



HAL
open science

La mer au XVIIIème siècle

Christine Plumejeaud-Perreau

► **To cite this version:**

Christine Plumejeaud-Perreau. La mer au XVIIIème siècle. Microscop : Un regard sur les laboratoires en Centre Limousin Poitou-Charentes (CNRS), 2026, 92, pp.16-17. <hal-05540651>

HAL Id: hal-05540651

<https://hal.science/hal-05540651v1>

Submitted on 6 Mar 2026

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 CC BY 4.0 - Attribution - International License

La mer au XVIII^{ème} siècle

Marennes, de nos jours nationalement réputée pour ses huîtres, fût à la fin du XVIII^e siècle l'un des plus grands ports français. La connaissance des destinations maritimes et de la nature de ses échanges commerciaux à la veille de la Révolution française renseigne sur son activité et son rôle dans un système portuaire très différent d'aujourd'hui.



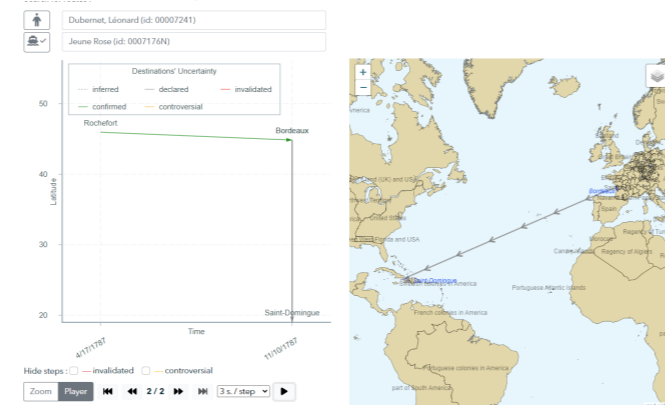
Oléron en 1627. On distingue les nombreuses salines autour de Marennes et Brouage.

Un seul et même projet de recherche, PORTIC, a mis en commun les compétences d'historiens, de géographes et d'informaticiens pour analyser finement comment l'organisation du système portuaire de France soutenait la dynamique économique du Royaume et ses spécialisations régionales à l'aube de la Révolution française, et inversement. Deux sources anciennes ont été croisées : d'une part, la balance du commerce, constituée de relevés régionaux précis des produits importés et exportés, en volume et en valeur, et, d'autre part, les congés de l'Amirauté. À une époque où le fret marchand se faisait principalement par voie de mer, ces congés étaient des documents administratifs obligatoires pour tout départ de navire en mer. L'ensemble rend compte du nombre de départs de navires de tous les ports de France avec leur destination, leur motif et parfois leur cargaison, sur l'année 1787. Une partie d'entre eux permet aussi de reconstituer d'anciens itinéraires maritimes commerciaux.

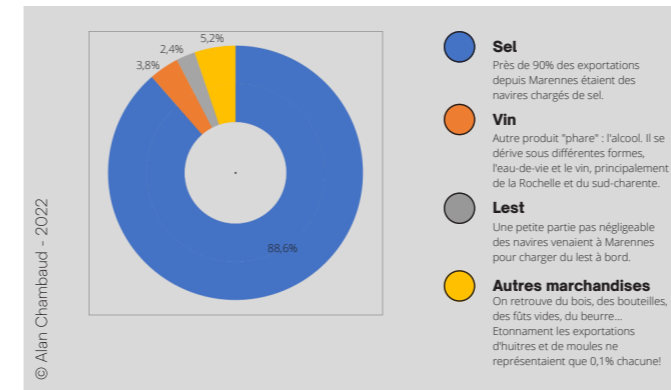
DES SOURCES HISTORIQUES À INVESTIGUER

Cependant un travail critique conséquent de cette source a été un préalable afin de tenir compte des erreurs et des incertitudes qui l'entourent, comme pour tout corpus historique. C'est spécialement sur cette tâche que la complémentarité des disciplines scientifiques de PORTIC était un atout. Il y a les erreurs ou mensonges historiques (les fraudes, les tonnages évalués différemment suivant les ports, les greffiers fatigués, etc.), mais également celles issues du processus de retranscription et d'interpréta-

tion, car l'identification d'un même navire ou capitaine dans différents congés relève de l'expertise des historiens. En dépit de ces imperfections, ces itinéraires peuvent aujourd'hui facilement être croisés avec des biographies complètes comme celle de Pierre Etienne Millié restituée dans la revue de La Seudre à la Charente*, où l'on repère le trajet emprunté par la Jeune Rose vers Saint-Domingue en 1787 sous la direction du capitaine Dubernet Léonard, ou encore le voyage en Angola en 1787 au départ de la Rochelle du Comte de Forcalquier (orthographié autrement) sous la direction du capitaine Guillaume Dubois.



Visualisation du trajet effectué par la Jeune Rose vers Saint-Domingue en 1787. Via le site internet <http://shiproutes.portic.fr>



Part des principaux produits expédiés depuis Marennes en 1789.

