



HAL
open science

Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages

Mathias Tranchant

► **To cite this version:**

Mathias Tranchant. Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages. *Revue d'histoire maritime*, 2010, 10-11, pp.17-29. 10.70551/FWCD2919 . hal-01407001

HAL Id: hal-01407001

<https://hal.science/hal-01407001v1>

Submitted on 9 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

10-11

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Tranchant – 979-10-231-1733-2



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

Revue 10-11 d'histoire maritime

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

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

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

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

TIRÉS À PART EN PDF :

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

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

SUP

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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

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

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

LES ÉCHANGES AU MOYEN ÂGE : DES GRANDS HORIZONS AUX RIVAGES

Mathias Tranchant
Université de La Rochelle

L'occasion qui m'est donnée de saisir et de synthétiser quelque 200 ans d'historiographie médiévale française consacrée – pour reprendre la judicieuse expression de Christiane Villain-Gandossi et Éric Rieth – au « fait maritime », est rare et représente donc à la fois une responsabilité et un privilège [C57]. Plus précisément, il m'est demandé d'examiner les recherches tournées vers les échanges – économiques entendons-nous – ; ce sont des travaux qui, à bien des égards, nécessitent de la part de leurs auteurs des efforts considérables. L'inventaire bibliographique est aujourd'hui facilité par un certain nombre d'outils. La Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public (SHMESP) recense les travaux de ses membres, produits depuis 1965. D'abord diffusées sous forme d'ouvrages recenseurs, ces données, régulièrement actualisées par les auteurs eux-mêmes, sont désormais accessibles à partir du site web de l'association. Soulignons, par ailleurs, les efforts de Catherine Méhaud qui réalisa une *Bibliographie des travaux intéressants l'histoire maritime publiés en France de 1962 à 1975*, publiée après sa mort en 1984 [1180]. Au total, notre étude repose sur l'identification de quelque 700 références bibliographiques. Cet inventaire n'est évidemment pas exhaustif et chaque lecteur averti sera susceptible de le compléter. Il permet toutefois de dégager les lignes de forces qui guidèrent les études médiévales consacrées à l'économie maritime.

Il n'est pas inutile de rappeler en introduction les circonstances générales de ce champ de recherches. Commençons par dire que la mer n'occupa, dans l'histoire du Moyen Âge occidental, et donc dans la documentation qui s'y rapporte, qu'une place secondaire. Excepté pour ses populations littorales, l'Occident médiéval fut, tant d'un point de vue politique qu'économique,

social, religieux et culturel, intimement tourné vers des préoccupations liées à la terre. Parmi les facteurs qui expliquent ce constat retenons la culture continentale des peuples qui renversèrent le monde romain, la place dominante de la céréaliculture dans les productions humaines, les logiques autosuffisantes des systèmes domaniaux puis seigneuriaux, le conservatisme des cadres féodaux et ecclésiastiques. En pareilles conjonctures, tout plaidait en faveur de l'immobilité et des périmètres de vie cloisonnés. Les usages de la mer – élément imprévisible et espace indélimitable – inspiraient davantage de méfiance que de confiance : ils furent donc retardés. « La mer isole et relie à la fois ». Par cette saisissante expression, Michel Mollat, dans son introduction à l'histoire maritime de l'Europe, résumait parfaitement la relation dichotomique des hommes à l'élément marin. Elle isole parce que ce milieu n'est pas « naturellement » propice aux entreprises ni aux mobilités humaines. Dans les mondes anciens et médiévaux, la mer, mais aussi les fleuves, pouvaient séparer des sociétés qui ne communiquaient que par le biais d'isthmes, de ponts et de bacs. Mais elle fut aussi vecteur de liens, pour peu que les hommes inventassent des techniques et des outils capables de surmonter les obstacles naturels qu'elle présente. Dans ce cas, elle autorisait à grande échelle la circulation des hommes, des marchandises et des idées. Il fallut attendre le XIII^e siècle, l'essor des monarchies, des sociétés urbaines et des liaisons commerciales, pour que les franges maritimes deviennent, à l'échelle de l'Occident, un enjeu de son développement. C'est aussi à partir de cette période que les pièces textuelles, et encore sont-elles bien minces, commencent à devenir plus informatives et nombreuses.

