



HAL
open science

Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIXe-XXe siècles)

Bruno Marnot

► **To cite this version:**

Bruno Marnot. Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIXe-XXe siècles). *Revue d'histoire maritime*, 2010, 10-11, pp.43-62. 10.70551/PKPF7807 . hal-04835378

HAL Id: hal-04835378

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04835378v1>

Submitted on 13 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*

Marnot – 979-10-231-1735-6



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

Revue 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 : DU RIVAGE AUX GRANDS HORIZONS :
ÉTAT DE L'HISTORIOGRAPHIE FRANÇAISE
POUR L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE
(XIX^e-XX^e SIÈCLES)¹

Bruno Marnot
Université Bordeaux III

Autant le dire d'emblée : l'écriture de l'histoire économique maritime contemporaine reste marginale par rapport à la production nationale consacrée aux Temps modernes et, sur le plan international, par rapport aux travaux considérables qui ont été portés par de véritables écoles anglo-saxonnes et scandinaves. À quoi attribuer cette durable indifférence pour cette sous-catégorie de l'histoire économique contemporaine ? Deux raisons majeures peuvent être invoquées. À la différence de l'histoire moderne, l'histoire maritime contemporaine a probablement souffert de l'absence de travaux fondateurs d'envergure, tels que ceux produits par l'École des Annales, Fernand Braudel et Pierre Chaunu en tête. Par suite, elle a manqué d'enracinement institutionnel et de chefs de file – à l'instar de Michel Mollat du Jourdin pour l'histoire médiévale et de Jean Meyer pour l'histoire moderne – qui auraient pu proposer des recherches fécondes à d'éventuels disciples. La deuxième cause tient à une tradition de l'histoire économique contemporaine qui s'est essentiellement interrogée sur les origines et les formes continentales de la croissance française aux XIX^e et XX^e siècles : dans cette histoire, l'économie maritime n'aurait donc joué aucun rôle. Cela explique sans doute en grande partie, non pas l'absence de travaux, mais leur marginalité dans le monde universitaire et leur production laissée, le plus souvent, à d'anciens acteurs du monde maritime. De façon paradoxale, l'histoire économique maritime des XIX^e et XX^e siècles a été largement sous-estimée, alors que se sont produites une

1 Rapport de synthèse présenté par Bruno Marnot avec la collaboration de M.-F. Berneron-Couvenhes, H. Bonin, C. Borde, A. Fernandez, G. Le Bouëdec.

révolution des transports maritimes et une internationalisation des échanges mondiaux sans précédent. Faute de troupes, les Contemporanéistes français furent presque toujours absents des sessions des congrès de l'Association internationale des historiens économistes consacrées à l'histoire maritime. Il semble néanmoins que, depuis une vingtaine d'années, un regain d'intérêt se soit manifesté au sein de la recherche académique, phénomène qui se serait même accéléré depuis une décennie, dans les divers domaines qui font partie du champ des échanges maritimes, même si au travers des six sous-thèmes que nous avons définis et défrichés les disparités bibliographiques demeurent.

LES ASPECTS TECHNIQUES DE LA NAVIGATION MARITIME

44

Commençons par établir l'inventaire de l'histoire du matériel naval, qui a connu des transformations considérables aux XIX^e et XX^e siècles. En fait, ni l'histoire des techniques, en plein renouvellement, ni l'histoire des sciences n'ont vraiment attaqué de front l'histoire des technologies maritimes, même si quelques travaux récents sont susceptibles d'enclencher une dynamique, tandis que l'histoire des entreprises dans ces secteurs en est encore à ses débuts. Fort heureusement, les arcanes de la construction navale sont devenues moins ésotériques depuis la publication de trois ouvrages qui éclairent chacun à leur façon les différents aspects de la construction traditionnelle et industrielle [1427, 679, 1381].

La construction navale

L'histoire contemporaine de la construction navale a été fortement marquée par l'actualité sociale de ce secteur industriel. Elle est restée longtemps l'apanage des spécialistes d'histoire industrielle [1112] ou sociale [616, 617]. Les érudits locaux, souvent des ingénieurs retraités ou autres professionnels de la Navale, anciens de la marine, tel Jean Randier [1396], ou militants syndicaux, ont illustré l'histoire fortement affective de ces grands chantiers aujourd'hui fermés : Bordeaux, Saint-Nazaire, Nantes, Le Trait, Le Havre, Dunkerque et la Méditerranée. De son côté, le mouvement patrimonial du *Chasse-marée* a étudié à sa façon – avec plans inédits et riche iconographie, mais trop longtemps en marge des milieux universitaires – divers types de bâtiments, décrivant à l'occasion les chantiers et leur production, les caractéristiques des bateaux et des navires. Cependant, en comparaison des bateaux de pêche, les navires marchands n'ont eu la faveur de l'éditeur de Douarnenez que plus tardivement, avec des sujets relatifs aux *clippers*, aux bateaux pilotes du monde entier ou au paquebot *Normandie*.

La réflexion sur les archives de la construction navale fut engagée entre archivistes et historiens au cours du colloque de Rouen en 2002, permettant de relayer les initiatives et les publications d'associations ou de musées créés après la fermeture des chantiers. En concluant l'une des rares synthèses récentes consacrée à l'historiographie de la construction navale en France, Sylviane Llinares [1096] posait le problème préalable de l'existence des sources. En effet, les Contemporanéistes sont confrontés à des fonds d'archives souvent très lacunaires. Le colloque de Rouen a mis en lumière cette disparité des fonds, qui est directement liée à l'absence de politique de conservation de certains entrepreneurs et aux conditions, souvent très dramatiques, de restructuration et de fermeture des chantiers.

Aujourd'hui, cette histoire de la construction navale doit être fermement replacée dans le cadre de l'histoire maritime, autour de ses liens multiples avec l'armement commercial ou militaire, avec les autres secteurs économiques et les sociétés du littoral, ainsi que les arrières et les avant-pays. En effet, les industries mobilisées par la construction des bateaux et des navires ne sont pas exclusivement littorales, ce qui permet de mieux situer l'activité de la construction navale dans un contexte plus large, aussi bien pour les entreprises que pour les villes et les régions concernées. Les travaux effectués jusqu'ici devraient être recentrés autour de la structuration du secteur lui-même et de ses sous-traitances, et ne pas faire l'économie de l'histoire des entreprises qui n'est pas seulement une voie possible mais un préalable méthodologique. À ce titre, les thèses d'Olivier Raveux et de Damien Richard [1401, 1414] marquent une étape importante, complétée par des études moins amples mais précieuses, relatives à l'histoire des chantiers de construction [506, 684] et à leur financement [508, 207, 528]. Il faut y ajouter les études universitaires, relativement nombreuses, liées aux petits chantiers artisanaux, travaillant surtout pour le secteur de la pêche et les entreprises de cabotage. En attendant une synthèse de langue française, qui permettrait de situer le secteur de la construction dans un contexte plus large, il faut avoir recours à un travail en anglais.

