènes naturels ou anthropiques. L'autre approche, constructiviste, insiste davantage sur le caractère subjectif et qualitatif du risque qui, au contraire, n'existe pas en soi. Il devient alors la perception et la représentation, en partie irrationnelles, qu'ont les hommes d'un danger. Selon cette perspective, le risque n'est pas objectivement – ou en tous cas pas complètement – mesurable, parce qu'il relève toujours de données qui échappent à la conscience et au contrôle de son observateur. Il naît du sentiment d'insécurité que produit une chose incomplètement connue : « Si tout était explicite et se présentait sans aucune possibilité de variation par rapport à ce qu'on attend ou à ce qu'on présume, la condition de risque se trouverait éliminée, étant dépourvue de sens³⁴ ». Ici, la vulnérabilité et la résilience sont les données fonctionnelles spécialement prises en compte. Entre nature et culture, ces deux orientations scientifiques, objectiviste et constructiviste, trop facilement opposables, participent en réalité à un même *continuum* sémantique que complète l'approche psychanalytique. En situation de risque, les choix sont soumis aux déformations des perceptions et des évaluations. La peur suscitée par un objet extérieur, identifié et menaçant, provoque des comportements déterminés par des facteurs psychologiques inconscients. Ces derniers relèvent des pulsions de vie, d'autoconservation et de mort. Ils recourent à des mécanismes de défense qui tendent à la stabilité et au maintien par des mesures de sauvegarde, de protection, de rassemblement et d'élaboration³⁵.

Toutes ces acceptions, validées par les sciences humaines et sociales, doivent être retenues pour notre étude. Remarquons toutefois qu'elles n'accordent que peu de place au temps. Et pourtant, chaque risque est aussi une histoire particulière, celle d'une relation entre un individu ou un groupe social et un

34 Stefano Maso, *Fondements philosophiques du risque*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 11-19.
 35 Jean-Jacques Amyot, « Interdits de risque », dans Jean-Jacques Amyot et Michel Billé (dir.), *Vieillesse interdites*, L'Harmattan, Paris, 2004, p. 163-164 ; Jacques Berlioz et Grégory Quenet, « Les Catastrophes : définitions, documentation », dans *Histoire et mémoire*, op. cit., p. 21-23 ; Alain de Mijolla (dir.), *Dictionnaire international de la psychanalyse*, Paris, Hachette, 2002.

fait périlleux. Pour alimenter la polysémie du concept dans une perspective plus historique, il faut ajouter que le risque a pour origine l'expérience, la détection ou le souvenir d'un évènement initial dangereux (une atteinte, une blessure, une destruction, voire un anéantissement), subi par les hommes, ce qu'ils produisent ou ce qu'ils s'approprient ; subséquemment, il est ensuite la représentation, l'anticipation et l'appréhension d'une réplique de l'évènement initial ou de son dérivé. En d'autres termes, sa construction procède d'une chronologie de faits qui commence par la crise, à partir de laquelle est identifié un danger qui est ensuite appréhendé en risque. Cette définition met en avant l'expérience du dommage originel qui est l'objet central et référent de tout risque. La crise première renvoie à « l'idée de désordre, de chaos mettant en cause voire en péril ce qui est établi dans l'ordre des choses, des hommes, des institutions ». Quelles que soient la nature, l'amplitude et l'intensité objectives du danger, son appréciation subjective originelle conditionne la manière dont il est ensuite mémorisé et redouté. Par ailleurs, comme le laisse aussi entendre le *Grand Robert*, cette définition souligne qu'il s'agit d'une notion performative³⁶. Le risque ne désigne pas uniquement l'éventualité d'un danger ; il exprime simultanément l'existence de réactions face à lui. Et c'est bien cela qui intéresse l'historien. Sans mésestimer le caractère objectivable de certaines données fonctionnelles, ce qui compte d'abord, c'est la restitution de l'ensemble du séquençage des liens de causalité qui du péril mènent aux réactions humaines. Ainsi, la menace de l'éventuelle reproduction d'un dommage oblige à prendre des dispositions, en tentant par exemple d'évaluer, de connaître et d'expliquer la nature et la cause du péril, ou en développant la prévision, la prévention et la sécurisation. Parfois même, par l'insécurité qu'il génère, le risque suscite l'innovation et peut donc être recherché pour ses vertus stimulantes. À une échelle supérieure, c'est ensuite le caractère mémoriel et systémique du risque qui retient l'attention. Il est une puissante notion socioculturelle chargée d'identité et d'idéologie, génératrice de solidarités. Le politique l'utilise pour l'aider à gérer et réguler des tensions vécues par la communauté, ou pour assurer l'autonomie de cette dernière, en la distinguant de « l'autre », de l'étranger, du porteur de danger³⁷. En d'autres termes, c'est une forme parmi d'autres de prise en compte d'un problème. Enfin, c'est un marqueur significatif de la modernité, qui varie selon les sociétés et les individus, dans le temps et dans l'espace.

La terminologie d'aujourd'hui doit ensuite être confrontée au vocabulaire médiéval. Précisons aussitôt que le vocable « risque » est encore, au sein

36 J. Rossiaud, « Sociologie et risque majeur », art. cit., p. 36-37.

37 *Histoire et mémoire, op. cit., Introduction*, p. 9.

des langues européennes, en cours de construction au Moyen Âge. Il ne devient usuel qu'à partir de la seconde moitié du XVI^e siècle. D'autres termes connexes étaient alors employés, mais ils ne recouvraient que partiellement la sémantique actuelle du mot, et se rapportaient davantage à la notion d'aléa. On pourrait l'associer au terme latin *periculum*, auquel sont également adjointes les idées de danger, de péril et d'épreuve. Selon Du Cange il faudrait alors le rapprocher de *malum* (calamité, mal, malheur) et de *damnum* (perte, dommage, détriment, préjudice, tort). En ancien français, certains termes voisins permettent de préciser les représentations médiévales du risque. Ainsi le mot *danger* ou *dangier* renvoie, selon Frédéric Godefroy, aux notions de puissance, pouvoir, droit, empire, domination et jouissance. Il précise que « l'acception moderne du mot danger est venue de *dangier* pris dans le sens de pouvoir, parce que, être sous le pouvoir de quelqu'un, c'est souvent courir un péril ». D'ailleurs, le terme « péril » comporte à l'origine lui aussi la double signification de pouvoir et de peur. Enfin, le terme « fortune », synonyme de malheur, d'accident, mais aussi de hasard funeste, vient compléter le vocabulaire du Moyen Âge. Comparée à la sémantique contemporaine, la lexicologie médiévale se rapprochant de la notion de danger s'en distingue sur deux points. D'une part, le terme ne renvoie pas uniquement à un fait périlleux : il indique simultanément qu'il relève d'un pouvoir supérieur exercé sur les hommes. D'autre part, il induit implicitement le caractère imprévisible de la menace.

L'étymologie du terme « risque », difficile à retracer, abonderait dans ce sens. Deux articles récents de Mikel de Epalza et de Christiane Villain-Gandossi permettent de préciser ses origines³⁸. Le vocable est emprunté à l'italien *risco*. Les premières attestations du terme datent du milieu du XIII^e siècle et proviennent de documents génois se rapportant à la mer : *risicum et fortunam maris*. Deux hypothèses étymologiques avaient été jusque là envisagées : une ascendance du substantif verbal *resicum* (de *resicare*, « couper ») qui, par extension, aurait pris le sens « d'écueil » puis de « danger » ; la transformation de *rixicare*, d'après *rixare*, se « quereller », « se battre³⁹ ». Une autre explication, plus probante, est défendue par les deux auteurs. Le terme proviendrait du mot arabe *rizq* qui, dans le Coran, signifie : « tout ce que la providence fournit, qui peut être bon ou mauvais pour le musulman ». Pour prolonger cette interprétation, on peut en quelque sorte y voir le pendant arabe de la *Fortuna*

38 Mikel De Epalza, « Origines du concept de risque : de l'Islam à l'Occident », dans L. Faugères, C. Villain-Gandossi, (dir.), *Le Risque et la crise, op. cit.*, p. 63-70 ; Christiane Villain-Gandossi, « *Risicum maris vel fortuna* : aux origines du concept de risque en Occident », dans *Pour une histoire du « fait maritime »*, Paris, C.T.H.S., 2001, p. 51-66.