L'état quantitatif et qualitatif des sources disponibles a indéniablement contraint et orienté les études en la matière, dans le temps comme dans l'espace. Ce n'est qu'à partir du XI^e siècle que commence à se généraliser l'emploi de l'écrit, pour garder en mémoire les contrats, les enquêtes, les jugements et autres comptabilités. Pour le Haut Moyen Âge, la documentation se limite aux chroniques, aux annales et aux hagiographies, que complètent quelques rares dispositions publiques et surtout les monuments, en particulier les vestiges mis au jour par l'archéologie, et les informations provenant de l'éco-histoire. Toujours à propos des sources – il est important de le rappeler – l'histoire économique de l'Occident médiéval, qu'elle touche le continent ou ses franges littorales, est une histoire pré-statistique. Comme le dit Robert Fossier, « le Moyen Âge ne compte pas¹ ». Le chiffre resta longtemps chose divine et l'exacitude mathématique le fait de la culture savante et non matérielle.

1 Robert Fossier, *Sources de l'histoire économique et sociale du Moyen Âge occidental*, Turnhout, Brepols, 1999, p. 68.

Les quantités, quelles qu'elles soient, qu'elles touchent le temps, l'espace, le volume, le poids, le nombre ou la valeur des choses, étaient estimées et non pas précisément établies. Un navire jaugeait 30 tonneaux « ou environ ». L'approximation se double de problèmes métrologiques insolubles, du fait de l'usage d'un vocabulaire imprécis et de la pluralité des valeurs que revêt un même mot selon les traditions et les coutumes. De ce fait, les nombres sont très difficiles à comparer dans l'espace et dans le temps. L'emploi des chiffres romains complexifiait des comptabilités qui s'avèrent bien souvent erronées. Enfin, bien souvent la sincérité des comptes, la part inconnue des régimes d'exemption, l'affermage des perceptions ne permettent pas de savoir quelle fut l'assiette réelle de l'enregistrement des données comptables et donc leur représentativité. Au final, faute de séries chiffrées cohérentes et continues, le médiéviste s'appuie en premier lieu sur le contenu qualitatif des sources pour cerner les processus, réalités et évolutions économiques.

Ces constats n'ont toutefois pas désespéré les médiévistes qui, depuis les années 1950, ont tenté de rendre compte de la place des activités et des représentations maritimes dans les évolutions médiévales de l'Occident. J'entendrai donc le sujet qui m'a été proposé selon une acceptation large : l'étude des échanges nécessite de se pencher non seulement sur le commerce lui-même (produits, routes, réseaux, etc.), mais aussi sur ses outils (infrastructures, monnaies, crédit, assurance, navires, techniques de navigation, métrologie, etc.) et également sur ses acteurs (marins, marchands, armateurs, compagnies, associations professionnelles). En d'autres termes, pour les médiévistes, il ne peut s'agir uniquement d'une histoire descriptive de techniques, de flux et de tendances économiques, l'histoire partielle et close de sociétés « maritimes » (J.-L. Sarrazin). C'est au-delà une histoire qui participe à la compréhension de la genèse médiévale de l'expansion européenne.

En France, l'historiographie médiévale des échanges maritimes fut conditionnée par les grands courants de pensée historique des XIX^e et XX^e siècles. De manière tout à fait classique, elle peut être schématiquement décomposée selon quatre phases : le temps du Positivisme, le début des Annales dans l'entre-deux guerres, le commerce maritime au cœur des préoccupations historiques des années 1950-1970, le retournement des années 1980-1990.

Il est convenu d'estimer que, jusqu'à la première guerre mondiale, le modèle positiviste, dominant chez les historiens français, déconsidéra l'étude des échanges économiques. Il faut dire que les sources alors privilégiées – essentiellement des actes diplomatiques, des généalogies, des chroniques,

des articles de lois civiles et des canons – à partir desquelles devaient être établis, selon la doctrine éruditante, des faits objectifs, ne se prêtaient guère à l'étude des échanges, à plus forte raison maritimes. Seule l'histoire navale et ses institutions échappèrent à ce confinement. Pour les fervents d'érudition, les « faits politiques » l'emportaient de loin sur les « faits économiques et sociaux », ce qui explique que ces derniers furent relayés dans leurs travaux au second plan. Et, lorsqu'ils étaient abordés, ce n'était que par le prisme de la réglementation publique. Ajoutons que, spécialement en France, les positivistes firent preuve d'un désintéret, voire d'une méfiance, à l'égard de l'économie en général, qu'ils ne traitaient que de façon accessoire. Cette position tranche avec celles d'autres historiens européens qui, au même moment, en Angleterre comme en Belgique, commençaient à consacrer spécialement leurs travaux à l'histoire économique et maritime².

