Le temps des crises dans les sociétés littorales (xvi^e-xix^e siècle)

Gérard Le Bouëdec

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1929>

DOI : 10.4000/abpo.1929

ISBN : 978-2-7535-1519-2

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 octobre 2010

Pagination : 13-24

ISBN : 978-2-7535-1276-4

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Gérard Le Bouëdec, « Le temps des crises dans les sociétés littorales (xvi^e-xix^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 117-3 | 2010, mis en ligne le 02 mai 2011, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1929> ; DOI : 10.4000/abpo.1929

Le temps des crises dans les sociétés littorales (xvi^e-xix^e siècle)

Gérard LE BOUËDEC

Professeur d'histoire moderne
CERHIO, UMR 6258 – université de Bretagne-Sud

Entre une histoire économique qui analyse concrètement les faits et une économie politique qui s'intéresse à l'analyse abstraite des mécanismes généraux, l'historien est souvent critiqué par les économistes qui lui reprochent une insuffisance d'analyse macro-économique et une tendance à se livrer à une description qui relève de la chronique événementielle. Les historiens qui travaillent sur le temps long sont pris entre les schémas d'une histoire des crises d'Ancien Régime qui reste encore largement marquée par les acquis labroussiens de l'histoire de la conjoncture et les schémas de la Crise, qui s'inscrit dans le mouvement cyclique des économies industrielles et des structures capitalistes¹. Olivier Pétré-Grenouilleau a livré une analyse des grands cycles de l'économie maritime française du xvii^e au xix^e siècle en identifiant les phases d'émergence, de plein exercice et de restructurations².

Cet article s'inscrit dans une démarche méthodologique pour montrer l'intérêt de l'étude des ruptures dans les sociétés littorales, le terme de rupture paraissant plus adapté que celui de crise. En réalité nous avons un problème de vocabulaire. Le plus souvent la rupture se révèle dans nos sources comme une phase difficile vécue par un groupe social ou une communauté plus large qui exprime alors ses inquiétudes voire ses colères. Il est possible de trouver les allégations dans notre documentation à travers des mémoires, des rapports, des articles de presse qui exposent ce qu'Alain

1. LABROUSSE, Ernest, *La Crise de l'économie française à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution*, 1943 (2^e édition) Paris, Presses universitaires de France, 1990, 664 p.). Voir également BRAUDEL, Fernand, LABROUSSE, Ernest, *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, Presses universitaires de France, 1970. Sur les productions historiques de l'école des Annales, voir BOURDÉ, Guy, MARTIN, Hervé, *Les Écoles historiques*, Paris, Seuil, 1983, chapitre 9, p. 215-243.

2. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Les Négoces maritimes français (xvii^e-xx^e siècles)*, Paris, Belin, 1997, 255 p.

Cabantous appelle des faits maritimes³ et qui sont de nature trs diffrente. C'est partir de ce niveau que se construit le temps de l'historien. En effet, ces faits maritimes doivent tre mis en perspective. Ils s'inscrivent dans la trajectoire particulire de chaque bourg ou ville du littoral qui s'claire dans le cadre des trajectoires gnrales des diffrents modles de dveloppement qui affectent les conomies et les socits littorales. Ainsi, il s'agit d'un plaidoyer pour l'tude des temps diffrentes chelles des communauts littorales et portuaires.

De la rupture vcue aux faits allgus

Les sources sont riches de l'expression des plaintes, des drames humains et des manifestations de ces dsquilibres qui menacent la survie d'une activit, d'un groupe socioprofessionnel, d'une communaut dans son ensemble. C'est le malvcu qui nous sert d'indicateur. Les pidmies de peste comme celle de Marseille en 1720 ou de typhus Brest lors de la guerre de Sept ans, l'effet meurtrier et destructeur de Guy Eder de la Fontenelle et de ses bandes de pillards sur l'avenir de Penmarch pendant les guerres de la Ligue en Bretagne la fin du xvi sicle⁴, la rpression contre le port de La Rochelle en 1627-1628 orchestre par Richelieu⁵, la multiplication des abandons – placements d'enfants mais aussi des naissances illgitimes Lorient pendant la guerre de Sept Ans⁶ –, les bombardements et les dbarquements qui se multiplient sur le littoral franais pendant la seconde guerre de Cent Ans, l'exemple de ce qui se passe Belle-le entre 1761 et 1763, ou Dunkerque en 1713 ou 1763⁷, mais qui sont incomparables avec les effets destructeurs de la seconde guerre mondiale qui vont frapper en particulier tous les ports dots par les Allemands de base de sous-marins, s'inscrivent en lettres dramatiques dans l'histoire des communauts littorales. Le tribut pay par les gens de mer au systme des classes lors des guerres est de nature dstabiliser toute une activit et hypothquer l'avenir de certaines paroisses littorales⁸. Ainsi, la mort,