39 C'est l'explication privilégiée par le *Grand Robert*.

antique (déesse du hasard) et de la Providence chrétienne. Ces conceptions, se rapportant aux notions de danger et de risque, signifieraient qu'elles étaient acceptées comme une chose divine, ce qui induisait un renoncement à toute tentative de s'en préserver. Ainsi, un navire en partance pour un long voyage naviguait, selon l'expression consacrée dans les chartes-parties, « au plaisir de Dieu ». Au final, il faudrait croire, malgré l'existence du mot dès le milieu du XIII^e siècle, que le contenu conceptuel du risque n'existait pas encore dans les actes et la pensée du Moyen Âge.

Concrètement, la réalité des faits supplée la vacuité partielle des vocables : René Favier nous le rappelle. Depuis les temps anciens, les catastrophes naturelles ont conduit les autorités publiques, locales et centrales, à prendre en charge la protection des populations et la prévention des crises. C'était déjà le cas durant l'Antiquité romaine. Sans formuler clairement le concept, l'État réagissait au risque d'inondation par des lois, afin que soit assuré l'entretien régulier du Tibre et de ses berges. Ce modèle règlementaire fut ensuite reproduit par les villes de la vallée du Rhône⁴⁰. Suite à la submersion de la vallée du Grésivaudan en 1219, la municipalité de Grenoble et les Dauphins s'employèrent à prévenir la répétition d'un évènement marqué au fer rouge dans la mémoire collective, en imposant une politique d'aménagement de la plaine du Drac⁴¹. Les « ingénieurs » cisterciens eux-mêmes maîtrisaient les techniques leur permettant de drainer les marais, de canaliser, rediriger, contenir et stocker les eaux, pour circonvier, préventivement parfois, différents dangers comme la sécheresse ou les inondations. Sous l'Ancien Régime, à l'occasion de crues, les sociétés urbaines avaient recours aux cérémonies religieuses pour empêcher ou limiter la catastrophe. Mais elles entreprenaient simultanément la recherche rationnelle des causes et développaient des politiques de protection et de prévention⁴². L'on peut penser aussi aux quarantaines qui furent construites dès le XIV^e siècle aux abords des villes, au moment de l'annonce d'épidémies, pour en éviter la propagation. Voilà autant de comportements qui prouvent l'existence de la notion de risque dans les esprits et les comportements du Moyen Âge. Alors que l'aléa (les causes de la peste par exemple) était indéterminé, les autorités publiques avaient conscience de l'existence d'une menace potentielle et

40 Cécile Allinne et Philippe Leveau, « Les Villes antiques du Rhône et le risque fluvial », dans R. Favier (dir.), *Les Pouvoirs publics face aux risques naturels...*, op. cit., p. 195-218.

41 René Favier, « Grenoble 1219 : l'inondation et les pouvoirs », dans R. Favier (dir.), *Les Pouvoirs publics face aux risques naturels...*, op. cit., p. 33-37.

42 René Favier, « Sociétés urbaines et culture du risque. Les inondations dans la France d'Ancien Régime », dans F. Walter, B. Fantini, P. Delvaux, *Les Cultures du risque*, op. cit., p. 52-58.

cherchaient à en prévenir les effets par l'isolement des étrangers. De manière plus empirique encore, afin d'anticiper la disette, les paysans avaient pris l'habitude de diversifier leurs cultures. Ils avaient remarqué que la variété des cycles végétatifs des céréales cultivées limitait l'impact des intempéries sur la production. Sans pouvoir le dire, ils se protégeaient de fait du risque que les incertitudes climatiques faisaient peser sur l'alimentation. Et je m'en tiens là aux seuls fléaux avec lesquels il fallait sans autre choix composer. Rien n'obligeait au XIII^e siècle un marchand bordelais à embarquer du vin pour l'Angleterre, sur un navire fragile et mal équipé, sous la menace du temps, des hauts-fonds, des courants, de la guerre, des arrestations arbitraires, de la piraterie, des fluctuations des prix et des monnaies ; et pourtant, conscient de sa vulnérabilité et mû par l'appât du gain, il estimait que, probablement, ces risques pouvaient être absorbés.

26

Dans ses volumes de complément, Frédéric Godefroy propose une petite entrée au terme risque qui vient nuancer l'approche initiale⁴³ : « chance (c'est-à-dire aléa) douteuse à laquelle on se trouve exposé ». Cette proposition – il est vrai tardive – plus neutre, s'écarte de la vision théologique du danger et s'accorde davantage avec une conception actuelle. En réalité, deux perceptions du risque se côtoyaient au Moyen Âge : l'une, religieuse et dominante dans la langue écrite des clercs, tournée vers la divine Providence ; l'autre, profane et pratique, laissant à l'homme une possibilité d'analyse, de réaction, voire d'anticipation. Traditionnellement, il est vrai que les sociétés anciennes, démunies d'un point de vue technologique, ont cherché à réduire l'incertitude en imposant aux esprits des explications magico-religieuses et aux comportements la stabilité de l'ordre social. Mais les documents narratifs, qui associent la catastrophe à l'action divine, ne doivent pas être pris au pied de la lettre : « La colère de Dieu, c'est souvent le moyen pour les autorités religieuses d'instrumentaliser la catastrophe⁴⁴ ». S'en tenir aux mots de l'Église ne suffit donc pas. « Au Moyen Âge, un évènement pouvait s'expliquer tant selon des raisons théologiques et morales que suivant des raisons naturelles. Elles s'opposaient moins qu'elles ne se complétaient : les premières expliquaient en général, et les secondes, en particulier⁴⁵ ». En conséquence, la domination des représentations ecclésiastiques du danger dans les écrits médiévaux, qui prônent le renoncement à toute autre forme d'explication et de lutte – en particulier lorsque le péril est d'origine naturelle –, ne doit pas détourner l'historien de l'observation des faits. Si l'on scrute les réactions des populations

43 Frédéric Godefroy, *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous ses dialectes du IX^e au XV^e siècle*, Paris, F. Vieweg, 1881-1890, 10 vol.

44 « Dieu, l'expert et les cataclysmes », entretien avec René Favier.

45 J. Berlioz, *Catastrophes naturelles...*, *op. cit.*, p. 24.

confrontées à une menace, il est possible de discerner des stratégies de prévision, de prévention et de protection conformes à l'acceptation du risque telle qu'elle existe aujourd'hui. Cela est spécialement vérifiable chez les usagers de la mer : aux prises avec une multitude de dangers qu'il leur fallait, d'une manière ou d'une autre, maîtriser pour survivre, ils outrepassaient de fait, par leurs activités, les conceptions religieuses à l'égard de l'élément marin – à la fois purgatoire et espace du chaos – et du commerce – suspecté, voire interdit quand il touchait l'argent. À l'aide des outils intellectuels les plus récents et dans le respect des réalités culturelles du Moyen Âge, c'est cette réalité qu'une telle recherche propose notamment de saisir.

Ce hiatus sémantique étant levé, on conçoit combien l'étude du risque remet en cause l'approche déterministe trop rapidement adoptée par les historiens des temps médiévaux. De fait, désormais un champ de recherche beaucoup plus large s'ouvre à nous et plusieurs questions méritent d'être posées en objectifs de travail. Quelle conscience, quelle perception les populations usagères de la mer et des littoraux avaient-elles des dangers qui les environnaient ? Pourquoi certains événements ou problèmes rencontrés par les sociétés humaines sont-ils appréhendés comme des risques et d'autres non⁴⁶ ? Quelles explications naturelles et surnaturelles leurs attribuaient-elles ? Quelle anticipation de leur survenue étaient elles capables de développer ? Comment les actions normatives des autorités publiques, locales et centrales, se sont-elles progressivement imposées aux explications religieuses et à la fatalité ? Comment furent acceptées et mises en œuvre ces règles par les populations ? Le risque étant à la fois né des activités maritimes et inscrit au cœur de la modernité, en quoi les sociétés littorales ont-elles été précocement modernes ? Autant de questions qui en appelleront d'autres et auxquelles il serait possible de répondre grâce à l'adoption d'un plan de travail global.

NATURE DES RISQUES ENCOURUS PAR LES SOCIÉTÉS LITTORALES

Dans les villes marchandes italiennes de Venise, Florence et Gênes, on assurait dès le XIV^e siècle contre « les actes de Dieu, de la mer et des gens ». Et à Marseille, deux siècles plus tard, étaient couverts les risques

tant divins qu'humains, d'amis ou d'ennemis, cogités ou incogités, détentions de seigneurie tant ecclésiastiques que temporelles, repréailles, marque et contre-marque juste ou vraiment injuste, de bande, contrebande, du feu, du vent, du jet à la mer⁴⁷...