La connaissance de l'histoire de la réparation navale est encore plus lacunaire : deux études lui ont été surtout consacrées : l'article de René Steylars [1521] sur Dunkerque et le livre de Xavier Daumalin, Jean Domenichino et Olivier Raveux sur Marseille [554]. Enfin, l'économie des conventions, qui établit le lien social entre les armateurs et les constructeurs, a été abordée avec les articles d'Alain Dewerpe pour le secteur industriel au *xx^e* siècle et celui de Christian Borde pour les entreprises artisanales au tout début du

XIX^e siècle ; ce dernier montre tout particulièrement la précocité de l'usage de la construction en série [605, 606, 221].

Les innovations techniques

Autre question centrale, celle de la double transition bois-fer et voile-vapeur. La première renvoie à l'économie des bois de marine qui permet de faire le lien avec les travaux des Modernistes, en particulier ceux d'Andrée Corvol, de Jean-Marie Ballu et de Jean-Yves Puyo [482, 79, 1389]. La transition bois-fer avait fait l'objet d'un article de Charles Dollfus [613] lors du colloque organisé par Michel Mollat du Jourdin en 1970. Cependant, les études consacrées aux modes de construction en fer et en acier demeurent rares. Le colloque fondateur de 1970 avait réuni des contributions majeures à propos du nouveau mode de propulsion [C44]. Cette thématique a été reprise lors du récent colloque tenu à Nantes, consacré à *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu XVII^e – milieu XIX^e siècles)*, avec les communications de Dominique Brisou et de Floriane Guégan [293, 763]. Il faudrait y ajouter les articles de Jacques Gay et de Christian Borde [729, 223] sur l'adoption de la propulsion à hélice. Malheureusement, les travaux sur la conversion à la vapeur dans la marine marchande n'ont toujours pas l'ampleur de la thèse de Dominique Brisou qui s'est intéressé à son introduction dans la marine militaire [292]. Enfin, à l'exception de la vaste synthèse de Jacques Gay sur l'histoire des ancres [728], les recherches sur la conception des appareils et des instruments scientifiques demeurent rares. L'étude des brevets constitue, comme dans tous les secteurs industriels, une source incontournable pour comprendre les rythmes et les modalités de l'innovation, comme l'a signalé l'article de Gérard Emptoz [648].

46

La navigation

L'histoire de l'hydrographie bénéficie de la thèse monumentale d'Olivier Chapuis [429, 1232, 212] et des travaux d'autres chercheurs sur les débuts de la cartographie scientifique. Les grands moyens de communication intercontinentaux et leur ingénierie en rapport avec le fait maritime constituent une approche de l'histoire des techniques, illustrée par les thèses de Pascal Griset sur les câbles sous-marins, de Nathalie Montel sur la construction du canal de Suez, et de Laurent Bonnaud sur le tunnel sous la Manche [759].

L'histoire de la signalisation maritime a bénéficié du mouvement de sauvegarde des bateaux feux, tandis que celle des phares est désormais bien connue grâce aux travaux universitaires de Jean-Christophe Fichou et de Vincent Guigueno [680, 681, 771]. Par contraste, l'histoire des services

portuaires demeure très peu fréquentée par les historiens de métier. À notre connaissance, il n'existe pas de référence sur le courtage ou les assurances maritimes pour la période considérée, et l'on ne peut guère détecter qu'un seul article sur le pilotage [222], et quelques témoignages sur le remorquage. De façon plus générale, l'histoire de la sécurité dans les transports maritimes est à peine esquissée [225]. Une histoire plus large des politiques de sécurité qui engagent les gouvernements, les armateurs et les organisations internationales reste à faire. À cet égard, les historiens devraient s'appuyer sur les travaux des juristes [183, 184].

LES PORTS DE COMMERCE

En dépit des lacunes signalées plus haut, l'historiographie des ports de commerce n'est pas demeurée un « territoire du vide », mais elle est peut-être la plus méconnue des différentes sous-disciplines qui constituent l'histoire économique maritime contemporaine en France.

L'autonomisation de l'histoire portuaire

L'écriture de l'histoire récente des ports de commerce est restée longtemps sous l'emprise de la géographie et de l'histoire urbaines, si vives durant les décennies 1960 et 1970. Cela explique que la question des ports a été longtemps envisagée sous l'angle des rapports de plus en plus problématiques entre espace urbain et espace portuaire au cours des XIX^e et XX^e siècles [420, 86, 314, 455, 1086, C6]. Dans cette perspective, les nombreuses monographies urbaines publiées par la maison Privat de Toulouse ont offert d'utiles chapitres sur l'évolution des activités portuaires.

L'histoire des ports s'est peu à peu émancipée de cette réflexion. Là encore, des problématiques de la géographie maritimiste sont demeurées prégnantes, avec les synthèses de Paul Hérubel et de Marcel Célerier [836, 405], mais surtout grâce au raffinement méthodologique apporté par l'école fonctionnaliste, représentée en France par André Vigarié avec sa thèse magistrale sur la *Northern Range* [1633] et en Angleterre avec Bird et Morgan [159, 160, 1245]. Cette influence se retrouve en particulier dans ce qui constitua la première grande thèse d'histoire portuaire en France, toujours inégalée à bien des égards, à savoir l'ouvrage de Jean Heffer sur le port de New York, qui s'inspira aussi des méthodes économétriques américaines [825].

Cependant, l'historiographie des ports avait pris du retard par rapport aux nombreuses productions anglo-saxonnes et belgo-néerlandaises des années 1970 et 1980. C'est véritablement à partir de la décennie suivante

que le corpus des travaux universitaires français a commencé à s'étoffer. En France, l'histoire des ports de commerce, considérés comme des entités spatiales, économiques et institutionnelles s'est caractérisée par une diversité d'approches qui en fait sa richesse, mais dont chacune est sous-tendue par une interrogation commune : comment rendre compte des transformations portuaires à partir du siècle de la révolution industrielle ? Une rapide excursion parmi les principales thèses soutenues en France permet de distinguer quatre grands types d'approches qui ont tenté, chacune à sa façon, de rendre compte de ces transformations radicales de l'économie portuaire :

48

1° l'approche fonctionnaliste est sans doute celle qui a donné lieu au plus grand nombre de travaux. Elle est l'héritière des interrogations des économistes et des géographes du siècle dernier sur les fonctions qui caractérisaient un port moderne. Son objectif est de cerner les processus à l'œuvre dans l'évolution et la complexification de fonctions portuaires par rapport aux transformations économiques. Dans cette perspective, l'approche monographique a été presque exclusivement privilégiée, avec les thèses exemplaires de Gérard Le Bouëdec, Georges Oustric, Christian Borde, Joan D. Casey, et plus récemment Claude Malon [1008, 1281, 217, 388, 1114].