3. CABANTOUS, Alain, « L'Histoire maritime : objet de recherche ou leurre historiographique ? » dans VILLAIN-GANDOSI, Christiane, RIETH, Eric, Pour une Histoire du « Fait maritime », sources et champ de recherche, Paris, dition du Comit des travaux historiques, 2001, p. 33-43.

4. LESPAGNOL, Andr, TANGUY, Jean., « Penmarch, port europen aux xvi-xvii sicles. Rflexion sur un destin problmatique, le pays bigouden la croise des chemins », Revue du Cap Caval, n 17, 1993.

5. CRETE, Liliane, La Vie quotidienne La Rochelle au temps du grand sige : 1627-1628, Paris, Hachette, 1987, 333 p.

6. LE BOUDEC, Grard, « Les enfants de l'Htel-Dieu de Lorient : illgitimit et misre pendant la guerre de Sept Ans », Cahier de l'Iroise, octobre-dcembre 1986, p. 181-187.

7. VERGE-FRANCESCHI, Michel, La Marine franaise au xviii sicle, Paris, Sedes, 1996, p. 217-257. LE BOUDEC, Grard, Activits maritimes et socit littorales de l'Europe atlantique (1690-1790), Paris, A. Colin, 1997, p. 182-186.

8. ACERRA, Martine, ZYSBERG, Andr, L'Essor des Marines europennes, Paris, Sedes, 1997, p. 258-260.

la détresse des familles, la destruction des outils de travail, la fuite constituent les expressions de l'ensemble de la communauté.

Les vols, les grèves, les manifestations révèlent de tout temps les craquements des activités productrices. Des bandes d'ouvriers qui se livrent à des vols parcourent les campagnes de la périphérie lorientaise, quand le port perd sa compagnie des Indes dans les années 1769-1770⁹. Les milieux négociants des grands ports français, à l'instar de ceux de Nantes, se plaignent de voir les étrangers, notamment hollandais, ôter « tout le trafic, commissions et correspondances » aux acteurs locaux. Ces plaintes se retrouvent dans « le commerce honorable » de Jean Eon en 1656 à Nantes, notamment dans le chapitre « calcul exact de tout le grand négoce, et du profit que font les étrangers au préjudice des Français¹⁰ ». Les registres des faillites des consulats et des tribunaux de commerce nous livrent la chronique des revers des élites du commerce et de l'industrie¹¹ sans qu'il soit possible d'en tirer des conclusions définitives. La chute des plans de charge dans les arsenaux est à l'origine de tensions dès l'Ancien Régime. Les années 1890-1914 correspondent à une vague de grèves dures parmi les dockers et les ouvriers des industries portuaires¹². La disparition de la ressource, au début du XVIII^e siècle, dans les années 1880, secoue les communautés de pêcheurs. Les marins-pêcheurs et leurs familles, privés d'emplois et de revenus dans les années 1880-1920, du fait de la raréfaction des bancs et des fermetures des conserveries de sardines, expriment leur détresse à travers grèves et manifestations parfois violentes¹³, des choix particuliers comme l'engagement de pêcheurs concarnois dans les mines de Courrières¹⁴. Les réactions des pêcheurs contre les chaluts, les conflits d'usages sur les plages entre d'une part les pêcheurs qui étendent leurs filets, les agriculteurs qui y puisent du sable, les goémoniers qui y font sécher le produit de leur collecte et d'autre part les baigneurs qui ne sont pas encore des touristes, qui colonisent l'estran avec leurs cabines de bain ou leurs bath-machines, expriment aussi la crainte d'une dilution d'un modèle social et culturel devant ces intrusions de nouvelles techniques ou de communautés exogènes¹⁵.