⁴⁶ C. Gilbert, « Un tournant dans l'analyse des risques et des crises ? », art. cit., p. 10.

⁴⁷ L. A. Boiteux, *La Fortune de mer*, op. cit., p. 152.

Conformément à la définition initiale du risque donnée par le *M.R.M.*, il nous faut analyser séparément, pour étudier leurs interactions, ses composantes fonctionnelles. Dès le Moyen Âge, deux types d'aléas, qui ne sont pas hermétiquement cloisonnés mais au contraire se mêlent et s'influencent souvent, pesaient spécifiquement sur les populations littorales : les uns d'origine naturelle et les autres d'origine anthropique.

Les premiers sont peut-être les plus accessibles à l'historien. Ils agissaient profondément sur des sociétés qui ne disposaient encore que d'un faible bagage technologique. Ce sont leurs représentations symboliques qui reviennent inlassablement dans le discours théologique. Ils tenaient notamment à l'instabilité, parfois brutale et toujours redoutable, de l'élément marin. Par tous temps, les courants de marée contraignent la navigation. Cela est particulièrement sensible dans certains secteurs tels que les estuaires, les espaces entre les îles et le continent (Oléron, Ré, Noirmoutier, Sein, Ouessant, Jersey, Guernesey), au passage de raz ou de pas (Galice, Finistère, Calaisis), ou au fond d'échancrures littorales. L'amplitude de la marée peut ainsi s'élever à 13 mètres au Mont Saint-Michel. Dans le golfe du Morbihan (havre d'Auray) ou le long des côtes occidentales du Cotentin, les courants atteignent ou dépassent parfois les 10 nœuds. Et dans les grands estuaires de la Seine, de la Loire et de la Gironde sévit le mascaret. En dehors de rades abritées, partout la houle rencontre à proximité des côtes quelques écueils et hauts-fonds sur lesquels elle vient se briser plus ou moins violemment. Dans des circonstances plus rares, à l'occasion de tempêtes ou de tremblements de terre, la mer peut « sortir de son lit », occasionnant un *vimer*, c'est-à-dire une inondation ou un raz-de-marée. Les soubresauts météorologiques présentent également de nombreux dangers. L'on pense immédiatement aux profondes dépressions qui viennent balayer l'Europe par l'ouest durant la mauvaise saison, occasionnant dans les cas extrêmes d'ouragans des vents de plus de 200 km/h. Bien que moins intenses, les orages et vents thermiques estivaux présentent, sur mer comme sur terre, une autre menace réelle. Quant au brouillard, épais et durable l'hiver en Manche, il désoriente et rend aveugle le maître de navire. Les déplacements des bancs de sables sont eux aussi redoutables. Dans les estuaires ou le long de secteurs littoraux gascons, poitevins, normands, picards ou flamands, ils forment autant d'écueils ambulants sur lesquels la mer déferle et les navires s'échouent. Ils en viennent même parfois à colmater des bras de mer ou des embouchures. Dans les ports, ils comblent et obstruent les chenaux d'accès. Sur terre enfin, les migrations dunaires forment d'autres *vimers* qui couvrent les habitations et les champs.

À ces périls, produits par l'environnement naturel, viennent s'ajouter d'autres dangers, tout autant redoutables, provoqués par les hommes eux-mêmes. Dès le XII^e siècle, et à plus forte raison lors des conflits ouverts des XIV^e et XV^e siècles, la guerre frappa de façon chronique les frontières maritimes qui devinrent un enjeu stratégique pour les belligérants. Batailles navales, sièges de villes portuaires, descentes dans les îles et expéditions corsaires connurent des développements intenses durant la guerre de Cent Ans. En temps de trêves ou de paix, le bruit des armes, de la force et des exactions ne s'éteignait pas pour autant. Les razzias maintenaient l'insécurité dans les campagnes littorales. Et la piraterie continua, bien après le Moyen Âge, d'écumer les mers aux passages vulnérables de la circulation maritime. À bord des navires et dans les ports, les tensions sociales et économiques récurrentes se vidaient lors de rixes, de destructions et de déprédations dont les conséquences, parfois mortelles, peuplent les registres des séries judiciaires. Les défaillances technologiques, sans atteindre les incidences contemporaines, faisaient encourir nombre de dangers. Un navire mal construit, mal gréé, mal chargé ou mal lesté, menaçait de chavirer ou de se disloquer ; un espace portuaire inadapté, insuffisamment balisé et entretenu, rendait périlleuses les manœuvres d'approche et de stationnement ; des quais et des étiers sous-équipés contraiaient et fragilisaient les déchargements ; les dépôts de lest intempêtifs dressaient des écueils à l'entrée des havres. Les désordres suscités par l'internationalisation toujours plus poussée des échanges, faisaient craindre les effets néfastes de la concurrence et de l'innovation. Il faut aussi considérer les fluctuations arbitraires imprimées sur les sauf-conduits, la fiscalité et la monnaie par les autorités princières qui pouvaient soudainement modifier de façon considérable les conditions du commerce. Ajoutons enfin que des aléas de natures différentes pouvaient se combiner et aggraver leur potentiel de dangerosité. Ainsi, le déversement de déchets de toutes sortes, comme souvent dans les ports, combiné aux phénomènes d'ensablement, accélérât leur comblement. La mauvaise qualité de l'ancrage d'un navire pouvait entraîner lors d'une tempête, dans une rade très occupée, la rupture de ses amarres et des collisions en chaîne dans l'ensemble du plan d'eau de stationnement.

L'inventaire et la description qualitative des aléas doivent être complétés par une estimation aussi précise que possible de leur intensité, ce qui complique grandement la tâche de l'historien⁴⁸. Ce travail est rendu extrêmement

48 Selon Philippe Schoeneich et Mary-Claude Buset-Henchoz, « Risques naturels, espace vécu et représentations : le nécessaire décodage de la mémoire », dans *Histoire et mémoire*, *op. cit.*, p. 254.

difficile du fait de l'absence de données claires, neutres et détaillées sur les crises et accidents survenus au Moyen Âge. Ainsi, à l'intérieur d'une source narrative, pour dégager correctement l'intensité objective d'un aléa, c'est-à-dire son intensité réelle exprimée de façon quantitative (amplitude, extension, durée), il faudrait en mesurer l'intensité subjective qui peut en modifier l'ampleur. Or cette dernière, qui relève de la perception et du degré de crainte du phénomène, et qui varie donc selon la nature des pertes subies – allant de simples forêts ou de terres à des vies humaines –, tend à submerger la réalité des événements. Aussi, les sources narratives doivent-elles être critiquées et « corrigées » avant toute utilisation statistique. Pour y remédier, il faudrait pouvoir disposer de marqueurs probants que seules l'archéologie et les sciences de la terre et de la vie peuvent fournir. Ainsi, dans le cas d'un raz-de-marée, les traces et vestiges des destructions subies par les constructions humaines et leur environnement devraient être recherchées et analysées. Par ailleurs, il est nécessaire d'établir simultanément une cartographie et une chronique, c'est-à-dire une cartographie historique des manifestations des dangers, afin d'en saisir le *continuum* phénoménologique⁴⁹. Il serait ainsi possible d'envisager globalement, dans le temps et dans l'espace, les concentrations, dispersions, continuités et discontinuités d'aléas de natures différentes.