2° l'approche institutionnelle est l'héritière d'une tradition juridique qui s'est intéressée à l'évolution des ports dans leurs dimensions administratives et financières, et dont la plus belle illustration est l'ouvrage de Jacques Grosdidier de Matons [760]. Il s'agit d'une problématique assez spécifiquement française qui s'interroge sur les rapports entre les ports et l'État, et plus particulièrement sur le retard croissant des ports français qui serait liée à l'extrême centralisation du système de décision. Cette problématique a donné lieu à peu de travaux d'envergure, hormis la thèse ancienne mais toujours solide de Paul Jeulin et la thèse récente non publiée de Marie-Françoise de Vannoise-Pochulu, ou encore un article de Bruno Marnot [905, 1604, 1128]. Elle a néanmoins débouché sur des réflexions relatives à l'action des communautés portuaires en faveur de leurs établissements, qu'il s'agisse des chambres de commerce maritimes [329, 230, 579, 1131], des lobbys parlementaires [776] et des municipalités [1563].

3° l'approche environnementaliste cherche à comprendre les logiques à l'œuvre dans les transformations du site portuaire, c'est-à-dire ses adaptations successives aux nouveaux besoins de l'économie maritime et continentale. Cette approche distingue deux options différentes. La première accorde la priorité à l'histoire des techniques et aux réponses apportées par les aménageurs aux défis économiques qui leur furent posés. À cet égard, l'ouvrage de René Borruéy a valeur de référence, tout comme la thèse de Michel Croguennec

[229, 507], malheureusement non publiée, qui met en exergue le rôle des travaux publics. La deuxième démarche a davantage retenu le rôle des cultures locales et des représentations dans l'aménagement du site. Elle cherche à montrer combien la force des projections et des anticipations sur l'avenir d'un port par les acteurs locaux a pu influencer ses transformations morphologiques. Dans cet ordre d'idées se place l'essai fondateur de Marcel Roncayolo sur Marseille, suivi par l'étude de Marie-Thérèse Cloître-Quéré sur Brest et la réflexion féconde d'Anne Vauthier-Vézier consacrée à Nantes et l'aménagement de la Basse-Loire [1445, 452, 1610].

4° l'approche globalisée rompt avec l'approche monographique et s'inscrit surtout dans une perspective comparatiste. Son objectif ultime consiste à appréhender les effets des évolutions des économies mondiale et nationales sur les économies portuaires, qui se trouvent à leur interface, pour en comprendre les différentes dynamiques à l'œuvre. On y retrouve parfois, de façon plus ou moins directe – ou plus ou moins consciente –, l'héritage de la problématique braudelienne des « économies-monde ». Cette approche est au fond l'histoire de l'intégration plus ou moins bien réussie des ports aux mutations profondes de l'économie globale (échanges, marchés, industrialisation). À cet égard, la thèse d'André Vigarié demeure un ouvrage fondateur, tout comme l'étude de Jean Heffer, qui a constamment remis en perspective l'évolution de l'activité du port New York par rapport aux autres établissements concurrents de la côte Est des États-Unis. Un travail de comparaison a également été tenté par Françoise Siochan-Monnier [1505] pour les ports bretons. C'est l'approche globalisée qui a inspiré Bruno Marnot dans ses travaux relatifs à la modernisation des grands ports de commerce français au XIX^e siècle [1130, 1134, 677, 580, 100].

Les approches transversales

À côté de ces histoires totales des ports, restituées le plus souvent sur la longue durée, se sont également multipliées des études transversales qui ont privilégié tel ou tel aspect. Ainsi, l'histoire des représentations, des rapports entre mémoire et histoire des ports a suscité depuis une dizaine d'années des études en assez grand nombre, à l'image des colloques organisés par Frédéric Roudot et Guy Saupin, ou d'articles isolés [1448, 1478], qui ramènent directement aux problèmes complexes des relations entre les villes maritimes, leurs ports et leur rapport à la mer.

La thématique de l'industrialisation portuaire est plus traditionnelle, mais elle a, en revanche, connu peu d'émules depuis les travaux fondateurs du géographe Christian Verlaque, et des historiens Jacques Fiérain et Jean-

Louis Maillard [1622, 683, 1111]. Les productions les plus substantielles ont eu lieu au sein de l'équipe des historiens marseillais avec des contributions majeures comme celles de Louis Pierrein, Marcel Courdurié, Olivier Raveux, Xavier Daumalin [1355, 485, 551, 552, 553, 1401]. Ces travaux fondateurs ont donné lieu à une réflexion stimulante de la part d'Olivier Pétré-Grenouilleau dans les *Négoces maritimes français* [1347, p. 208-235]. Les approches sectorielles spécifiques aux industries portuaires sont très inégales. Les chantiers navals ont fait l'objet de plusieurs études (*cf.* plus haut), tout comme la filière agro-alimentaire, avec les enquêtes régionales d'Olivier Pétré-Grenouilleau et de Marc de Ferrière [1346, 556], ou infra-sectorielles, consacrées aux industries traditionnelles, à l'image des travaux récents sur la branche sardinière [138, 629, 682]. En revanche, certains secteurs, comme la sidérurgie, la mécanique et l'énergie ont été moins bien traités et, pour la période récente, davantage laissés à la sagacité des géographes, en attendant la conclusion des travaux de Morgan Le Dez sur l'industrie pétrolière [1022, 1023]. À la charnière de l'histoire patrimoniale et de l'histoire industrielle des ports, il convient également de citer le colloque du CILAC de 1998 consacré au patrimoine industriel portuaire.

Enfin, les mutations du site portuaire, parfois dans le sillage de la problématique des relations villes/ports, ont suscité quelques études de cas sur la longue durée [1413, 609, 1050, 1206, 1357, 1668], en rapport avec les nouvelles emprises industrielles [676, 536], ou avec les emprises militaires qui se perpétuent [220].