20

En France donc, l'on se contenta souvent de compiler et d'éditer des documents diplomatiques et juridiques. La publication entre 1828 et 1845, par un professeur de droit commercial, Jean-Marie Pardessus, des 6 volumes de la *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle* (seuls les volumes 1 et 2 concernent le Moyen Âge), correspond à cette orientation³. Les sociétés savantes contribuèrent également à l'édition de sources relatives à l'économie maritime. Parmi les érudits habitués de cet exercice, signalons Georges Musset⁴, ou encore Paul Marchegay⁵. Le premier publia, notamment, en 1904, *La Coutume de Royan au Moyen Âge*, série de comptes des XIV^e et XV^e siècles systématiquement consultée par les médiévistes qui, depuis les années 1950, étudient les échanges maritimes du Ponant. Leur travail de compilateur est estimable parce qu'il donne aujourd'hui accès à des pièces parfois disparues.

Quant aux analyses historiques, lorsqu'elles concernèrent le commerce, c'est au travers des outils des échanges. Le navire et les techniques de navigation constituèrent dès cette époque un sujet de prédilection dont l'intérêt, encore à présent, ne se dément pas. Augustin Jal produisit alors la base des

2 E. van Bruyssel, *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*, Bruxelles, Leipzig, Paris, A. Lacroix, Verboeckhoven et Cie, 1861-1864, 3 vol. ; L. Gilliodts van Severen, *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges, première partie : de 1280 à 1550*, Bruges, impr. de L. de Plencke, 1901.

3 Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, Imprimerie royale, 1828-1845, 6 vol.

4 Georges Musset, *La Coutume de Royan au Moyen Âge*, La Rochelle, impr. de N. Texier et fils, 1905 (Recueil de la commission des arts et monuments historiques de la Charente-Inférieure et société d'archéologie de Saintes, 4^e série, t. XVI).

5 « Documents sur l'histoire maritime du XV^e siècle », Paul Marchegay éd., *Revue des Sociétés savantes*, 6^e série, 1875, p. 160-170.

savoirs en matière de typologie navale. Incorporé à la section historique du ministère de la Marine en 1831 pour en devenir un des historiens officiels, il publia d'abord les deux volumes de *l'Archéologie navale* en 1840, étude qu'il compléta en 1848 par le *Glossaire nautique, répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes* [894, 895]. Dès le début de ses travaux, l'objectif de Jal était clair : « l'étude des marines de l'Antiquité, du Moyen Âge, et des temps qui du seizième siècle venaient jusqu'à la fin du règne de Louis XVI ». (t. I, préface, p. 4). Pour cela, il entreprit une mission de cinq mois en Italie entre 1834 et 1835 afin d'élargir son champ documentaire. Au terme de ce travail, il put réunir un fonds de quelques 3000 fiches d'informations puisées dans les bibliothèques et archives italiennes, établies à partir de sources écrites et iconographiques. Au final, *l'Archéologie navale* rassemble en 9 mémoires ses données et conclusions relatives aux navires égyptiens et normands, aux évocations de la mer dans la littérature des XII^e et XIII^e siècles et de la période moderne, aux bâtiments à rame et aux nefes et galères latines du Moyen Âge, etc. Le *Glossaire nautique* est quant à lui une œuvre lexicographique qui s'appuie pour une bonne part sur la documentation préalablement réunie et qui, mot par mot, propose à la fois les différentes formes linguistiques du terme, son étymologie, ses différentes définitions, les citations des sources qui replacent les significations du mot dans leur contexte. Au total, l'œuvre d'Augustin Jal, si elle est d'une toute autre envergure, ne rompt pas avec l'école historique de Lazare de Baïf – une école qu'Éric Rieth qualifie de « littéraire, qui étudie le navire de l'extérieur, privilégiant le gréement, les dimensions ou le système de direction, au détriment du non vu, c'est-à-dire les matériaux de construction, la structure architecturale, les techniques d'assemblage... » [1421]. Les travaux ultérieurs, comme ceux de G. Demay [588] et de l'abbé A. Anthiaume [29-35] s'inscrivent dans la même veine. Ajoutons qu'ils ressortissaient à une histoire souvent nationale, voire nationaliste, attachée aux exploits militaires et aux prouesses techniques.