Les éléments à risque étaient évidemment très nombreux, et il n'est pas question ici d'en dresser l'inventaire. Ne retenons pour l'instant que ceux dont la vulnérabilité était la plus évidente et la plus sensible. Pour faire court, il s'agissait de l'ensemble des acteurs, matériels et activités liés à la mer. Les marins et leurs navires étaient en première ligne des aléas du milieu maritime. Leur vulnérabilité tenait aux faiblesses de leurs moyens technologiques qui, bien qu'en amélioration constante, ne leur permettaient guère de s'affranchir des périls de la mer. Leurs bâtiments, dépendants du vent et peu maniables, échappaient difficilement à un coup de vent ou aux courants. Leurs techniques de navigation, empiriques, fondées sur l'observation du milieu, quelques recettes nautiques, la sonde et parfois la boussole, les tenaient à proximité des côtes pour des navigations essentiellement diurnes. Les sauniers, conquérants des marais, se savaient dépendants de la clémence des éléments. Les transgressions marines et les pluies abondantes avaient tôt fait de déborder les digues et de saper leur travail patient et harassant de drainage, de canalisation et de répartition des eaux. Les pêcheurs, dans leur majorité établis sur l'estran, craignaient que ne soient démolis ou emportés leurs dispositifs de capture : si certaines pêcheries maçonnées résistaient davantage aux coups de mer, les

49 Lucien Faugères, « La dimension des faits et de la théorie du risque », dans L. Faugères, C. Villain-Gandossi, *Le Risque et la crise, op. cit.*, p. 35.

filets et les nasses étaient beaucoup plus vulnérables. À un moindre degré, il en était de même pour les exploitants des campagnes littorales. Les ports et leurs villes attenantes, espaces de concentration de richesses mais aussi lieux de pouvoir, étaient fragilisés par leur succès. La densité de leur trafic et l'encombrement de leurs rives exposaient leurs pratiquants aux collisions, échouages et incendies, comme à la convoitise de forces extérieures. Les marchands, sans réelle protection, craignaient, pour eux et pour leurs biens, les périls naturels de la navigation, mais également les déprédations pouvant survenir à tout moment et en tout lieu, en temps de guerre comme de paix, sur mer comme dans un havre. Acteurs sans être décideurs, ils avaient de surcroît à souffrir des changements soudains du contexte économique, rendu aléatoire par les arrêts arbitraires des autorités politiques et judiciaires, et par les variations saisonnières des productions et des prix.

LES REPRÉSENTATIONS ET LES RÉACTIONS

L'histoire de la prise en compte et de la gestion du risque se confond avec celles des milieux naturels, des perceptions et représentations des dangers, des savoirs vernaculaires et scientifiques, de la mobilisation des forces économiques, sociales, politiques, administratives et culturelles⁵⁰. Ce ne sont d'ailleurs pas tant les périls que les tentatives d'y obvier qui nous intéressent ici. Elles relèvent en partie de la capacité qu'avaient les hommes à connaître et à décrire les aléas, leur vulnérabilité et le territoire auquel ils étaient associés. C'est ce dont furent chargés les ingénieurs de l'époque moderne à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle. C'est ce à quoi s'employaient aussi, avec moins de discernement et de méthode, les populations littorales au Moyen Âge.

La question des représentations est cruciale et mérite une étude attentive. Elle soulève des problèmes multiples : celui de la perception, de la conscience et de la hiérarchisation des dangers, celui de la nature des explications estimées ou déterminées, apprises ou inventées, suspectées ou éprouvées, celui de la mémoire des événements. Nous avons commencé à le dire : le tabou et le péché enveloppaient l'ensemble des risques d'origine naturelle dont personne ne paraît alors contester la divine inspiration, création et manifestation. Mais cette explication n'interdisait nullement l'accumulation de savoirs empiriques, mémorisés et objectivés. Bien que l'élément marin fût communément conçu comme une puissance théologique, un abîme, un purgatoire, un révélateur de l'humanité, ses marges littorales pouvaient

50 Denis Cœur, « Aux origines du concept moderne de risque naturel en France : le cas des inondations fluviales (XVIII^e-XIX^e siècle) », dans *Histoire et mémoire, op. cit.*, p. 120.

être aussi un objet de connaissance. Les routiers et portulans en donnent la preuve. Les courants, écueils et profondeurs étaient précisément enregistrés et repérés par les marins. Ils savaient calculer l'heure des marées et en estimer l'amplitude. Leurs savoirs nautiques devaient également, à l'image de ceux des sociétés primitives contemporaines, comprendre des observations relatives aux circonstances climatiques, aux oiseaux et aux animaux marins, à la couleur de l'eau, à la forme et la direction de la houle, etc., grâce auxquelles il était possible de prévenir la survenue d'un danger. Il faudrait également analyser selon quelles conceptions, quels critères et quelle mesure ces populations pouvaient considérer qu'un risque était acceptable ou non. Il l'était dès lors que le rapport entre, d'une part, les dommages matériels et psychologiques, réels ou supposés, qu'un évènement pouvait produire et, d'autre part, les capacités de la collectivité qui y était confrontée à s'en défendre et les gérer, à les admettre et les supporter n'était pas trop déséquilibré⁵¹. Lorsqu'à l'inverse ce rapport s'avérait trop important et ne laissait espérer aucune réaction utile, le risque conduisait à une attitude fataliste face au danger. Au surplus, le coût des moyens à réunir pour mettre en œuvre la gestion du risque influait lui aussi fortement sur la propension à l'accepter ou à y renoncer.

Néanmoins, des solutions étaient recherchées dans les limites des représentations et du bagage technologique dont disposaient les usagers de la mer et des littoraux. Pour cela, il fallait agir sur au moins une des composantes fonctionnelles du risque : maîtriser voire éradiquer l'aléa, réduire la vulnérabilité, distancier l'aléa de l'élément à risque, augmenter la résilience. Concrètement, cela se traduisait par plusieurs attitudes qui pouvaient se combiner : détecter, comprendre, évaluer, anticiper, prémunir, compenser, défendre, alerter, secourir. Parmi les principales stratégies de gestion mises en œuvre par les populations, nous pouvons en retenir d'ores et déjà quelques-unes. La pluriactivité, notion contemporaine développée en particulier par la géographie et l'économie, fut longtemps un moyen de sécuriser son existence en diversifiant ses productions et ses occupations. Pratiquée de façon horizontale, elle permettait à un individu ou à un groupe d'élargir le potentiel de ses ressources économiques, et donc de diluer les risques de pénurie. Le producteur, redoutant les aléas climatiques, n'agissait pas autrement : saunier, il employait ses *bossis*⁵² pour l'élevage de quelques bêtes ; vigneron, il pouvait entretenir un cheptel qui, de surcroît, amendait sa terre. Dans ces circonstances, le but était d'abord de garantir un revenu minimum, ensuite de disposer de quelques moyens de subsistance supplémentaires. Le marin

51 C. Gilbert, « Un tournant dans l'analyse des risques et des crises ? », art. cit., p. 31-32.

52 Plates-formes de terre qui entouraient les aires saunières.

était mû par des motivations similaires lorsqu'il louait la force de ses bras aux travaux des champs. Le propriétaire de navire, soumis au caractère saisonnier de son activité, destinait son bateau aussi bien au transport de marchandises et d'hommes, qu'à la pêche ou à la piraterie. Quant au négociant, même spécialisé dans un secteur particulier, il restait prêt à traiter tout ce qui était susceptible de procurer un bénéfice. Ajoutons que nombre de familles entretenaient un courtil destiné à l'alimentation domestique, et que chacun se livrait au commerce dès qu'il avait quelque chose à vendre. Pratiquée de façon verticale, la pluriactivité autorisait par ailleurs le contrôle de tout ou partie d'une filière, de la production jusqu'aux échanges. Le marchand spécialisé dans le négoce d'un produit, confronté à l'instabilité des marchés et à la concurrence, recherchait, pour lever les incertitudes pesant sur son activité, la maîtrise complète du processus économique. Qu'il s'agisse du vin, du sel, de la laine, du fer, du pastel, il s'évertuait tout à la fois à tenir la terre, les ouvriers et les salaires, à posséder les infrastructures de transformation et de stockage, à régir les mécanismes de transport, de vente et de prêt. Toutefois, la pluriactivité ne fut pas toujours recherchée. La mono-agriculture était, par exemple courante chez certaines communautés d'entre Loire et Gironde.