Le bilan relatif à l'histoire portuaire contemporaine n'est donc pas nul, mais des lacunes subsistent et les travaux futurs devraient s'orienter en priorité vers des pistes finalement mieux explorées jusqu'ici par les géographes. Leurs concepts et méthodes peuvent d'ailleurs faire l'objet d'une réutilisation par les historiens, à condition qu'elle soit pertinente. Ces champs sont les suivants : l'histoire des ports depuis la Deuxième Guerre mondiale ; des analyses plus systématiques sur l'évolution des relations entre les ports et leur avant et arrière-pays [1129] ; des études sur la construction des réseaux portuaires [1601], en particulier des enquêtes régionales qui s'interrogeraient sur la nature des relations commerciales entre ports (concurrence mais aussi complémentarité entre ports principaux et ports secondaires) ; une histoire de l'ingénierie des ports de commerce, en particulier pour mieux comprendre les logiques de la rationalisation de l'espace portuaire [193], la résolution des problèmes soulevés par les travaux maritimes, les questions de l'interconnexion entre modes de transport maritimes et terrestres.

Qui dit port dit nécessairement trafics. L'histoire des flux maritimes de marchandises et de personnes a été, dans l'historiographie internationale des quarante dernières années, dominée par les travaux majeurs de Douglas C. North, consacrés à l'évolution de la productivité du transport maritime et des taux de fret sur la longue durée, lesquels ont évidemment été discutés depuis lors, en particulier par Charles Knick Harley. La question de la baisse des taux de fret recouvre une problématique centrale de l'histoire économique, qui est celle de l'intégration progressive des marchés, comme l'ont notamment montré les travaux de Lewis Fischer et Helge Nordvik, ou de Kevin O'Rourke et James Williamson. Ces recherches, au croisement de l'histoire économique, de la théorie économique et de la modélisation mathématique, prisées par les historiens anglo-saxons et scandinaves, n'ont pas, en revanche, inspiré les historiens français qui se sont pour la plupart d'entre eux tenus à distance de l'économétrie. Ces derniers sont restés fidèles à une histoire quantitative plus classique, mais les analyses de Jean-Claude Toutain sur les transports en France dans la longue durée [1572], qui ont donné place à l'évolution de son trafic maritime, ont fait peu d'émules. Dans ce domaine aride de l'histoire économique, il faut pour l'instant se contenter de rares études de cas. Signalons deux anciens mémoires de maîtrise consacrés aux trafics nantais et bordelais [1295, 382], la thèse de Robert Follin, ainsi que deux articles récents de Christian Borde et Hubert Bonin, le deuxième étant consacré à l'évolution du transit dans le canal de Suez [691, 219, 206].

Si les travaux qui ont tenté de quantifier l'histoire des flux de marchandises font toujours cruellement défaut, davantage de recherches ont été consacrées aux échanges de certains types de produits qui ont participé aux grands cycles de l'économie maritime française, définis par Olivier Pétré-Grenouilleau dans *Les Négoces maritimes français*. En fait, il n'existe pas, pour l'époque contemporaine, d'étude majeure réservée à un produit en tant que tel, à l'exception de celle de François Crouzet sur le charbon anglais en France [511]. Au mieux sont-elles intégrées dans des enquêtes à la chronologie plus ample comme celles de Paul Butel à propos du thé, d'Alain Huetz de Lempis à propos du rhum ou encore de Frédéric Mauro pour le café. Les monographies de produits ont été le plus souvent vues sous l'angle du port d'importation. On songe ici aux ouvrages fondateurs et denses de l'école marseillaise, inaugurés par l'ouvrage de Louis Pierrein et poursuivis par Patrick Boulanger, dont l'investigation s'arrête cependant à la période de la Restauration [1355, 247]. En dehors du cas marseillais, il existe d'autres études concernant plus particulièrement les ports havrais et rouennais. Outre deux mémoires de

maîtrise consacrés l'un au coton et l'autre au café [456, 1382], il convient de citer les articles de Didier Ringuenet relatif au pétrole [1431], de Pierre Guillaume au commerce du charbon à Bordeaux [775], et de Frédéric Baillard aux biens énergétiques à La Rochelle-La Pallice [69]. Pour revenir au Havre, deux thèses récentes permettent une meilleure connaissance des échanges développés par le port : celle de Maria de Graça Leal Nascimento Brault à propos des relations entre Le Havre et Rio de Janeiro au XIX^e siècle, et surtout celle de Claude Malon à propos des trafics de produits coloniaux au XX^e siècle [1040, 1114]. Dans cette série havraise, il faut à nouveau inclure évidemment les travaux précurseurs du grand géographe André Vigarié, qui fut le premier à insister sur la spécificité du port normand comme port de marché [1638].

L'histoire des trafics de produits a également été vue à travers l'étude des aires commerciales ultramarines, en particulier océaniques, américaines et africaines. Parmi les ouvrages fondateurs, de qualité inégale, citons ceux de Jean-Paul Faivre, de Bernard Schnapper et d'Étienne Denis, suivis de l'article important de Jürgen Schneider [654, 1487, 1488, 590, 1489]. Ici encore, l'école marseillaise s'est distinguée avec les analyses exemplaires de Xavier Daumalin et d'Olivier Lambert [551, 969]. L'histoire des trafics avec le Pacifique et l'Amérique du Nord ont également fait l'objet d'articles de la part de Jacques Portes et de Bruno Marnot [1132, 1133, 1373]. L'avant-pays bordelais est mieux connu depuis quelques années grâce à un article de Jean-Pierre Poussou [1377] et à quelques travaux de maîtrise. Même non publiées, il convient de signaler l'existence de deux thèses nantaises, l'une de P. Ampion consacrée au commerce de Nantes avec la côte occidentale de l'Afrique entre 1833 et 1895, l'autre de S.O. Kané avec l'Océan indien de 1825 à 1884.

Les recherches relatives aux flux de personnes sont encore dans l'enfance. À propos des derniers trafics négriers et de leur répression on dispose néanmoins des travaux majeurs de Serge Daget [529, 530]. Quant aux études des flux migratoires, elles sont pratiquement inexistantes. Signalons néanmoins l'étude confidentielle mais précieuse du géographe bordelais Philippe Roudié, ainsi que l'ouvrage dirigé par John Barzman et Éric Saunier sur les migrants au Havre [1447, 101]. Quant à l'analyse du transport des voyageurs internationaux et des touristes, il convient de se reporter aux monographies portuaires, telles celles consacrées à Boulogne et Calais [1280, 1281, 217], ou bien aux histoires de compagnies de navigation, comme la récente étude sur les *Messageries maritimes* menée par Marie-Françoise Berneron-Couvenhes. On pourrait d'ailleurs faire le même constat à propos du trafic de marchandises, dont les études sont diluées à travers les monographies portuaires, de même

que les recherches dévolues aux compagnies de transport et aux compagnies commerciales.