Par ailleurs, une attention particulière fut apportée aux techniques de navigation françaises et portugaises de la fin du Moyen Âge. L'abbé A. Anthiaume, J. Bensaude [129-131], G. Ferrand [678], Auguste Pawlowski [1309-1310] ou Charles de La Roncière [938] furent les auteurs qui s'illustrèrent dans ce domaine. Leur attention se porta sur des sujets aussi divers que les astrolabes-quadrants, la science nautique des Normands, les cartes marines, les constructions navales, l'évolution et l'enseignement des sciences nautiques, les sciences astronomiques, Pierre Garcie Ferrande, les routiers, les portulans et les planisphères, les origines de la navigation hauturière, etc.

autant de questions qui continuèrent de mobiliser la recherche jusque durant l'entre-deux guerres.

Dans ce contexte peu propice à l'étude du commerce maritime, il faut toutefois remarquer que la plupart des espaces littoraux et des grands ports français se virent alors dotés de leurs premières histoires. Sans être toujours spécifiquement médiévales, souvent construites elles aussi autour de sentiments nationalistes ou régionalistes, certaines n'en demeurent pas moins des synthèses estimables, à partir desquelles ont pu être établies les grandes études ultérieures. Les plus significatives concernèrent Rouen [706], Brest [1086], Morlaix⁶, Nantes et la Loire [1121]⁷, le Centre-Ouest [1258] (Poitou-Aunis-Saintonge), La Rochelle [1257], Bordeaux et la Gironde [1201, 1115, 312, 313], Bayonne [76, 509, 631, 632]. Les villes-ports et les communautés étrangères ne furent pas non plus totalement ignorées, et leur étude fut souvent l'occasion d'envisager les échanges qu'elles nouèrent avec les sociétés littorales françaises ; ces travaux portent sur la Hanse germanique [1066, 1067, 1674], la Hollande [1166], la Flandre [687, 688, 689]⁸, la péninsule ibérique [1165, 1167, 1169, 1170] ou encore l'Italie [1168, 1337].

22

Le tournant historiographique décisif que constitua la formation de l'école des Annales, l'orientation délibérément économique et sociale de ses initiateurs, pouvaient laisser espérer l'ouverture d'un vaste champ de recherches autour des échanges maritimes. Or, il semble au contraire que les vocations « maritimistes » se soient tariées durant cette période, surtout durant les années 1930. Les rares études publiées, bien que de qualité, ne parvenaient pas encore à sortir de la pénombre le commerce maritime médiéval. Il faut dire que leurs sources d'information n'avaient pas encore été élargies. Les chartes et documents normatifs continuaient d'être privilégiés. Il convient toutefois de retenir certaines initiatives qui s'appuyèrent sur les échanges par voie de mer pour jeter les bases d'une véritable histoire du commerce occidental. Prosper Boissonnade entreprit d'abord des synthèses sur les histoires économiques de l'Espagne et de la France⁹, puis il explora plus précisément, au cours des années

6 Joseph Daumesnil, *Histoire de Morlaix*, Morlaix, impr. de A. Lédan, 1879.

7 Charles Dugast-Matifeux, *Nantes ancien et le pays nantais, comprenant la chronologie des seigneurs, gouverneurs, évêques et abbés, le pouillé diocésain et la topographie historique de la ville et du pays*, Nantes, A.-L. Morel, 1879 ; Georges Durville, *Études sur le vieux Nantes d'après les documents originaux*, Nantes, L. Durance, 1900-1915.

8 Victor-Louis-Marie Gaillard, *Études sur le commerce de la Flandre au Moyen Âge. Mouvement commercial de Bruges*, Bruges, De Vandecasteele-Werbrouck, 1851.

9 Prosper Boissonnade, « Les études relatives à l'histoire économique de la France au Moyen Âge ; histoire du commerce et des classes commerçantes », *Revue de synthèse historique*, 1902, t. 5, p. 334-370 ; *Id.*, « Les études relatives à l'histoire économique