La gestion du risque pouvait également consister en sa mutualisation. Dans sa forme la plus réduite et la plus primitive, il s'agissait d'une simple expédition commerciale, collective et temporaire, organisée par un « cap-marchand⁵³ ». Ce dernier, qui en était instigateur, gérait les intérêts de plusieurs chargeurs, louait la ou les embarcations nécessaires, et payait pour le compte de l'ensemble les taxes et charges du transport. Répétant des opérations de la sorte, un même négociant partageait sa cargaison et réduisait d'autant l'impact économique qu'aurait produit un accident de parcours sur les biens qu'il aurait chargés sur un seul navire. Forme associative plus élaborée, un groupement financier pouvait être décidé grâce à la rédaction d'un contrat de parsonnerie. Par ce moyen, la propriété d'un navire était fractionnée en trois ou quatre parts. Les frais d'entretien et d'exploitation comme les profits étaient divisés dans les mêmes proportions. Surtout, le coût d'éventuelles pertes subies lors des voyages était supporté par l'ensemble des parsonniers et non par un seul individu. Afin de répartir et de limiter les risques maritimes, les armateurs préféraient ainsi souvent investir dans les parts de plusieurs bateaux qu'acquérir en propre un unique bâtiment. Cette stratégie de dilution du coût des dommages potentiels a sans doute contribué au succès de la flotte bretonne durant la seconde moitié du XV^e siècle. Face à la concurrence de navires de grande taille (plus de 100 tonneaux) lancés par quelques grands

53 Marchand qui organise et supervise l'entente commerciale.

armateurs castillans, anglais ou allemands, les Bretons proposaient des unités plus réduites, des carvelles, détenues par un ensemble de modestes propriétaires. L'affréteur bordelais, qui faisait appel à eux, expédiant son vin dans plusieurs bateaux, aux côtés d'autres marchandises comme des céréales ou du bois, limitait d'autant les risques encourus : le naufrage de l'un d'entre eux ne grevait pas l'ensemble de son expédition ; et ses tonneaux, chargés parmi des marchandises de moindre valeur, attiraient moins la convoitise des pirates et des pillards. À une échelle supérieure, la mutualisation fut recherchée dès le XIII^e siècle par certaines communautés de gens de mer qui se structurèrent en associations de métier. Entre 1204 et 1213, les Bayonnais créèrent leur *Societas navium*, organisation professionnelle dont les statuts témoignent de l'ambition des maîtres et des compagnons : protéger ses membres, défendre leurs intérêts et régir leurs relations. Parmi les règles qui y sont énoncées, les premières concernent l'entraide et l'assistance en toute circonstance, en particulier face à un péril en mer⁵⁴. La fondation de la *Companha das naus*, par privilèges du roi portugais D. Fernando I (1345-1383), prescrivait notamment la création de deux caisses, à Porto et Lisbonne, alimentées par une taxe de 2 % sur la valeur du fret, dont les sommes récoltées devaient servir à l'indemnisation des assurés de cette « mutuelle d'armement »⁵⁵. Les guildes de marchands, qui ont essaimé dans le nord de l'Europe, agissaient selon les mêmes préoccupations. Ces associations disposaient souvent d'un fonds commun destiné à compenser tout ou partie des pertes subies par des confrères sinistrés. Enfin, la mise en place progressive de réseaux portuaires, urbains et marchands a pu contribuer, sous des formes similaires, à diviser les risques inhérents au transport maritime. Par exemple, en 1296, les professionnels des principales villes portuaires du nord de la Castille se regroupèrent pour former une puissance navale commune, la *Hermanidad de la Marina de Castilla*, structure protectionniste, capable notamment de résister à la concurrence sur le marché du fret. Il est vrai que ces groupements organisés de solidarité et d'assistance n'étaient pas l'apanage exclusif des populations maritimes. Rappelons que l'Église en fut souvent l'inspiratrice. Et, dans les villes européennes, nombre d'activités professionnelles furent structurées en métiers durant la fin du Moyen Âge. Cependant, chez les communautés d'usagers de la mer, ces organisations paraissent plus précoces, plus variées, et elles s'apparentent davantage à des institutions de mutualisation du risque.

54 E. Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise du XII^e au XV^e siècle*, Leioa, Universidad del País Vasco, 1990, p. 313-322.

55 L. A. Boiteux, *La Fortune de mer*, op. cit., p. 40-41.

Plutôt que de répartir sur plusieurs associés le poids des aléas, les acteurs des échanges maritimes ont pu aussi chercher à le transférer sur un agent extérieur – un autre individu ou un groupement financier – dont c'était la spécialité. Intéressés de fait au bon déroulement des expéditions de leurs débiteurs, les bailleurs de fonds acceptèrent bientôt d'en garantir, d'une manière ou d'une autre, le succès. Contournant déjà par le change la prohibition religieuse du commerce de l'argent, ils trouvaient là un autre moyen de masquer leurs intérêts. Ils élaborèrent pour cela des outils financiers spécifiques qui préfigurèrent les assurances modernes. Ces instruments étaient inspirés de pratiques romaines. Ils furent perfectionnés en Italie au cours du XIV^e siècle et diffusés en Méditerranée occidentale durant la 1^{ère} moitié du XV^e siècle. Leurs principes furent enfin répandus en Castille, en France et en Flandre à partir des années 1450. Ils se présentaient d'abord comme une forme particulière de crédit, des « prêts à la grosse aventure », qui dégageaient l'emprunteur du remboursement de sa dette si les marchandises achetées et expédiées par ce moyen subissaient un dommage durant leur voyage. Tout ou partie des « risques, périls et fortune » était ainsi transféré sur le créancier, la prime d'assurance étant contenue dans les bénéfices qu'il réalisait si le trajet se déroulait sans encombre. Puis, par évolutions successives, il revint à l'assuré lui-même de verser d'avance une prime, son assureur s'engageant pour lui à la compensation d'éventuels préjudices et avaries. Le travail pionnier de Louis-Augustin Boiteux n'exonère pas la recherche contemporaine de poursuivre ses investigations sur ce sujet. Jacques Bernard en a témoigné : la documentation notariale de la fin du Moyen Âge fournit nombre d'actes, des connaissements en particulier, qui, sans reproduire trait pour trait les pratiques contractuelles méditerranéennes, rendent compte des multiples expériences et inventions destinées à garantir financièrement la *fortune de mer*⁵⁶. Il faudrait, pour le Ponant, nous appuyant sur les travaux déjà réalisés sur les cités italiennes de Gênes et de Venise, analyser systématiquement les contrats contenant une disposition d'assurance maritime, afin de déterminer, selon leur type et leur

56 Au travail de L.-A. Boiteux, il faut ajouter : Christiane Villain-Gandossi, « Origines du concept de risque en Occident. Les risques maritimes ou fortune de mer et leur compensation : les débuts de l'assurance maritime », dans L. Faugères, C. Villain-Gandossi, *Le Risque et la crise*, op. cit., p. 71-84 ; Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, p. 687-702 ; Robert Favreau, « Un contrat d'assurance maritime à La Rochelle en 1490 », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. III, 1976, p. 79-92.

forme, les aléas et vulnérabilités qu'ils étaient censés couvrir, leur coût et leur rentabilité, leur complexité, leur technicité juridique et leur diffusion⁵⁷.

36

Les initiatives privées des acteurs économiques étaient doublées de dispositions publiques prises par les autorités urbaines, seigneuriales et princières. Le régime portuaire en donne une bonne illustration. Afin de sécuriser l'accès et le stationnement en leur havre, les municipalités renforcèrent continuellement leur législation à l'égard du balisage, du pilotage, du lamanage, du délestage, du *désarmage*, du *quillage*, de l'amarrage et du *quaiage*⁵⁸ des navires. Chacune de ces obligations donnait lieu au paiement d'un droit censé garantir, par l'entretien de matériels adaptés, la sûreté du lieu. De surcroît, des règles complémentaires, temporaires ou permanentes, pouvaient concerner le temps d'ouverture et de fermeture du port, la nationalité des bâtiments entrant et sortant, leur tonnage et la raison de leur venue, etc. Nous venons d'en donner un exemple : les développements que connut la fiscalité sur la vente et la circulation des marchandises, furent souvent justifiés par la nécessité de résorber certains risques. C'était le cas des brefs bretons, documents ducaux dont chaque maître de navire voyageant le long des côtes armoricaines, devait se munir pour s'assurer contre l'exercice du droit de bris. En surtaxant les importations, ou en exonérant les exportations, les États se livraient à des mesures protectionnistes dont l'objet était de limiter la concurrence étrangère et de rendre plus compétitives les productions et activités commerciales indigènes. La création des amirautés participait aussi de la recherche de sécurité. Née sous Saint Louis lors de la 7^e croisade, la charge d'amiral de France vit ses prérogatives précisées en 1373⁵⁹. Simple fonction honorifique de commandement de la flotte royale à l'origine, on lui adjoignit bientôt la surveillance, la défense et la police de la mer, puis le premier ressort des questions de faits de course et de piraterie. L'amiral de France, disposant d'une administration propre dans les grands ports tenus par le roi, était ainsi responsable de la délivrance des lettres de marque et des congés de course. Et il n'était pas le seul à pouvoir prétendre protéger les côtes du royaume. Les amirautés de Flandre, de Guyenne et de Bretagne

57 Michel Balard, « Assurances et commerce maritime à Gênes, dans la seconde moitié du XIV^e siècle », *Annales de Bretagne*, t. LXXXV, 1978, p. 273-282 ; Jacques Heers, « Le prix de l'assurance maritime au Moyen Âge », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. XXXVII, 1959, p. 7-19 ; Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise*, Paris, SEVPEN, 1959.