LE CABOTAGE

Si l'on examine l'histoire du trafic, mais cette fois au long des côtes, on pourrait dire qu'elle se résume à un désert bibliographique. Cette lacune durable a pour principale conséquence de méconnaître le secteur du cabotage, encore dynamique au XIX^e siècle en France, mais dont on tend à sous-estimer l'importance économique. En témoignent les comparaisons rigoureuses établies par Bernard Lepetit entre ce secteur et les moyens de transport terrestres de l'ère pré-ferroviaire [1065].

Oubliée par la recherche académique, la mémoire de l'activité cabotière a surtout été réactivée grâce à la nostalgie des acteurs, puis des patrimoniaux, dans les années militantes du « patrimoine maritime », ce dont *Le Chasse-marée, revue d'histoire et d'ethnologie maritime*, s'est fait le porte-drapeau. Mais l'approche limitée de ses articles fut bien signalée par Gérard Le Bouëdec : priorité à l'iconographie et texte qui privilégie le recueil de documents et les témoignages plutôt que l'analyse historique. Il ne faut pourtant pas jeter le bébé avec l'eau du bain salé, puisque malgré tout cette histoire patrimoniale a donné lieu, dans les années 1990, à quelques travaux d'histoire locale non dénués d'intérêt [1036, 674]. Cette littérature de *shiplovers* a récemment gagné en qualité grâce à la revue mensuelle *Navires et marine marchande*, comme en témoignent les nombreux articles de Gérard Cornier [474 à 479]. Ces publications ont d'ailleurs servi, à l'occasion, de support à certains universitaires [218, 182].

L'un de leurs premiers articles consacrés à la question du cabotage est peut-être dû à Pierre Guillaume, mais, si c'est le cas, son entreprise est restée longtemps isolée [774]. Les travaux d'envergure sont demeurés une denrée rare. Deux thèses récentes, bien que non spécifiquement consacrées au cabotage, viennent apporter un éclairage neuf sur l'économie cabotière du XIX^e siècle. Jean-Christophe Fichou conteste l'idée d'un cabotage en crise dès les années 1865, qui aurait été écrasé par la toute-puissance des grandes compagnies ferroviaires [682]. De même, Julien Amghar a montré qu'un changement d'échelle permet de corriger sérieusement le regard que nous portons sur les petits ports et l'importance du trafic côtier dans leur économie [24]. Perspectives nouvelles qui se confirment dans les travaux de maîtrise commis par les étudiants lorientais ou, de façon plus isolée, dans une étude statistique sur le cabotage à Bordeaux au XIX^e siècle [435, 1031, 283,

284, 1338, 540]. Plutôt que d'un déclin, faudrait-il parler, selon Gérard Le Bouëdec, de la fin dans les années 1850-1880 d'un certain cabotage national et interrégional né à la fin du Moyen Âge ? Dans la foulée des propositions formulées par Gilbert Buti, trois pistes essentielles de recherche mériteraient d'être défrichées, à savoir, en premier lieu, le rôle, la place et les liens du cabotage par rapport aux autres moyens de transports et son évolution dans la longue durée ; l'intégration du cabotage dans le marché européen, l'économie coloniale et les marchés extra-européens, selon un jeu d'échelles spatiales qui nous invite à revenir aux réflexions des géographes maritimistes, comme André Vigarié à propos de la *Northern Range* et Raymond Follin à propos de la Méditerranée ; l'étude, enfin, des entreprises, afin de mieux connaître l'histoire de ce micro-capitalisme.

LIGNES ET COMPAGNIES DE TRANSPORT MARITIME

54

L'entreprise maritime : un secteur oublié de l'histoire économique maritime

L'histoire des moyennes et grandes entreprises de transport maritime est mieux connue. Mais, à y regarder de près, la bibliographie relative aux grands armements est faussement abondante. Si l'histoire de la Marine n'est plus tout à fait le « champ encore bien inculte de l'histoire du XIX^e siècle » que déplorait Étienne Taillemite, grâce à des travaux d'historiens, comme ceux de Michèle Battesti [102 à 106], la marine marchande suscite toujours moins de travaux que la marine de guerre. Les synthèses sont rares pour le XX^e siècle [147, 389] et quasi inexistantes pour le XIX^e. L'histoire de la marine marchande et des compagnies de navigation a été davantage étudiée dans les pays anglo-saxons. La Grande-Bretagne figure assez naturellement en tête, puisque, à la suite de Francis Hyde, furent lancées des études relatives aux armements non seulement nationaux mais aussi européens, comme celle de Michael Smith sur les Chargeurs Réunis [1509]. Les historiens anglo-saxons ont également mené des travaux pionniers sur l'histoire des ententes entre grandes compagnies et développé une approche régionale qui apportait un éclairage transversal. Au même moment était publiée en France l'étude pionnière, mais demeurée isolée, de Marthe Barbance sur l'entreprise Bordes en Amérique du Sud [88]. Dans cette veine, il faut également citer les travaux de Pierre Derolin, ainsi que les articles de Pierre Guiral et de Michel Barak, d'une part, de Jean Tonnadre, d'autre part, davantage centrés sur la problématique des lignes transatlantiques [596, 597, 799, 1561].

En fait, jusque dans les années récentes, les travaux relatifs aux transports maritimes sont restés rares et ont surtout suscité l'intérêt des géographes [1634, 1635, 1636, 1336, 705], des économistes [108, 1106] et des juristes, ces derniers s'étant surtout interrogés sur les rapports des compagnies de navigation avec les pouvoirs publics [801, 564]. Cette problématique a été récemment éclairée dans sa dimension historique avec la communication d'Olivier Pétré-Grenouilleau relative à la crise de la marine marchande française dans la deuxième moitié du XIX^e siècle [1348].

Les firmes de transport maritime ont été traditionnellement abordées de deux manières. Sous l'angle du navire d'abord : les compagnies de navigation ont été surtout connues par les ouvrages portant sur la légende dorée des paquebots, livres où la flotte et l'iconographie tiennent la première place, écrits par d'anciens navigants ou plus souvent encore par des amoureux des « géants des mers ». Leur apport peut être utile, mais ils ne sauraient être considérés comme des ouvrages répondant aux critères de la recherche historique. S'est aussi longtemps imposé le point de vue des compagnies. Les livres commémoratifs sont les plus représentatifs de cette tendance, y compris lorsqu'ils émanent d'études véritablement réalisées à partir de sources d'archives, comme la monographie sur la Compagnie générale transatlantique de Marthe Barbance [87], devenue le « livre du Centenaire », mais qui est resté pendant longtemps l'exemple le plus satisfaisant en matière d'histoire des compagnies de navigation. Le cas le plus fréquent demeure cependant les monographies écrites par d'anciens acteurs, tels les ouvrages de Jean Baugé et René-Pierre Cogan sur les Chargeurs Réunis, ou Pierre Lanier sur la Compagnie générale transatlantique, ainsi que par des journalistes de la mer [117, 985, 1089, 136].