1920-1930, celle du Centre-Ouest français [185, 186, 187, 188, 189, 190] (Poitou, Aunis, Saintonge). Il s'intéressa par ce biais aux navigations fluviales et maritimes, aux mouvements commerciaux, aux marines marchandes ainsi qu'aux développements portuaires de la seconde moitié du Moyen Âge. La sortie en 1929 des travaux de Paul Jeulin sur l'organisation et le trafic du port de Nantes constitue une démarche pionnière [905], bientôt complétée par les travaux de Marcel-A. Herubel sur les ports de la Normandie, de la Basse-Loire, de Bordeaux et de la Gironde [834, 835, 836]¹⁰. Bien qu'encore rares, ces études participaient à une dynamique plus générale, conduite notamment par le moderniste Henri Hauser, qui travaillait sur la vie économique européenne, sur le capitalisme commercial et sur le sel [809]¹¹, par Henri Sée, dont les remarquables synthèses furent consacrées à l'histoire économique et sociale de la France au Moyen Âge et sous l'Ancien Régime [1494, 1495], ou encore par le belge Jean-Albert Goris, qui se focalisa sur l'étude des colonies marchandes méridionales à Anvers (1468-1567) [747]. L'article d'Henri Pirenne portant sur les exportations des vins de France au Moyen Âge [1359] complète cette réorientation scientifique qui, bien qu'en devenir, introduisit l'économie maritime parmi les sujets déterminants de l'historiographie d'après-guerre.

C'est en effet en lendemain de la seconde guerre mondiale que l'impulsion décisive fut donnée. Deux œuvres en sont responsables. La publication en 1949 de la thèse de doctorat d'État de Fernand Braudel fut déterminante à plus d'un titre, en particulier parce que le sujet central de ce travail n'était pas tant Philippe II que la Méditerranée elle-même [269]. Trois ans plus tard, en 1952, c'est un élève de Marc Bloch et de Georges Espinas, Michel Mollat, qui publie son *Histoire du commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, travail dont le sous-titre « Étude d'histoire économique et sociale » donne la veine de son inspiration [1217]. En réalité, c'est à ce dernier que revint le rôle

de l'Espagne et leurs résultats ; l'Espagne chrétienne médiévale (711-1453) », *Revue de synthèse historique*, 1912, t. 24, p. 392 sq. ; t. 25, p. 83 sq.

- 10 Marcel-A. Herubel, « Bordeaux et les ports de la Gironde au Moyen Âge », *Revue maritime*, nouv. sér., n° 175, 1934 ; *Id.*, « La réglementation de la pêche et du commerce du poisson en Normandie au Moyen Âge », *Normannia*, 1930, p. 667-685 ; *Ibid.*, *Les Origines des ports de la Seine maritime*, Académie de Marine, t. 10, Paris, Impr. Jouve et Cie, 1930 ; *Ibid.*, *Les Origines des ports de la Gironde et de la Garonne maritime*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1934 ; *Ibid.*, *Les Origines des ports de la Loire maritime*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1932.
- 11 Henri Hauser, « La comptabilité et l'essor du capitalisme commercial », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1935, t. 7, p. 189-191 ; *Id.*, « La vie économique européenne du milieu du XVI^e au milieu du XVII^e siècle », *Revue des cours et conférences*, 34^e année, 1^{re} série, 1932-1933, p. 218-222, p. 332-337, p. 418-428.

de conduire et de développer pendant quelques trente années la recherche médiévale – et pour partie moderne – tournée vers les usagers de la mer.

La somme de ses travaux – quelque 240 articles et ouvrages –, très largement tournés vers l'histoire maritime, présente à elle seule un caractère exemplaire. Il s'est saisi de toutes sortes de sources, écrites ou non écrites : sources narratives et normatives bien sûr, mais aussi sources comptables, actes notariés, enquêtes et jugements rendus devant les cours civiles et religieuses, documents épistolaires, scientifiques et littéraires, iconographie (notamment les ex-voto). Il a pu élargir ainsi de façon considérable les horizons de l'histoire maritime, et des échanges, en particulier à l'évolution des flux commerciaux, aux hommes et aux réseaux d'affaires (Jacques Cœur), aux sociétés marchandes, aux évolutions des outils du commerce (navires), etc. Il sut également, à partir de son expérience normande, prendre la mesure de l'ensemble des problématiques européennes. Les fruits de toutes ces expériences se trouvent contenus dans la synthèse qu'il publie en 1993 : *L'Europe et la mer* [1226].