58 Droit perçu sur l'accostage à un quai.

59 Auguste Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'amiral (1627)*, Paris, s.n., 1908, p. 71-72. Voir aussi la synthèse de M. Mollat du Jourdin dans le chapitre XII de Philippe Contamine (dir.), *Histoire militaire de la France, t. 1 : Des origines à 1715*, Paris, PUF, 1992, p. 281-286.

continuèrent longtemps à piloter leurs propres systèmes de défense des littoraux ainsi qu'à organiser et à soutenir les déplacements en convois des flottes commerciales de leurs ressortissants. Des escortes spéciales étaient financées à cet effet et un règlement stipulant la conduite et les dates de ralliement de la flotte les régissait. La garde des centres d'échange contre la pénétration éventuelle d'ennemis suspendait la navigation d'étrangers le long des côtes françaises à l'obtention d'un sauf-conduit, individuel ou collectif. À l'occasion de la rédaction de trêves et de traités, chaque signataire prenait ainsi le soin de négocier la protection et la liberté de circulation accordées par l'autre partie à ses ressortissants. Ces accords pouvaient également déboucher sur la conclusion d'une alliance et d'une assistance mutuelle.

En définitive, le rôle des pouvoirs publics dans la gestion des risques variait selon leur poids et prérogatives politiques, leur proximité de la population qu'ils encadraient, et la nature des aléas auxquels il fallait faire face. Aux autorités locales incombait surtout le soin de lutter contre les menaces naturelles et technologiques, par la création de dispositifs et d'infrastructures de protection, ainsi que par l'instauration de réglementations appropriées. Les couronnes royales se contentaient, le cas échéant, d'aider leur mise en œuvre par un appui fiscal. Aux autorités centrales revenait davantage le devoir de faire régner la paix sur mer, de stabiliser les marchés et de protéger les intérêts économiques de leurs sujets. Ensemble, elles devaient également prévenir les attaques étrangères par l'organisation de dispositifs d'alerte et de défense. En ces temps de guerre chronique, la prévention de ce risque était d'une importance capitale. À partir de la fin du XIII^e siècle furent mis en défense les navires, les côtes, les infrastructures littorales et les hommes. Par touches successives, un guet de la mer fut ainsi articulé. Chaque village littoral y participait sous la houlette d'une grande ville portuaire ou d'un seigneur côtier. Les points stratégiques, comme les havres, les estuaires et leurs centres urbains, furent fortifiés, et des systèmes de garde instaurés. L'on constitua en renfort des flottes de défense et des stations navales, comme celles de Rouen ou de La Rochelle, censées intervenir rapidement et répondre à toute attaque. Surveillance, alerte, fortification et armement mobilisaient toutes les forces dans les circonstances les plus tendues. Au total, à grands frais et avec des résultats variables, la protection des littoraux devint un enjeu majeur pour les autorités publiques à la fin du Moyen Âge.

Enfin, les populations littorales luttèrent contre les risques au moyen de progrès technologiques, notamment en matière de construction navale et d'équipement portuaire⁶⁰. Les bâtiments du commerce international

60 Voir notamment les travaux récents contenus dans *Les constructions navales dans l'histoire, Revue d'histoire maritime*, n° 7, 2007.

bénéficièrent de la généralisation du gouvernail d'étambot au cours du XIII^e siècle, innovation en provenance des marines de l'Europe du Nord. Sa diffusion et ses perfectionnements offrirent une réponse adaptée aux nouvelles exigences des armateurs jusque là contraints par l'emploi de l'aviron latéral traditionnel. Puissante, fixée sur la pièce maîtresse de la charpente, cette gouverne axiale autorisait le rehaussement des œuvres de navires qui tendaient à devenir toujours plus contenant. Simple d'emploi, exigeant plus de force que de savoir-faire, son timonier n'était plus tenu d'être sur le pont pour observer son cap et gouverner mais recevait à présent les ordres d'action de son maître, sans autre horizon qu'une niche dans le château arrière. La généralisation du bordage à carvel durant la seconde moitié du XV^e siècle, en remplacement du bordage à clin classique, simplifia et rationalisa elle aussi grandement les méthodes de construction et de réparation navale, de sorte que les coques des différents modèles (*vaisseau, escaffe, barge, carvelle, cogue, nef*) gagnèrent en performance et en solidité. Elles furent également mieux défendues : de la submersion par un pontage continu, des attaques ennemies grâce au développement de superstructures défensives et d'un armement de jet. À la toute fin du Moyen Âge, la coque était devenue suffisamment robuste pour recevoir une artillerie à poudre. La voilure connut elle aussi des évolutions favorables à la sécurité de la navigation. Le mât central unique portant une seule voile carrée fut bientôt complété par des mâts de misaine et d'artimon, ce dernier soutenant une voile latine. Par ce moyen, les bâtiments gagnèrent en puissance et en maniabilité. Dans le domaine portuaire, secteur qui n'a pas été encore suffisamment étudié, on peut aussi constater la généralisation de certains progrès techniques. Dans les havres les plus importants, les quais et cales étaient progressivement maçonnés et leur agencement rationalisé. Des anneaux de fer solidifiaient l'amarrage des bateaux. Parfois des treuils, voire des grues, soulevaient et assuraient les manœuvres de transbordement. Par des jetées artificielles, on chercha à protéger les passes et à limiter leur ensablement. Enfin, il faut relever les progrès réalisés en matière de techniques de navigation. L'enregistrement dans des portulans et des routiers des savoirs nautiques, élargis par l'extension des routes commerciales et exploratrices, et leur diffusion au sein du milieu professionnel des pilotes, contribuèrent à sécuriser les voyages internationaux. La généralisation de l'emploi des astres pour s'orienter, ou se situer dans le temps et dans l'espace, protégeait des risques de dispersion et autorisait l'usage de routes plus directes par la haute mer, à l'abri des dangers côtiers.

Ces quelques lignes se font l'écho de recherches qui méritent d'être, une par une, approfondies, élargies et combinées pour rendre compte des

efforts permanents consentis dans tous les domaines de leur existence par des populations littorales qui s'évertuèrent à répondre aux multiples risques produits par leur environnement.

LES POPULATIONS USAGÈRES DE LA MER ET DES LITTORAUX, DES SOCIÉTÉS DU RISQUE ?

L'ensemble de ce travail initial doit permettre de mettre au jour la prégnance du risque chez les populations usagères de la mer et des littoraux à la fin du Moyen Âge. Leurs perceptions des dangers multiples et permanents auxquels elles étaient confrontées, et les réactions qu'elles ont inventées à leur égard, ont constitué peu à peu un véritable patrimoine culturel qui leur était propre, les ancrant dans leur territoire et les distinguait des communautés de l'arrière-pays. Nous postulons qu'une première identité maritime fut construite au cours de la période médiévale autour de pratiques liées à la gestion du risque, et qu'elle s'exprima au travers de dynamiques historiques de grande ampleur.

Il existait un antagonisme économique fort au Moyen Âge entre les investissements considérables nécessaires aux activités liées au milieu marin et les incertitudes qui pesaient sur elles. La saliculture, la pêche, comme le commerce, souffraient bien évidemment des menaces d'avarie dues aux événements naturels comme à la technologie, mais ces dernières n'étaient pas nécessairement les plus redoutées. Pour de nombreuses raisons que nous n'avons pas toutes énumérées, le rapport entre l'offre et la demande pouvait varier de façon brutale et sensible, modifiant dans la foulée les prix des marchandises, du transport et de la monnaie. Chaque crise politique pouvait à tout moment sombrer dans l'affrontement militaire, réactivant simultanément la course, les razzias et les interdictions de commercer. Au gré des besoins du pouvoir en argent frais, le contexte fiscal était susceptible d'être modifié, parfois dans des proportions insupportables et stériles. En pareilles conjonctures, quel degré de conscience avaient les populations littorales des menaces qui les environnaient ? Agissaient-elles en connaissance parfaite des conditions d'activité ou à l'estime ? Quel était leur seuil d'acceptabilité et de tolérance ? Dans quelle mesure ces dangers étaient-ils supportés ou contournés plutôt qu'affrontés et contrés ? La violence et le pouvoir destructeur de l'aléa, d'une part, la nature de l'élément à risque, d'autre part, semblent avoir souvent déterminé le comportement humain. Lorsqu'il conduisait à une inéluctable catastrophe, le risque était subi passivement : il prenait alors un caractère théologique, devenant l'expression de la volonté divine face à laquelle tout chrétien était tenu de s'incliner. Rappelons que le navire était entouré d'une bénédiction religieuse et qu'un voyage se déroulait toujours

« au plaisir de Dieu ». Lors d'une tempête ou d'une grave avarie, c'est-à-dire quand des situations dramatiques mettaient en jeu des vies humaines, les marins s'en remettaient dans une ultime prière au créateur, lui promettant actions de grâce et de pénitence en cas de salut. Les églises littorales et lieux de pèlerinages étaient peuplés de ces ex-voto déposés en mémoire d'une protection miraculeuse.