L'essor récent de l'histoire d'entreprise

Deux moments significatifs sont à repérer dans l'émergence d'une histoire universitaire des armements maritimes. Tout d'abord, le colloque dirigé par Michel Mollat en 1970 sur les origines de la navigation à vapeur, qui accorda une place non négligeable à l'histoire de la marine marchande avec les communications de Pierre Guiral, Bertrand Gille, Louis Girard et Marthe Barbance [C44]. Par ailleurs, l'engouement pour l'histoire des firmes à partir des années 1970 et 1980, et l'accessibilité, depuis le milieu des années 1990, des archives d'entreprises, ont permis de renouveler les approches et d'adapter au secteur des entreprises de navigation les méthodes de la *Business History*.

Le cas de la Compagnie des Messageries maritimes est exemplaire des évolutions méthodologiques et problématiques de l'histoire des armements

maritimes. Pour les aspects mémoriels, citons les ouvrages des anciens membres de la compagnie, tel celui du commandant Lanfant qui établit les annales de la flotte des Messageries maritimes de 1851 à 1975, ou du président du conseil d'administration en 1973-1974, Roger Carour, qui a écrit une chronique de la compagnie [983, 381]. Plus ambitieux est le livre de Paul Bois, ancien médecin à bord des paquebots. Il a publié une histoire de la compagnie de 1851 à 1974, qui reste cependant événementielle et partielle. L'approche de la compagnie par le voyage et les sources littéraires est plus récente et plus originale [1298]. Il apparaît donc que les travaux universitaires sur cette compagnie restent très rares, dans la mesure où les archives de l'entreprise ne sont pas accessibles depuis longtemps. Leur tendance est de privilégier soit l'histoire de la flotte, soit une approche régionale [95]. Toutefois, aucune étude n'a tenté de restituer l'histoire de la compagnie dans son intégrité entrepreneuriale. C'est cette lacune historiographique que vient de combler récemment le livre de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes [148], qui s'impose désormais comme l'ouvrage de référence dans ce domaine de l'histoire maritime contemporaine.

Même assez mal connu jusqu'à aujourd'hui, le milieu des armateurs commence à susciter l'intérêt de la recherche académique. À cet égard, la collection consacrée au patronat sous le Second Empire a permis de restituer quelques biographies d'armateurs de premier plan, en particulier les volumes consacrés aux patronats bordelais et marseillais [401, 199]. Ce groupe socioprofessionnel est particulièrement bien connu dans le cas marseillais grâce aux ouvrages de Roland Caty et d'Éliane Richard et dans le cas nantais grâce à l'étude majeure d'Olivier Pétré-Grenouilleau sur le milieu négrier [400, 1345]. Néanmoins, les études biographiques et prosopographiques des armateurs du XIX^e siècle font cruellement défaut, ainsi que les études relatives à la disparition des armateurs-négociants. Par le biais de leur principale organisation patronale, le Comité central des armateurs de France, Christian Borde [226, 227] met l'accent dans ses travaux actuels sur la diversité de ce groupe et sur l'efficacité de son action de lobbying depuis la fin du XIX^e siècle.

LES MILIEUX D'AFFAIRES FRANÇAIS ET L'OUTRE-MER

L'histoire contemporaine des milieux d'affaires ultramarins peut être aussi perçue de façon paradoxale car elle semble, d'une part, glorieuse et émergente et, d'autre part, puissante et fragmentaire. Alors que l'ensemble colonial français était le deuxième du monde et contribuait à « la plus grande France »

économique, la recherche académique a connu un passage à vide et manque de l'ampleur que connaît la recherche britannique. Certes, elle a échappé au syndrome d'autocensure qu'a connu l'histoire ultramarine économique en Belgique, mais la force procurée par l'anticapitalisme et l'anticolonialisme dans les années 1960-1980 s'est étiolée, et le recentrage sur une analyse plurielle des stratégies et des performances des milieux d'affaires, ainsi que des retombées de leur action, a dû attendre le tournant du *xx^e* siècle pour redémarrer avec ampleur : l'école française d'histoire ultramarine économique est donc en plein réveil.

La vigueur de l'école française dans les années 1960-1980

Les initiatives pionnières ont fleuri pendant les années 1960-1980 au sein de ce que l'on peut appeler l'école française d'histoire ultramarine économique, notamment africaine. Peu d'années après le mouvement d'indépendance, le temps était venu d'un premier bilan, dans le sillage du questionnement d'Henri Brunschwig. Catherine Coquery-Vidrovitch, Hélène d'Almeida-Topor, Daniel Hémerly et Pierre Brocheux, puis Jacques Marseille [311, 467, 527, 297, 1137] et quelques autres ont constitué un premier corpus de méthodes, de problématiques, de chronologies, à propos de ce qui était plutôt alors l'histoire des impérialismes coloniaux. Leur apport a efficacement complété les recherches menées par la solide école française des africanistes concernant l'évolution de l'économie africaine elle-même.

Nombre de chercheurs de ces décennies étaient tenaillés par l'analyse historique des forces réelles, et parfois cachées, de « l'impérialisme », au sein de ce qu'Immanuel Wallerstein appelait « les empires mondes » [1663]. Ce courant de recherche a défini des pistes de travail concernant surtout le jeu de la concurrence économique inter-européenne autour de la quête de matières premières industrielles, la recherche de nouveaux marchés et l'ouverture de nouveaux champs d'investissement.