24

Ses recherches, aussi exemplaires qu'innovantes, suscitèrent des études comparables aux siennes, à partir d'autres espaces littoraux, qui permirent de compléter, à l'échelle de la France, la perception et la compréhension de l'économie maritime de la fin du Moyen Âge. En 1952, Marcel Delafosse et Étienne Trocmé, soutenus par Fernand Braudel, publièrent leur histoire du commerce rochelais de la fin xv^e au début du xvii^e siècle [571]. Ils employèrent pour cela une masse considérable de registres de notaires dont ils firent un usage non seulement qualitatif, mais également – ce qui était nouveau – quantitatif. Trois ans auparavant, Eugène Goyheneche avait soutenu, à l'École des chartes, une thèse sur Bayonne et la région bayonnaise du xii^e au xv^e siècle, au sein de laquelle l'économie d'échanges tenait une place de choix [755]. Puis l'effort fut bientôt étendu, à la fin des années 1960, au commerce maritime breton (Henri Touchard [1568]) et aux navires et gens de mer à Bordeaux (Jacques Bernard [144]). Ces deux dernières thèses, magistrales, nourries par la réunion d'une documentation internationale d'une très grande richesse, constituent certainement l'apogée de ce type de recherches. La première, qui repose en grande partie sur l'analyse de sources anglaises, propose une approche statistique unique des évolutions du commerce des ports bretons et, plus largement, de l'économie atlantique de la fin du Moyen Âge. Quant à la seconde, elle décrit avec une précision remarquable la typologie navale, les techniques de navigation, ainsi que les activités des gens de mer en Gironde, et par-delà dans le Ponant. Par ailleurs, à ces études relatives à l'économie maritime française, s'ajoutent celles concernant les grandes places commerciales européennes. Yves Renouard, au travers de ses

travaux sur les hommes d'affaires italiens, fut précurseur en la matière [1407, 1408]. Puis, en 1958, c'est Jacques Heers, autre élève de Fernand Braudel, qui, s'appuyant sur le cas génois, renouvelle la connaissance du commerce méditerranéen aux XIV^e et XV^e siècles [817]. Relevons aussi les efforts de Robert-Henri Bautier qui publia de nombreux articles consacrés à l'histoire économique de la France médiévale ainsi qu'au commerce méditerranéen et aux banquiers italiens [109, 110], ou encore ceux de Christian Bec qui se focalisa sur Florence [121-122]. Émile Coornaert, qui s'était dès 1936 essayé à la genèse du grand capitalisme anversois, publia en 1961 le produit de ses recherches consacrées aux Français et au commerce international à Anvers aux XV^e et XVI^e siècles [458-463]. Trois ans plus tard, Philippe Dollinger nous donnait son histoire de la Hanse [615] (XII^e-XVII^e siècles). Ces différents travaux constituent encore aujourd'hui des références que le format des thèses actuelles ne permet plus d'égalier.

Par ailleurs, Michel Mollat donna une dimension collective et institutionnelle à cette thématique de recherches. De 1960 à 1980, il dirigea la Commission internationale d'histoire maritime, supervisant également, depuis 1956, la tenue et l'édition des actes de ses 18 colloques [Voir notamment : C4, C30, C31, C32, C36, C38, C39, C47, C49, C52, C62]. À partir de 1969, il anima, au sein de la IV^e section de l'EPHE, un séminaire d'*Histoire maritime médiévale et moderne*. C'est également lui qui mit en chantier la refonte, toujours en cours, du *Glossaire nautique* d'Augustin Jal¹². À la tête de chacune de ces structures, il fit montre d'un esprit d'ouverture remarquable. Il comprit l'intérêt de recherches interdisciplinaires, réunissant autour de lui des géographes, des linguistes, des archéologues, des juristes, des économistes. Par ailleurs, loin de rester confiné dans les sphères de la recherche universitaire, il ouvrit opportunément les portes aux professionnels de la mer (marins, hydrographes, architectes navals, etc.). Ajoutons, enfin, qu'il proposa une voie originale en marge du courant des Annales, moins soucieuse d'engagements politiques, mais tournée, tout à la fois, vers les caractères singuliers des activités économiques liées à la mer, le rôle qu'elles jouèrent dans les changements de rythme et les développements de l'histoire occidentale. Au final, durant une trentaine d'années, l'économie maritime s'imposa comme un des principaux champs d'étude des médiévistes.

Le pic d'intérêt fut atteint au début des années 1970. Si les travaux de quelques éminents chercheurs comme Michel Balard sur Gênes et les échanges

12 *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Révision de l'édition publiée en 1848*, Paris, CNRS, 1970-1998.

en Méditerranée, ou de Robert Favreau sur l'économie littorale du Centre-Ouest, entretenirent encore la « tradition » de ce courant historiographique, l'histoire économique et sociale connu chez les médiévistes, durant les vingt dernières années du xx^e siècle, un certain repli. Le regain pour l'histoire politique et des institutions, d'une part, les développements des thématiques autour des cultures et des représentations, d'autre part, reléguèrent progressivement, parmi les recherches désuètes, les études sur le commerce maritime. Ce constat est notamment perceptible lorsque l'on observe les thématiques des colloques organisés annuellement par la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. À la fin des années 1970, deux colloques, l'un sur le vin puis l'autre sur les transports, témoignent des dernières vagues collectives de ce type de recherches [C35, C50]. Certes, en 1988, Michel Mollat proposa *L'Europe et la mer* comme sujet de la réunion annuelle des médiévistes [C23]. Mais durant les années 1990, la question fut entièrement négligée. Cet effacement est concomitant avec la disparition progressive des médiévistes des rangs de la commission internationale d'histoire maritime.