40 Même clairement identifiés, nombre de risques d'origines naturelles ou anthropiques, faute de moyens pour s'en protéger ou s'y opposer, étaient admis en conscience et à ce titre enregistrés dans la globalité de l'économie maritime. L'approximation avec laquelle on dénombrait le temps, l'espace, les choses et les valeurs, caractéristique des pratiques et conceptions médiévales, obligeait à la même attitude relativiste pour faire face à d'éventuels dommages. Quantifiés de façon incertaine, ces derniers ne pouvaient être précisément attribués ni reportés. Aussi élargissait-on le spectre des agents susceptibles de les garantir. La somme des procédés de compensation – pluriactivité et associations en particulier – devait permettre d'assumer et de résorber tout ou partie des sinistres les plus courants, même si ces derniers n'étaient que grossièrement estimés. La réactivité, l'adaptabilité et la polyvalence remarquables des acteurs de cette économie, c'est-à-dire leur grande capacité de résilience, complétaient leur aptitude à absorber positivement des maux dont ils ne pouvaient attaquer directement les causes. En temps de guerre, les pertes occasionnées par les destructions, les variations des prix et les interdictions de circuler et d'échanger pouvaient être considérables, conduisant à l'abandon des moyens de production et à la faillite du négoce. Et pourtant, la moindre accalmie ou fenêtre de trêve étaient l'occasion de réactiver des échanges en sommeil. Un temps transformés en vaisseaux corsaires, les navires marchands retrouvaient leur destination première. Que les militaires eussent brûlé les champs et les vignes, ou ruiné les aires saunières, aussitôt qu'ils étaient partis, les villageois s'évertuaient à reconstruire de plus belle. Qu'un partenaire commercial se vît interdit de séjour dans un port, et immédiatement on lui cherchait un intermédiaire licite ou on le remplaçait. Qu'une interdiction de commercer fût prononcée, et les échanges interlopes prenaient le relais. Que la monnaie vînt à manquer, et d'autres moyens d'échange étaient instantanément trouvés. En conséquence, durant la guerre de Cent Ans, les littoraux, pourtant surexposés par leur situation frontière aux affres militaires, ne connurent jamais la profondeur du repli rural et urbain constaté parfois dans l'arrière-pays. Il convient donc de souligner le vif esprit d'entreprise de leurs populations, esprit qui semble trancher avec le relatif conservatisme qui prévalait ailleurs.

La pratique usuelle des risques influença non seulement les associations économiques établies en corporations, mais aussi en profondeur les structures urbaines. Certaines villes-ports, gouvernées par des bourgeoisies marchandes puissantes, mirent à profit leurs statuts communaux et leur pouvoir de délibération pour prendre la forme d'organisations mutualistes. Cela est remarquable à La Rochelle. Les annales de la ville rendent compte des préoccupations sécuritaires permanentes de l'échevinage, qu'elles touchent ses fortifications, ses privilèges, sa banlieue ou son commerce. En particulier, à partir de 1294, les autorités municipales décidèrent d'assurer sur leurs propres deniers une compensation aux Rochelais endettés. Un fonds de 200 livres tournois par an fut réservé aux membres du corps de ville, afin de leur venir en aide lorsqu'ils se trouvaient incapables d'honorer leurs créanciers. En 1407, la mesure fut renouvelée, précisée et même augmentée. Cette garantie ne s'appliquait pas, bien entendu, aux banqueroutes causées par les jeux de dés, la vie luxueuse ou des dépenses excessives. En revanche, l'assistance apportée aux pairs en cas de faillite s'étendit aux pertes causées par « fortune de mer », c'est-à-dire à celles survenues à l'occasion d'une tempête ou d'une attaque pirate, par exemple⁶¹. Un travail de compilation, d'analyse et de comparaison des constitutions et des réglementations propres aux villes littorales mériterait d'être réalisé. Il permettrait de mettre en lumière la place des dispositions mutualistes et protectionnistes dans les préoccupations de leurs dirigeants. Il pourrait par la même occasion mettre à l'épreuve la généalogie foucaldienne de la gouvernementalité. À une échelle encore supérieure, ce sont des villes qui, mues par des intérêts économiques et parfois politiques communs, prirent l'initiative de se lier. Il est significatif d'observer que les hanses médiévales aient en majorité concerné des communautés urbaines littorales ou dont les activités commerciales dépendaient largement des circulations maritimes. Fondée vers 1050, la hanse de Bruges, devenue bientôt la hanse de Londres, réunissait plus d'une vingtaine de villes de Flandre occidentale, importatrices de laine et exportatrices de draps, en relation avec la capitale anglaise. Deux siècles plus tard, concrétisant l'essor urbain et économique des Allemands en mer du Nord et en Baltique, les villes de Lübeck et d'Amsterdam se ligüèrent en 1241, augurant la réunion des villes-ports des côtes néerlandaises, rhénanes, saxonnes, wendes, pomériennes, prussiennes et livoniennes. Assemblées régulièrement en *Hansetad* à partir du milieu du XIV^e siècle, leur ambition n'était pas réellement l'autonomie politique : elles ne formèrent jamais un État même si, individuellement, elles disposaient

61 Médiathèque La Rochelle, ms. 50, p. 181, 450 ; voir : Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003, p. 189.

de larges libertés juridiques, économiques, fiscales et monétaires. Il s'agissait d'une organisation essentiellement tournée vers la défense des hommes, des biens et des intérêts de ses membres. Cela se traduisait par des mesures protectionnistes visant au développement de comptoirs et de privilèges commerciaux, au contrôle des marchés, des flux, des prix et des routes du commerce maritime, à la sécurité des flottes marchandes, à la lutte contre la concurrence étrangère, à la réglementation monétaire, etc. On en vint même, au xv^e siècle, à lutter contre l'usage systématique du crédit dans les relations commerciales avec les non-Hanséates, qui déstabilisait les prix, perturbait les affaires, bref faisait prendre aux négociants des risques susceptibles de les conduire à la faillite et à la malhonnêteté. Dans les situations les plus périlleuses, le *Hansetad* envoyait des délégations en ambassade pour régler les litiges et conflits, décidait la mise en place de blocus ou le financement d'une armée d'hommes et de navires pour faire respecter ses intérêts, lutter contre la piraterie et soutenir les convois, et faisait lever dans ce but des taxes sur les échanges⁶².

La recherche de sécurité, d'équilibre et de stabilité, de confiance en somme, sans lesquels le commerce maritime international n'aurait pu se déployer, eut donc une répercussion majeure sur les formes d'organisation politiques et sociales des populations littorales à la fin du Moyen Âge. L'observation vaut également pour ce qui concerne le cadre juridique des activités liées à la mer. À l'aube du xiii^e siècle, sous l'influence présumée du droit méditerranéen – en tout cas tel qu'il apparaît dans certaines parties du *Digeste*, des *Basiliques* et du *Consolat*⁶³ – furent rédigés, à mi-chemin entre le droit écrit et le droit coutumier, les Rôles d'Oléron. Cette compilation de la jurisprudence et des usages des gens de mer du Ponant avait des objectifs pratiques. Leur constitution fut dictée par les réalités quotidiennes de l'exercice de la mer et la nécessité de règles simples, de sorte qu'ils constituèrent pour quatre siècles la référence des tribunaux, des prud'hommes et des contrats privés, auxquels ils fournissaient les moyens de leurs clauses et de leurs jugements⁶⁴. Les articles qu'ils contiennent étaient autant d'obligations auxquelles les maîtres, marinières et affréteurs devaient se soumettre pour garantir la sécurité du navire, des hommes et des marchandises. De l'appareillage à l'arrivée des vaisseaux, les comportements de chacun étaient arrêtés afin de prévenir tout dommage (bris du bateau ou de sa cargaison) et, le cas échéant, par tempête

62 Philippe Dollinger, *La Hanse (xii^e-xvii^e siècles)*, Paris, Aubier, 1964.

63 Michel Mollat du Jourdin, *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993, p. 138 ; Jan Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pays-Bas (xiii^e-xvi^e siècle)*, Paris, SEVPEN, 1958, p. 85-87.

