



HAL
open science

**Sylviane Llinarès, Benjamin Egasse & Katherine Dana (dir.),
De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires
et littoraux (xvie -xxe siècle), Rennes, PUR, 2018, 414 p.**

Caroline Le Mao

► **To cite this version:**

Caroline Le Mao. Sylviane Llinarès, Benjamin Egasse & Katherine Dana (dir.), De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux (xvie -xxe siècle), Rennes, PUR, 2018, 414 p.. Revue d'histoire maritime, 2019, Financer l'entreprise maritime, 26, pp.229-233. <10.70551/ESJN6434>. <hal-05051381>

HAL Id: hal-05051381

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-05051381v1>

Submitted on 29 Apr 2025

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-NC 4.0 - Attribution - Non-commercial use - International License

Revue d'histoire maritime

26

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Financer l'entreprise maritime

Revue d'histoire maritime

26

Financer l'entreprise maritime

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

© Sorbonne Université Presses, 2019

ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7

PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3

Introduction – 979-10-231-1935-0

Andreau – 979-10-231-1936-7

Haudrère – 979-10-231-1937-4

Martin – 979-10-231-1938-1

Villiers – 979-10-231-1939-8

Bonin – 979-10-231-1940-4

Giulianelli – 979-10-231-1941-1

Raflik – 979-10-231-1942-8

Chevalier – 979-10-231-1943-5

Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2

Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9

Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6

Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3

Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0

Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

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

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTE RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Comptes rendus

effets des frappes et des raids littoraux, prophétisés par la Jeune École, sont démultipliés au ^{xx}^e siècle par l'aéronavale, l'artillerie lourde et l'amélioration des capacités amphibies. Les imaginaires enveloppant la guerre sous-marine pourront alimenter un sous-chapitre qui sera le pendant des premières pages du livre sur les monstres sous-marins des temps médiévaux et modernes.

Attentes limitées et pesant bien peu face aux grandes qualités que nous avons dégagées de la lecture, réjouie et admirative, d'un livre qui sera un ouvrage de référence sur les mondes maritimes européens aux âges moderne et contemporain.

Patrick Louvier
Université Paul-Valéry
Laboratoire CRISES

Sylviane Llinarès, Benjamin Egasse & Katherine Dana (dir.), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux (xvi^e-xx^e siècle)*, Rennes, PUR, 2018, 414 p.

Résultat de dix années de recherches menées dans le cadre de l'université de Bretagne Sud, l'ouvrage se propose d'étudier les politiques d'aménagements des espaces portuaires, littoraux et fluviomaritimes sur le temps long, du ^{xvi}^e siècle à nos jours, en variant les échelles d'analyse, tant sur le plan géographique que temporel ou fonctionnel. Exception faite d'une intervention sur le port colonial de Saïgon, les présentations se concentrent sur la France métropolitaine, avec une prédominance du Ponant et tout particulièrement de l'espace breton. Fort d'environ quatre cents pages, ce livre réunit vingt-six contributions réparties en cinq thématiques : technicité, innovation expertise ; travaux marchés et entrepreneurs ; enjeux politiques et économiques ; l'estran et la plage aménagés ; les voies fluviomaritimes et leurs ports.

Les premiers textes proposent une approche technique, au plus près des aménagements. Une lecture croisée permet de comprendre qu'à la base de tout aménagement portuaire se trouve le diagnostic d'un problème. Il peut être posé par des ingénieurs comme Bélidor et Forfait, présentés par Sylviane Llinarès, ou ces hommes formés à l'école des Ponts, étudiés par Vincent Guigueno, qui mobilisent les savoirs scientifiques pour l'analyse d'une situation, mais on ne saurait négliger l'apport des marins, mis en lumière par Jacques Péret dans le cadre de l'estuaire de la Gironde. Ces hommes proposent des dispositifs visant à améliorer le fonctionnement du port. Cela passe par la mise au point de diverses mécaniques, comme ces machines à curer les ports (Sylviane Llinarès) ou les engins de levage présentés par Jean-Louis Kerouanton. Cela suppose aussi des opérations plus amples nécessitant une intervention de l'État pour la mise en œuvre d'un plan d'action. Sylviane Llinarès souligne ainsi le recours à la