Le poids respectif de l'impérialisme colonial et de l'impérialisme économique a fait débat chez les historiens marxistes français, tels Jean Bouvier et René Girault [262], qui s'interrogeaient sur la variété des formes prises par ce capitalisme pour asseoir sa puissance. Un deuxième débat a porté sur ce que l'empire « rapportait ». Dans sa thèse, Jacques Marseille a, par exemple, établi que, dans la première phase coloniale, certaines parties de l'Empire ont été d'un bon rapport non seulement pour les entreprises coloniales mais aussi pour l'État ; et François Bobrie a montré, en son temps, dans un article solide que l'Indochine a remboursé sa conquête sur son propre budget [167]. Un troisième débat a porté sur l'entre-deux-guerres. De façon désormais

classique, nombre de textes ont scruté la façon dont l'Empire était censé jouer un rôle de protection et de repli économiques face à la grande crise des années 1930. Avant la thèse de Jacques Marseille, un colloque de 1976 avait étudié cet aspect dans le détail pour l'Afrique subsaharienne. Le débat s'est alors noué autour des freins posés à l'industrialisation de l'outre-mer par des industriels métropolitains soucieux de préserver leurs débouchés captifs. Toutefois, Bernard Schnapper a pris soin de préciser que la notion « d'exclusif colonial » était un faux ami, car celui-ci ne prend pas vraiment corps entre les deux guerres, malgré la montée des barrières douanières [1487, 1488]. Si le concept a été peu ou prou opératoire pendant l'Ancien Régime, il est devenu contradictoire avec le jeu des forces économiques en société capitaliste, parce que les rapports de compétitivité y prédominent, et donc les exigences d'un approvisionnement à meilleur coût. Cela explique un autre débat, qui concerne les limites de l'impérialisme économique : le capitalisme avait-il réellement besoin de l'Empire ? De telles considérations ont débouché sur une controverse désarçonnante à propos de ce qui aurait même constitué une forme d'anticolonialisme au sein du monde des affaires dans les années 1950 : les divisions au sein du monde de l'entreprise se seraient en fait avivées quant à la nécessité de préserver des chasses gardées qui risquaient de plus en plus de se transformer en entraves à la compétitivité des firmes.

Enfin, la transition de l'Empire au Tiers-Monde a suscité des réactions immédiates chez des historiens et des économistes qui ont tenté de reconstituer les armes discrètes – prises de participation, filialisation, « africanisation » – utilisées par les entreprises pour conserver leur poids économique dans les États nouvellement indépendants, par le biais d'un « néo-colonialisme » qui ne disait pas son nom. Jean Suret-Canale représente certainement le plus tenace des historiens économistes désireux de mesurer la force d'un nouvel âge de l'impérialisme économique [1526 à 1528, 1529]. Mais c'est le grand spécialiste anglais de l'histoire de l'impérialisme, David Kenneth Fieldhouse, qui a livré une mise au point rigoureuse et remarquable sur les rapports de l'Occident et du Tiers-Monde pendant la période coloniale – en précisant « le concept de l'économie coloniale » – et après [913].

Enfin, par souci d'objectivité face aux recherches souvent « anticapitalistes » de nombreux collègues, il faut relever les publications assurées par « les capitalistes » eux-mêmes, grâce à une politique de communication qui leur a permis de publier nombre d'ouvrages, tels que des plaquettes, des livres anniversaires, des numéros spéciaux de revues, qui devaient bien sûr valoriser les activités des entreprises, en particulier dans l'outre-mer colonial et post-colonial. Dans le prestigieux et volumineux *Le Monde des affaires*, le

déploiement ultramarin apparaît ainsi dans plusieurs sections. Cet ensemble de publications patronales mérite attention car il procure des chronologies, des faits et un angle de perception de la réalité qu'illustre parfaitement le livre de Luc Durand-Réville [639].

Le renouveau de l'histoire des milieux d'affaires ultramarins

Pour des raisons diverses, l'école d'histoire économique coloniale française a semblé marquer le pas dans la seconde moitié des années 1980 et pendant les années 1990. La France a pu alors paraître perdre pied face à la forte montée en puissance des recherches en histoire économique ultramarine en Grande-Bretagne et aux États-Unis, avec des débats parfois torrides sur la réalité de l'impérialisme économique et de ses formes. Cependant, un mouvement de renaissance s'est déployé au tournant du xx^e siècle et cette résurrection a été multiforme, en partie grâce à la percée de la *Business History*, dont le corpus de méthodes de questionnement et d'analyse n'a pas manqué de jouer en faveur de l'histoire ultramarine. Cinq débats majeurs animent aujourd'hui l'historiographie française des milieux d'affaires ultramarins.

Le premier concerne la « mise en valeur » (Albert Sarraut) de l'Empire. Ce débat s'est enclenché à propos de l'éventualité d'un sous-équipement de l'Empire et de ses effets sur le sous-développement. Chaque spécialité de la sous-discipline d'histoire des entreprises s'est alors appliquée à préciser comment plusieurs branches d'activité se sont implantées outre-mer : stratégie, investissements, performances, efficacité, etc. ont constitué autant de thèmes d'étude. L'on a pu ainsi identifier des « spécialistes » de l'outre-mer, comme les ingénieurs et les techniciens – les futurs « expat » du capitalisme post-indépendance –, des filiales de groupes métropolitains (Grands Travaux de Marseille, Dumez, etc.), ou des sociétés indépendantes (Dragages et travaux publics pour l'Indochine) bien ancrées outre-mer, notamment dans les travaux publics et l'équipement électrique, comme l'ont montré les travaux effectués ou dirigés par Dominique Barjot, mais aussi l'équipement ferroviaire, la production minière, les hydrocarbures, parfois les plantations et même le textile [92, 733]. On peut désormais affirmer que la réalité des investissements mesurés dans les années 1960-1980 a pris corps et qu'une histoire objective du capitalisme ultramarin est disponible. « La mise en valeur » a par conséquent été une réalité, sa chronologie et ses axes de mise en oeuvre ont été précisés, mais cela n'enlève rien aux lacunes, aux retards et aux inégalités dans ce proto-développement.

Un deuxième débat a permis de soupeser les capitaux investis dans les territoires outre-mer. Certes, plusieurs articles avaient déjà paru à propos de

telle ou telle opération, comme les publications de Pierre Guillen à propos du Maroc financier de la Belle Époque [786]. Mais une véritable histoire des circuits de l'argent outre-mer manquait et l'histoire bancaire a apporté sa contribution pour mieux les identifier. Hubert Bonin a en effet précisé les contours d'un véritable système bancaire transméditerranéen ou franco-africain [195, 200, 201, 204, 205] ; Marc Meuleau a apporté une remarquable étude du système bâti par la Banque de l'Indochine [1183] ; Yasuo Gonjo a jaugé sa capacité d'influence au sein de la politique indochinoise de la France [746], et plusieurs publications ont scruté le déploiement des banquiers français dans l'ensemble de l'Asie, notamment à Hong Kong. Des études ont également permis d'apprécier l'émergence d'un système bancaire en Afrique occidentale. Hubert Bonin, Éric Bussière, Isabelle Chancelier, Jean Suret-Canale [202, 324, 426, 1530] ont notamment précisé comment les banques d'affaires se sont impliquées dans la mise en valeur des potentialités économiques des territoires d'outre-mer, même si cette fonction n'a constitué qu'un pan parmi d'autres de leurs activités [1002]. On sait désormais comment fonctionne l'Empire bancaire, qui reste durablement un pôle d'attraction puisque les banques de dépôts l'ont rejoint [198]. L'on perçoit aussi que la concurrence interbancaire était une réalité outre-mer même si, à l'évidence, la masse des colonisés n'appartenait pas à leur sphère d'action.