64 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux, op. cit.*, p. 678.

ou naufrage, de sauver ce qui pouvait l'être : vérification de la qualité des guindages et des cordages, bon arrimage, déchargement et stockage à quai du fret, jet des denrées et abattage du mât dans les extrêmes nécessités, etc. Selon la fonction qu'il occupait dans l'expédition, la responsabilité de chacun était également engagée, l'obligeant en cas de faute avérée au dédommagement sur ses biens propres. Ces jugements visaient par ailleurs à assurer la paix et l'entraide au sein de l'équipage. En particulier, un matelot malade devait être soigné aux frais de son employeur. On chercha enfin à limiter les risques de fraude et de malversation. L'article 15 précisait que, dans le cas où un navire à l'ancre, en station dans un port, heurtait un autre bâtiment, tous les dommages occasionnés étaient supportés à part égale par les deux sinistrés. Il s'agissait par ce moyen d'éviter « que l'équipage d'un vieux navire ne fût tenté de se mettre sur la voie d'un meilleur dans l'espoir de se faire dédommager des suites de ce choc⁶⁵ ». Les Rôles d'Oléron connurent un tel succès qu'ils s'imposèrent à d'autres rédactions de même nature contenues dans la constitution de la fameuse *Societas navium* bayonnaise de 1204-1213, dans la Coutume d'Hambourg de 1292, ou dans celle de Lübeck de 1299⁶⁶. Les usages locaux y furent soit progressivement intégrés, soit relégués au second plan. Des versions multiples⁶⁷, sur la base de la compilation originale, furent ainsi traduites et adaptées. Le *Waterrecht*, droit maritime des villes hanséatiques de la mer du Nord, en est une adaptation du XIV^e siècle. Adoptée par Lübeck, elle se répandit ensuite dans les villes de la Baltique, et notamment à Wisby, sous le nom de *Gotländisches Waterrecht*⁶⁸. En Flandre, le *Droit maritime de Damme* en était une copie quasiment littérale⁶⁹. Une traduction fut également réalisée en Angleterre dans le *Black Book of the Admiralty*⁷⁰. On en trouve quelques traces à Bayonne, à Libourne et à Bordeaux⁷¹. Enfin, la Castille, avec ses *Partidas* attribuées à Alphonse X en

65 Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. 1, Paris, 1828, p. 334. Voir également : Margarita Serna Vallejo, *Los roles d'Oléron: el coutumier marítimo del atlántico y báltico de época medieval y moderna*, Madrid, Centro estudios montañeses, 2004.

66 P. Dollinger, *La Hanse*, op. cit., p. 184-185.

67 M. Mollat du Jourdin, *L'Europe et la mer*, op. cit., p. 139. À l'heure actuelle, environ 44 manuscrits issus de la compilation des Rôles d'Oléron ont été répertoriés en Europe.

68 P. Dollinger, *La Hanse*, op. cit., p. 185.

69 J. Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation...*, op. cit., p. 88-89.

70 P.-F. Feraud, « Les Jugements d'Oléron ou Rôles d'Oléron », *Neptunia*, n° 162, 1986, p. 4.

71 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., p. 679.

1266⁷², et Séville, avec ses *Leyes de Layron*⁷³, disposaient d'une de ces versions. Dans le sillage de Jean-Marie Pardessus, il y aurait grand intérêt à réunir et à comparer l'ensemble de ces versions pour en déterminer plus précisément les origines et la filiation, les objectifs, les principes, les modalités et les méthodes, le tronc commun et les particularismes, les évolutions et les améliorations, la diffusion. L'internationalisation du droit maritime, dictée par la nécessité de prémunir les gens de mer des dangers naturels et anthropiques auxquels ils étaient exposés, de gouverner pour cela les conduites et de désigner les responsabilités de chacun, est un fait majeur de l'histoire européenne. Alors que, dans les terres, les coutumes locales résistèrent si longtemps à l'extension de droits nationaux, les usagers de la mer formèrent, dans le cas précis du règlement de ces causes, une communauté juridiquement originale.



44

Les usagers de la mer avaient-ils un rapport spécifique à la mobilité, et par conséquent au danger ? Cette question, semble-t-il peu considérée par la géographie – ce qui étonne ! –, est déterminante en vue de dresser les contours et les ressorts d'une culture du risque. L'Europe était alors dominée par un cloisonnement de l'espace opéré par la seigneurie dont, même à la fin du Moyen Âge, un individu ne sortait guère. Les moyens de locomotion rudimentaires, les médiocres voies terrestres de communication, les forces conservatrices, immobilistes et centripètes du pouvoir de ban, de l'Église et de la coutume, l'obstacle des fiscalités et monnaies seigneuriales, la méfiance à l'égard de l'étranger, tout concourait à limiter la mobilité des individus. Cette puissance conservatrice, propre aux sociétés rurales, était de nature à limiter leur exposition aux dangers. Elles jugeaient donc sévèrement, avec crainte et incompréhension, par la voie de leurs clercs, la mobilité croissante de populations littorales qui, sur mer, s'exonéraient des seuils, des limites et des frontières de l'ordre terrestre qu'elles contribuaient par leur attitude à déstabiliser. Il est indéniable que l'extension et l'intensification des déplacements maritimes faisaient encourir à ceux qui les pratiquaient une probabilité de sinistre proportionnellement accrue. Il est vrai aussi que les flux migratoires incessants observés chez ces sociétés n'étaient pas sans occasionner des conflits communautaires. La présence en masse de Bretons et de Castillans à La Rochelle et dans sa banlieue, les premiers venant offrir leurs bras pour

72 Elisa Ferreira Prieque, « L'incorporation du Nord-Ouest ibérique à la vie économique du golfe de Gascogne », dans *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Paris, C.T.H.S., 1995, p. 337.

73 Florentino Perez-Embid, « Navigation et commerce dans le port de Séville au bas Moyen Âge », dans *Le Moyen Âge*, 1969, p. 483.

cultiver la vigne, les seconds imposant leur puissance commerciale, généraient des rivalités incessantes. Et chaque ville-port subissait continuellement des rixes entre équipages de nationalités différentes. Toutefois, au contraire de l'arrière-pays, elles ne recherchèrent pas pour autant l'inertie, par essence contraire à leurs activités. Prenant la mesure des périls qu'il leur fallait gérer, elles élaborèrent autour du risque des comportements singuliers que l'initiative et l'audace dominaient.

Ce projet de recherches repose donc sur une hypothèse, qui veut que les populations usagères de la mer et de ses littoraux constituèrent précocement des sociétés du risque. Évidemment, nous ne l'entendons pas au sens réflexif qui caractérise l'Occident contemporain. Selon toute vraisemblance, le risque constitua un élément central et dynamique, intégré dans leurs activités et leurs représentations selon des processus originaux qui se complétaient. Le danger n'apparaît pas chez ces populations comme une notion stérilisante et inhibitrice, mais davantage comme une donnée qu'il fallait prendre en compte, apprécier et dépasser, dont les hommes devaient s'accommoder pour entreprendre et prospérer. Cette inclination pour l'audace et l'aventure, contenue dans une culture séculaire du risque maritime, aurait en partie suscité l'innovation technologique et économique d'une part, et autorisé d'autre part le franchissement des seuils géographiques, conceptuels et théologiques du début de la période moderne. Il existe une « tension pendulaire entre la recherche du risque et la quête de sécurité [qui] constitue le ressort de l'existence humaine et contribue à lui donner du sens⁷⁴ ». L'exposition volontaire au risque répond à un besoin de liberté, d'innovation et de progrès. Replacé dans le contexte des XI^e-XVI^e siècles, ce comportement trancherait avec certaines tendances conservatistes et immobilistes caractéristiques parfois des populations et autorités de la terre. Nous sommes donc fondés à penser que les expériences médiévales de gestion du risque développées par les populations usagères de la mer et des littoraux, furent une source majeure des expansions et transformations de l'Europe engagées durant la période moderne.

74 Jean-Jacques Amyot, « Interdits de risque », dans J.-J. Amyot et M. Billé, *Vieillesse interdites*, *op. cit.*, p. 163-164.