Les connaissances tirées des sources historiques restent toutefois assez partielles, même concernant les ports. Ainsi, les congés ne permettent pas de connaître tous les ports de France ni du monde à cette époque (1787 - 1789). En effet, ils ne citent que les ports qui sont siège d'amirauté et ceux qui disposaient d'un greffier pour saisir les taxes sur les navires (dits "obliques"), ou les ports destination des voyages déclarés. La superposition avec des sources historiques alternatives comme l'enquête de 1686 du marquis de Seignelay**, ainsi que des sources actuelles (l'index géographique contemporain Geonames, ou la carte des toponymes maritimes publiée par Service Hydrographique et Océanographique de la Marine) permet de compléter et vérifier la précision de l'information. La dimension géographique de ces corpus est valorisée par PORTIC à travers des cartes interactives et un gazetier des places portuaires de l'époque (i.e. c'est un index de lieux géolocalisés comme Geonames).

"s'intéresser aux exportations elles-mêmes pour étudier les marchés commerciaux des ports."

DES VISUALISATIONS DYNAMIQUES ET INTERACTIVES

Pour donner de la visibilité à leurs travaux, les scientifiques ont réalisé trois applications de "story telling" (narration interactive sur le Web) dont l'originalité est d'être accessibles en ligne pour tout public. La première application étudie le système portuaire atlantique qui s'étend sur les anciennes provinces du Poitou, de l'Aunis, la Saintonge et l'Angoumois, correspondant actuellement au littoral qui s'étend de la Vendée au nord de la Gironde, et dont Marennes constitue l'un des pôles les plus dynamiques.

Grâce aux données ainsi récoltées et réorganisées, il est possible de produire une carte des destinations des expéditions maritimes du port de Marennes en 1789. Si cette carte statique montre l'étendue du rayonnement maritime et commercial, elle ne rend toutefois pas compte de la fréquence très variable des relations. Par exemple, les expéditions vers les États-Unis s'éspacient de quelques mois du fait de la longue distance qui les sépare, à la différence de la circulation avec les ports bretons, hebdomadaire a minima. C'est la raison pour laquelle le projet PORTIC s'attache à produire des cartes et des visualisations dynamiques et interactives sur le Web qui permettent de mieux jauger de ces rythmes passés.

LES EXPORTATIONS AU DÉPART DE MARENNES

On peut également s'intéresser aux exportations elles-mêmes pour étudier les marchés commerciaux des ports. Les collectes permettent de dresser une liste des produits exportés en 1787 et 1789 au départ de Marennes : le sel, le vin, le bois, des bouteilles

ou des fûts vides, du beurre, etc. Sans surprise, le sel était le produit le plus exporté avec près de 90% de part des produits exportés en 1787 et 1789.

L'utilisation du sel pour la pêche à la morue, la conservation des marchandises alimentaires et surtout le considérable marché des gabelles, permettait au port de Marennes, jouissant des salines de la Seudre, de bénéficier d'un commerce florissant, au détriment d'autres ports comme celui de Noirmoutier ou de St Denis d'Oléron. Marennes représentait 61,8% des expéditions de sel en 1789, suivi des ports de l'Île de Ré (Ars, La Flotte et Saint-Martin) avec une représentation de "seulement" 14,1% des expéditions de sel ! Marennes dominait aisément le marché du sel à la fin du XVIII^e siècle sur la façade Atlantique.

En associant l'histoire moderne, la géographie, l'histoire économique, le design avec l'informatique, le projet PORTIC améliore la visualisation de données incertaines au travers d'outils numériques, notamment la cartographie, tout en veillant à ce que les représentations soient accessibles et compréhensibles par un large public. Même si bien entendu, les historiens souhaitent comprendre les dynamiques commerciales à la fin du XVIII^e siècle, cette recherche vise en effet la diffusion des connaissances hors du cadre universitaire et scientifique et se situe au service de tous, institutions, sociétés savantes, historiens et chercheurs, simples curieux et curieuses. C'est pour cela qu'en quatre ans, plusieurs applications ou jeux en ligne ont été créés et publiés sur le web.

Les données sont libres et accessibles à toutes et tous. Des adaptations et des croisements avec d'autres sources peuvent s'envisager sereinement. Mais plus important encore, si la façon dont les données ont été triturées a été largement publiée, les scientifiques insistent, à travers un documentaire sur la fabrique de cette recherche en interdisciplinarité, avec ses exigences et ses écueils. D'intéressantes analyses ethnographiques et/ou sociologiques pourraient être lancées d'après le travail réalisé par les laboratoires du projet PORTIC.

Christine PLUMEJEAUD-PERREAU - MIGRINTER
christine.plumejeaud.perreau@univ-poitiers.fr

<https://migrinter.cnrs.fr/>

<https://anr.portic.fr/>

Le programme de recherche PORTIC s'est axé sur l'analyse de données de navigation et d'échanges commerciaux à la veille de la Révolution française, en impliquant des laboratoires à Poitiers (MIGRINTER - CNRS/Université de Poitiers), à Nice (CMMC - CNRS), à La Rochelle (LIENSs - CNRS/université de La Rochelle) et le laboratoire Medialab de Sciences Po Paris. Les sources du projet sont essentiellement les bases de données issues d'autres programmes (NAVIGOCORPUS et TOFLIT8).

PORTIC dispose de son propre site internet <http://anr.portic.fr> où l'on retrouve : les cartes, les itinéraires de navigation, des visualisations dynamiques et interactives, des applications et jeux en ligne, et un documentaire (chaîne Canal U de la MSHS Sud Est).

* La revue *De la Seudre à la Charente* est éditée par la Société d'Histoire du Canton de Marennes

** La synthèse de l'enquête du marquis de Seignelay se trouve aux archives de la Chambre de commerce de Dunkerque, B19 n°2787