La reconsidération des activités du négoce ultramarin est l'objet d'un troisième débat. Jusqu'aux années 1980, la pensée dominante quant aux activités du négoce outre-mer en faisait un exploitateur du peuple autochtone, un animateur du processus de rente (« la traite »). Le quasi-vide scientifique sur l'histoire du négoce a contribué à alimenter ces fausses évidences, d'autant plus qu'on a longtemps perçu ces firmes selon le modèle des sociétés concessionnaires prédatrices, remarquablement étudiées par Catherine Coquery-Vidrovitch pour l'Afrique centrale française [467]. Le livre d'Hubert Bonin sur la CFAO a bien prouvé que des firmes ont été marquées par un esprit d'entreprise et une stratégie, qu'elles ont été engagées dans une compétition rude et sont allées chercher cette concurrence dans les territoires britanniques, qu'elles ont même tenté de contribuer au développement des territoires en fonction des marges de manœuvre dont elles disposaient [194].

L'histoire du négoce a franchi désormais une étape, reconnue aujourd'hui comme une sous-discipline de l'histoire économique contemporaine, grâce au livre pionnier de Goeffrey Jones [907] et comme l'a aussi montré le colloque d'Hubert Bonin et de Michel Cahen [208] sur l'histoire du négoce à longue distance. Cette histoire du négoce pose la question de savoir comment ont évolué les firmes actives dans les empires, quel modèle économique elles ont

adopté après les indépendances, si elles se sont intégrées au monde du négoce international – voir le livre pionnier de Philippe Chalmin –, comment elles ont éventuellement réactivé leurs activités ultramarines, ou enfin si elles se sont étiolées [425, 48].

Les débats sur les réseaux d'influence montrent, par ailleurs, que la perception d'une toute-puissance supposée du négoce a négligé la réalité de la division au sein des milieux d'affaires, y compris face au libre échange. Depuis les analyses structurées et enrichissantes de nos collègues nord-américains et de Charles-Robert Ageron sur « le parti colonial », la nouvelle génération d'historiens français a mobilisé la boîte à outils des politologues pour bâtir une histoire des milieux d'affaires tournés vers l'Outre-mer, nourrie de nouvelles problématiques et débouchant parfois sur de nouvelles conclusions. Catherine Hodeir [856] a ouvert la voie à une réévaluation des groupes de représentation d'intérêts, en insistant sur la complexité des stratégies et des opinions. Certaines figures ont commencé à émerger grâce à des ouvrages, comme celui que Joël Dubos a consacré à André Lebon [630]. Le programme de recherche *L'Esprit économique impérial* impulsé par Hubert Bonin [209] est venu précisément délivrer une première synthèse de ces percées historiographiques. Les milieux d'affaires ultramarins se sont peu à peu structurés, ramifiés, dotés d'une capacité de légitimation intellectuelle, voire académique et éditoriale, comme l'a montré à propos de l'Algérie Daniel Lefevre, l'une des figures de proue de l'histoire économique ultramarine en France depuis une décennie [1052].

Le cinquième débat majeur renvoie à la perception d'un modèle décentralisé des milieux d'affaires ultramarins. La meilleure connaissance de leur histoire a permis de vérifier l'idée que l'histoire du capitalisme contemporain ne repose pas entièrement sur les cercles d'action parisiens et que des pôles d'initiative stratégique, financière et relationnelle se sont cristallisés en province. Il faut avouer que des *terrae incognitae* subsistent encore, car l'histoire de la première moitié du XIX^e siècle l'a souvent emporté sur celle des périodes plus récentes. Plusieurs recherches sur ces pôles régionaux ont été impulsées, en particulier la thèse flamboyante de Claude Malon sur Le Havre colonial, dans laquelle il montre bien comment un système économique, socio-mental et bourgeois s'est cristallisé au fil des décennies, parallèlement aux pôles d'influence liés aux activités transatlantiques et industrielles [1114]. Mais c'est encore une fois la vitalité du pôle de recherches marseillais, durant les années 1980-2000, qui a permis de bâtir une véritable cathédrale de livres, tant dans le sillage de la chambre de commerce et d'industrie que dans diverses publications universitaires. De même, en ce début du XXI^e siècle, c'est à Toulouse qu'a peu

à peu émergé un pôle d'excellence en histoire ultramarine contemporaine qui développe des programmes de recherche ouverts sur l'histoire économique, en particulier celle du tourisme ultramarin. De façon étonnante enfin, il est apparu que Lyon avait affirmé une relative stratégie impériale comme l'a bien prouvé Jean-François Klein [924 à 927]. *A contrario* le pôle girondin, réputé en histoire moderne et en géographie tropicale, a perdu pied en histoire économique ultramarine contemporaine. Ce sont souvent des chercheurs d'autres pôles universitaires, tel Pierre Guillaud, qui ont effectué quelques percées historiques dignes d'intérêt [773]. Cependant, un réveil semble s'opérer chez les historiens dans le sillage des travaux du géographe Yves Péhaut, comme l'ont montré plusieurs recherches récentes [1315, 1316, 1548, 246].

62

Plus novateur encore est le questionnement concernant les activités et l'influence des milieux d'affaires au coeur même de l'Empire. Après la synthèse passionnante de Samir Saul concernant les intérêts français en Égypte [1475], une percée significative a été réalisée depuis quelques années de façon exemplaire à propos du monde capitaliste en Indochine avec les études de Pierre Brocheux, Daniel Hémerly, Kham Vorapeth, Patrice Morlat et Gilles de Gantès [297, 1657, 1249, 1250, 716]. Malheureusement, de tels travaux manquent toujours à propos du Maghreb français où l'histoire des milieux d'affaires se livre par aperçus fragmentaires. Enfin, et de façon paradoxale, une reconstitution globale de l'histoire des milieux d'affaires dans les vieilles colonies antillaises manque encore, malgré quelques approches sectorielles, ou la percée de l'histoire du patrimoine légué par l'économie sucrière ; ainsi, l'économie et la société du rhum, le dualisme des dynasties familiales entre les Antilles et leurs bases d'affaires métropolitaines, Le Havre et Bordeaux en particulier, mériteraient-ils des études approfondies.

En conclusion, l'école française d'histoire économique ultramarine s'insère efficacement dans le renouveau de l'histoire coloniale et dans l'histoire des relations économiques Nord-Sud. Malgré ses lacunes et la multiplicité des pistes restant à défricher ou à labourer, elle apporte une contribution solide à l'histoire maritime contemporaine en général.