législation dans la prescription de bonnes pratiques, notamment en matière de gestion du lest. Gilles Bienvenu évoque pour sa part le volet administratif de la mise en œuvre des travaux et le débat persistant entre un système d'adjudication, susceptible de garantir un faible coût et un travail de qualité, tandis qu'une procédure « à l'économie » présente l'avantage d'une entière maîtrise du processus. Qu'il s'agisse de la réalisation du pavé de Nantes, des projets avortés d'aménagements du port de Vannes présentés par Erwann Le Franc, ou du plan d'action conçu pour améliorer la navigation dans l'embouchure de la Gironde combinant une cartographie précise et un travail de balisage (J. Péret), les communications ont fait le choix d'une analyse au plus près des travaux réalisés, mettant en lumière les acteurs mobilisés et la chaîne de commandement permettant l'exécution des travaux.

230

De manière logique, la deuxième partie se concentre sur ceux qui réalisent ces travaux en mettant l'accent sur la figure de l'entrepreneur et les modalités de son rapport à l'état. Les six articles présentent une réelle convergence thématique, s'employant, à travers les exemples choisis, à réaliser une prosopographie des entrepreneurs, recrutés par le département des Ponts et Chaussées (Anne Conchon & Éric Szulman), intervenant pour les fortifications du littoral lorientais (Benjamin Égasse), pour l'aménagement du littoral du Médoc (Pierre Caillosse), pour la construction des phares (Jean-Christophe Fichou), pour la mise en défense du Morbihan au XIX^e siècle (Catherine Soubeiroux). Comment sont-ils choisis ? qui sont-ils – origine géographique, sociale, professionnelle ? quels sont leurs réseaux et quelle place occupent-ils dans leurs différentes sphères relationnelles ? comment sont-ils choisis par l'État et quelles stratégies déploient-ils pour être retenus ? Les textes mettent en lumière les modalités de la contractualisation de la relation entre l'État et l'entrepreneur. Au cœur se trouve l'adjudication, plébiscitée car elle est supposée garantir le meilleur prix et l'exercice plein de la concurrence entre entrepreneurs. Les différentes communications s'appuient sur des corpus d'adjudications, souvent présentés en annexes, ce qui offre au lecteur un précieux outil pour de futures recherches. Analysant ces documents maîtres avec précision, les auteurs s'attachent à la procédure, à sa temporalité, aux clauses, à l'évolution des modalités. L'adjudication met en place les conditions de l'exécution du marché, qui se déroule dans le cadre d'une surveillance plus ou moins étroite, visant à éviter les fraudes et malversations. Parfois, cela peut déboucher sur des protestations émanant aussi bien de l'État que des entrepreneurs, et l'on trouvera ici des éléments sur ces conflits et les modalités de leur résolution. De fait, les différents auteurs mettent bien en lumière la prégnance des enjeux financiers, qu'il s'agisse de mobiliser des fonds, d'envisager les solutions les moins coûteuses comme le recours aux ateliers de charité (Olivier Levasseur),

d'éviter les surcoûts, fraudes, détournements. À rebours, pour l'entrepreneur, se pose la question du gain réalisé et de la rentabilité de ce type de contrat.