De ce fait, ce sont seulement les travaux individuels de quelques-uns, éparpillés dans la masse toujours plus considérable de publications de toutes natures, qui, sans bruit, entretiennent ce courant historiographique depuis environ vingt-cinq ans. S'agissant de l'économie maritime, aucune des voies ouvertes par leurs aînés n'est abandonnée par les chercheurs contemporains. Nous continuons ainsi de parfaire notre connaissance des sociétés littorales françaises et de leurs économies, essentiellement à la fin du Moyen Âge. Stéphane Curveiller [522] (Dunkerque, la Flandre maritime), Alain Derville [598, 599] (Saint-Omer et Calais), Philippe Lardin [988, 989] (Rouen et la Normandie), Jean-Christophe Cassard [390-393] (Bretagne), Alain Gallicé [713] (Guérande), Robert Favreau [667-670] (Centre-Ouest), Jean-Luc Sarrazin [1469-1473]¹³ (Bas-Poitou), Mathias Tranchant [1577-1589] (La Rochelle, Aunis et Saintonge), Michel Bochaca [168-178] (Bordeaux, la Gironde, Bayonne) et Bernard Doumerc [620-622] (ports du midi de la France) consacrent tout ou partie de leurs recherches aux activités d'échange de ces populations. Approfondissant l'exploitation des sources notariales, dénichant toujours plus loin des documents classés dans les archives centrales ou étrangères, ils précisent et élargissent notre compréhension des réalités et des évolutions du commerce maritime. Chacun de leurs travaux s'appuie sur une étude fine du milieu géographique au sein duquel les échanges ont pu se

13 Jean-Luc Sarrazin, *La Campagne et la mer. Les pays du littoral poitevin au Moyen Âge (fin xii^e siècle – milieu xv^e siècle)*, thèse de doctorat d'État, université Paris-Sorbonne, 1997.

développer, afin d'en apprécier les qualités et les contraintes. L'on s'intéresse dans le même temps aux infrastructures portuaires, à leurs caractéristiques structurelles et fonctionnelles, à leur apparition, leur disparition ou leur déplacement, à leurs adaptations et leurs perfectionnements, toutes ces données traduisant le degré de dynamisme du négoce qu'elles abritaient. L'on continue également à s'intéresser aux denrées d'échanges, à leur qualité, à leur provenance, aux variations de leur production, de leur acheminement et de leur prix, au degré de spécialisation commerciale dont elles étaient l'objet. L'on étudie dans le même temps les marchés où elles étaient vendues, leurs infrastructures, leurs réglementations et leurs fiscalités. L'on cherche ensuite à décrire, dans l'espace et dans le temps, la nature et les évolutions des routes de négoce, à différentes échelles : régionale, interrégionale, internationale. Interviennent alors les questions de conjoncture et de phases économiques, de variations saisonnières, de complémentarité et de concurrence des communautés marchandes, de contexte politique et militaire, de sécurisation du transport naval. Enfin, l'on s'intéresse bien entendu aux réseaux et milieux marchands. Ce thème donne lieu à l'analyse des différentes formes associatives, grâce auxquelles les expéditions commerciales étaient initiées et protégées : parsonnerie, associations professionnelles, guildes, hanses. Il est aussi question de comprendre comment les sociétés marchandes organisaient le contrôle des circuits d'approvisionnement et de distribution des denrées qu'elles vendaient.

Les mêmes efforts sont déployés à l'égard des communautés marchandes étrangères. Stéphane Lebecq [1041-1049], se concentrant sur les marchands et navigateurs frisons, a ouvert un chantier novateur sur les activités économiques et commerciales des sociétés littorales du nord de l'Europe durant le haut Moyen Âge. Simone Abraham-Thisse [2-5] a repris le dossier ouvert par Philippe Dollinger, et s'attache aujourd'hui à préciser les caractéristiques et les évolutions du négoce hanséatique. Jacqueline Guiral [793-797] pour Valence, Henri Bresc [277-279] pour la Sicile, Claude Carrère [383-384] pour Barcelone ou Christophe Picard [1354] pour le Maghreb ont, quant à eux, élargi les perspectives de notre connaissance du négoce en Méditerranée occidentale.