C'est donc tout naturellement que la partie suivante est consacrée aux enjeux politiques et économiques. Là encore, on soulignera la réelle cohérence des textes proposés et la convergence des démarches. Les auteurs se sont attachés à identifier la situation telle qu'elle se présente au moment où l'on choisit de réaliser un aménagement ; la combinaison entre contraintes naturelles et héritages portuaires est examinée des ports de Provence (Gilbert Buti) à la baie de Somme (Isabelle Aristide-Hastir), en passant par le Languedoc (Stéphane Durand) et la Bretagne (Jean-Christophe Fichou, Olivier Lévassuer, Jean-René Couliou), et l'on repère des problématiques similaires lorsqu'il s'agit d'installer les Messageries maritimes à Saïgon (Marie-Françoise Berneron-Couvenhes). Ces études de cas mettent en lumière la multiplicité des acteurs qui interviennent, qu'il s'agisse de susciter le projet, d'en prendre la décision, ou de le faire réaliser, témoignant d'un « enchevêtrement d'intérêts, de compétences, de pouvoirs et de stratégies », selon les mots de Gilbert Buti. On repère ainsi l'impulsion donnée par le pouvoir central, relayée selon les circonstances par l'amirauté, l'intendance, les parlements ou même le contrôle général des finances. Mais on ne saurait négliger le rôle décisif des communautés d'habitants, des municipalités, sans oublier celui des « lobbys », qu'il s'agisse des marchands et négociants, des pêcheurs, des Messageries maritimes à Saïgon, ou du comte d'Artois dans le cas du Crottoy (Isabelle Aristide-Hastir). Les auteurs s'attachent enfin à identifier les réalisations et les résultats, en analysant les projets d'aménagements, leur conception, les conditions qui ont présidé aux choix, et les financements accordés, autant d'éléments qui déterminent la réussite ou l'échec du projet. Jean-René Couliou pose aussi la question de la pérennité de ces aménagements face aux évolutions, un problème qu'il pose à l'aune du cas des ports de Bretagne méridionale confrontés aux trois phases de l'évolution du secteur de la pêche (révolution halieutique à l'origine de l'extension des ports ; diversification des orientations ; affirmation des exploitations chalutières).

Si le propos s'est jusqu' alors concentré sur les espaces portuaires, l'ouvrage prend aussi en compte les aménagements concernant l'estran et la plage. Trois communications insistent ainsi sur l'aménagement de l'estran à des fins alimentaires. Que l'homme soit prédateur, producteur ou éleveur (Thierry Sauzeau), il a aménagé le littoral pour y établir des pêcheries, y (pr) élever des huîtres (Jeanine Le Bihan) et des moules ou y récolter du sel, créant, ce faisant, une multitude d'infrastructures – parc, écluses, goretts, bouchots, duits, gords... – qui sont ici décrites, notamment par Pierre Martin. Ces usages pouvant se concurrencer, des logiques d'appropriation sont à l'œuvre et l'état doit intervenir pour régler et arbitrer les conflits. Le littoral peut

aussi être utilisé à des fins récréatives, ce qui se traduit par l'établissement de stations balnéaires (Johan Vincent), qui entretiennent un rapport paradoxal à l'environnement, notamment végétal, puisqu'elles sont à la fois une atteinte au paysage initial, et des génératrices de jardins, privatisés ou partagés.

232 Les dernières contributions remontent à l'intérieur des terres, pour se consacrer aux fleuves (la Loire pour Florent Godelaine, la Vilaine pour Katherine Dana) ou à certains ports (Nantes pour Bernard Michon, Tonnay-Charente pour Thierry Sauzeau). Florent Godelaine tâche ainsi de montrer comment les modifications des infrastructures portuaires des ports ligériens dans le courant de l'époque moderne se veulent une réponse à l'intensification du trafic, avec des résultats plus ou moins convaincants, puisque le programme initié à la fin de la décennie 1680, classé puis relancé à partir des années 1760, ne trouve sa concrétisation qu'au début du Consulat, alors même qu'il s'agit là d'un outil stratégique pour assurer un débouché aux productions du Val de Loire. Katherine Dana, pour sa part, reprend cette approche fluvio-maritime pour l'appliquer à la Vilaine et analyser les expérimentations techniques mobilisées pour améliorer sa navigabilité. Ce faisant, elle souligne que l'enjeu est non seulement de construire ces infrastructures, en particulier des écluses, mais surtout de les entretenir, ce qui impose des innovations en matière de gestion. Ces problèmes d'aménagements et de navigabilité se retrouvent dans les propos de Bernard Michon, à propos du cas nantais. S'il y a accord pour déplorer l'état de la « rivière de Nantes », les diagnostics des causes divergent, de même que les projets proposés pour aboutir au but commun : faire de Nantes un port de haute mer. Si d'aucuns optent pour un nettoyage de grande ampleur, d'autres préconisent la construction de canaux, le tout aboutissant à quelques réalisations qui restent modestes, car on ne consent pas à l'effort financier nécessaire. Tonnay-Charente se place à une tout autre échelle, mais ce port de rupture de charge sur la Charente, animé par le commerce du sel et de l'eau-de-vie de Cognac, plus tard par le charbon, est tout de même aménagé pour maîtriser l'environnement et développer sa flotte. Les quais remplacent tardivement les berges boueuses, et le port se dote d'une flotte à l'attache, mais c'est bien le dynamisme du milieu commerçant de la ville qui fait la différence, comme le montre Thierry Sauzeau à travers l'exemple des familles Augier ou Renault.