L'étude du commerce maritime s'appuie par ailleurs sur les progrès de nos connaissances en matière de construction navale. Éric Rieth [1417-1427], à partir des nombreuses mises au jour produites par l'archéologie subaquatique ces vingt dernières années, a repris la question avec beaucoup de succès. Sans jamais oublier de replacer les navires dans l'environnement naturel et économique dont ils étaient l'adaptation, il a identifié des modes de

construction dont les évolutions et les interpénétrations traduisent notamment les mutations des échanges maritimes européens durant l'ensemble du Moyen Âge. À ces recherches sur les vestiges matériels s'ajoutent celles, menées en particulier par Christiane Villain-Gandossi [1640-1645], consacrées à l'iconographie navale. Quant à Jacques Paviot [1299-1308], à partir du cas bourguignon, il aborde les évolutions des navires et des techniques de navigation en Europe occidentale au xv^e siècle. Au total, ces publications permettent de compléter et de renouveler sensiblement les travaux de la génération précédente.

28

Les outils des échanges sont également considérés avec beaucoup d'attention. L'on continue de faire progresser les connaissances sur la monnaie et les ateliers monétaires, sur le notariat et les actes commerciaux qu'il produit, sur les premiers développements des assurances, sur les perfectionnements des techniques commerciales. Par ailleurs, la métrologie a reçu, depuis les travaux pionniers de chercheurs comme Yves Renouard [1408], des avancées significatives. Si cette question est systématiquement abordée dans les études régionales du commerce maritime, Jean-Claude Hocquet [846-855] en a fait un sujet de recherche à part entière. S'appuyant sur son expérience du trafic du sel en Méditerranée, il a entrepris une vaste enquête sur les poids et mesures en Occident, s'intéressant tour à tour au tonnage des navires, aux concepts et valeurs métrologiques, à leur place et leur usage dans les milieux du négoce, aux réglementations publiques en la matière.

Pour conclure, il faut reconnaître que, malgré leurs efforts, les médiévistes français, contraints par la médiocre qualité de leurs sources, parviennent difficilement à entretenir les orientations et les dynamiques scientifiques de l'histoire du commerce maritime qu'ils partagent avec les Modernistes. Parce qu'elles sont rares, inégales dans le temps et dans l'espace, faiblement informatives, elles n'autorisent l'approche, malgré les efforts méthodologiques considérables entrepris à partir des années 1950, que de quelques aspects de ce champ d'étude. Indigentes jusqu'au xi^e siècle, des spécialistes comme Stéphane Lebecq ou Jean-Christophe Cassard n'ont pu que dégager de grandes tendances générales. Plus nombreuses à mesure que l'on s'avance vers le xv^e siècle, les chiffres qu'elles contiennent restent pauvres et nous privent d'analyses économiques dignes de ce nom. Plus grave, certains secteurs littoraux n'ont toujours pas pu, faute de sources suffisantes, être véritablement étudiés. C'est le cas en particulier d'une bonne partie de la façade méditerranéenne du royaume de France.

Cependant – notre inventaire le démontre – les études françaises relatives à l'économie maritime ne connaissent pas de déclin. L'organisation en 2004, à l'université de La Rochelle, du 35^e congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, sur le thème des ports maritimes et fluviaux au Moyen Âge, témoigne même d'un certain regain¹⁴. À la suite de cette manifestation scientifique, les chercheurs, jusque là isolés dans leur laboratoire de rattachement, ont pris l'initiative de constituer un réseau européen grâce auquel, chaque année, ils se retrouvent pour traiter d'une thématique commune de réflexion. En 2005, il s'agissait d'évoquer les aménagements portuaires¹⁵. Et depuis 2006, ils analysent, un par un, les aspects d'un programme de recherches pluriannuel consacré à la « culture » du risque chez les populations usagères des mers et littoraux du Ponant aux XII^e-XVI^e siècles¹⁶.

-
- 14 *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge, Actes du XXXV^e congrès de la SHMES*, Paris, Publications de la Sorbonne, Paris I, 2005.
- 15 M. Bochaca et J.-L. Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007.
- 16 « Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008.