Nombre d'articles sont assortis de précieuses annexes, qu'il s'agisse de la reproduction de documents d'époque – cartes, gravures, vues, planches de l'*Encyclopédie* représentant les machines à curer – permettant de visualiser ces aménagements portuaires, de schémas analytiques permettant de décrypter les mécanismes de fonctionnement ou de tableaux synthétisant les sources mobilisées. Il en résulte un véritable apport scientifique et ouvrage solide,

réunissant des contributions précises et complémentaires, convergentes dans leur démarche et leurs thèmes, ce qui permet de dépasser l'éclatement propre à ce type de publication pour tendre vers une vraie cohérence du propos.

Caroline Le Mao
Bordeaux CEMMC

Mathieu Bidaux & Christian Lebailly, 50 ans de construction navale en bord de Seine. Les ACSM et leur cité-jardin (1917-1966), Luxembourg, Worms & C^{ie}/Phoramm, 2017, 372 p.

L'histoire d'entreprise doit prendre en compte désormais l'édition numérique. Des sociétés (BNP Paribas, par exemple) gèrent de gros sites retraçant leur histoire de façon solide et utilisable par le monde académique. Le groupe familial Worms & C^{ie} a placé sur son site une quantité énorme d'archives (près de 6 000 pièces), dont des correspondances fort riches qui permettent de reconstituer nombre d'aspects de l'évolution de cette maison d'armement maritime et de négoce, spécialisée pendant longtemps dans le transport et le commerce des matériaux et sources d'énergie (charbon, pétrole)¹.

La compagnie s'est diversifiée dans la banque, dans diverses sociétés d'armement maritime et, en pleine Grande Guerre, dans la construction navale, d'où cet ouvrage. On peut le lire sur le site, mais aussi le télécharger au format PDF et donc l'imprimer – ou le rendre aisément accessible aux étudiants². Mais, disons-le clairement, il s'agit bien d'un travail d'historien ; livre de commande, certes, mais en rien une apologie tendancieuse de la société.

Des critiques de cet ouvrage peuvent surgir : on y peut lire une dizaine de longues allocutions du patron du groupe, Hypolite Worms, mais, elles constituent finalement autant de documents révélateurs des mentalités de l'époque et ainsi susceptibles de commentaires académiques. En outre, les comparaisons avec les autres chantiers navals ne sont que rares et maigres. Le mini-système productif que représente le chantier du Trait n'est pas reconstitué, avec ses fournisseurs, les flux générés, la contribution à la croissance d'ensemble de cette Basse-Seine. Cependant, nombre des méthodes de l'histoire d'entreprise sont bien respectées : les faits et les analyses sont bien fournis et structurés ; des encarts documentaires fournissent des éléments sur les responsables, l'évolution du site industriel, les mutations de la petite ville mitoyenne.

L'enjeu, en pleine guerre, est de préparer soit la poursuite des combats, soit la reconstruction d'une flotte décimée par la guerre maritime ou obsolète

1 <http://www.wormsetcie.com/en/Table/Archives/>.

2 www.wormsetcie.com/fr/publications/all/50-ans-de-construction-navale-en-bord-de-seine-les-acsm-et-leur-cite-jardin-1917.