9. LE BOUËDEC, Gérard, *Le port et l'arsenal de Lorient, de la compagnie des Indes à la Marine cuirassée, une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 221-224.

10. EON, Jean, *Le Commerce honorable*, Nantes, 1656.

11. Série B, juridictions extraordinaires des archives départementales.

12. DOMENICHINO, Jean, GUILLON, Jean-Marie, MENCHERINI, Robert (dir.), *Dockers, de la Méditerranée à la mer du Nord. Des quais et des hommes dans l'histoire*, Aix-en-Provence, 1999, 238 p.

13. DUBOIS, Xavier, *La Révolution sardinière, pêcheurs et conserveurs en Bretagne sud au XIX^e siècle*, Rennes, presses universitaires de Rennes, 2004, p. 199-312. LE BOULANGER, Jean-Michel, *Douarnenez, de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Rennes, PUR, 2000, p. 173-238.

14. GUEGUEN, Michel, LEMAÎTRE, Louis-Pierre, *Matelots de Concarneau (1800-1914)*, Concarneau, 1979, p. 322.

15. VINCENT, Johan, *L'Intrusion balnéaire, les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945)*, Rennes, PUR, 2007, p.163-179.

Ce n'est qu'une vocation des diffrentes formes d'expression des ruptures vcues. En effet nous sommes confronts diffrents problmes.

Si les grandes inondations de 1548 et le raz de mare de 1598 qui affectent la baie de Bourgneuf, les temptes qui menacent Saint-Jean-de-Luz comme celle de 1749 qui contraint abandonner 120 maisons, sont des faits durement subis, comment apprcier le ressenti des processus lents, qui s'talent sur plusieurs gnrations de communauts littorales, que sont les envasements qui vont condamner Brouage, les ports de la Seudre et ceux de la baie de Bourgneuf entre le XVI et le XVII sicle¹⁶?

De la mme manire un ensemble de ruptures nous chappe car l'exercice des activits s'inscrit dans une gestion pluriactive des territoires littoraux. Cette pluriactivit, notamment dans les bourgs ruraux, permet d'absorber les -coups ou les rats de la conjoncture maritime. Ce n'est que lorsque se combinent une mauvaise rcolte de grains et une mauvaise campagne de pche comme en 1741 Belle-le que les sources sont plus loquaces. Aussi, sommes-nous souvent mieux renseigns sur les crises et les ruptures dans les grandes villes-ports de commerce et de la marine militaire que dans les petits ports de cabotage et de pche. Ce n'est qu'avec l'avnement de l're industrielle qui s'accompagne d'une spcialisation et d'une professionnalisation dans les mtiers de la pche, de la navigation, de l'industrie portuaire que l'expression de la crise apparit plus forte d'autant qu'elle s'tale dans la presse avant d'tre relaye dans les nouveaux mdias du son et de l'image.

Nous sommes bien face un problme de sources. Un premier ensemble est produit par des observateurs extrieurs : officiers, commissaires royaux, intendants, prfets, mdecins, missionnaires, ingnieurs, voyageurs crivains ou artistes, journalistes¹⁷. L'tatisation du littoral, partir de Colbert, qui se traduit par la mise en place d'un maillage serr de juridictions, multiplie les institutions productrices d'archives sur les populations littorales dsormais trs largement sous le contrle des agents de l'tat. Les sources de ceux qui vivent au cur du milieu littoral et maritime sont aussi plurielles, mais moins nombreuses. Avant les cahiers de dolances, les expressions directes des communauts littorales et rurales sont rares¹⁸. Plus frquents sont les

16. Ports maritimes de France, tomes V, VI, VII, Imprimerie nationale, 1883 : Voir les notices historiques des ports ralises par les ingnieurs des Ponts et chausses.

17. CABANTOUS, Alain, « La mmoire du voyageur : socits et espaces littoraux des XVII-XIX sicles », table ronde organise l'Universit de Bretagne-Sud en janvier 1995. Pour approfondir voir CABANTOUS Alain et alii, Les Franais, la terre et la mer, Paris, Fayard, 2005, p. 359-368.

18. VARY, Morgane., Intgration sociale des populations marginales sur le littoral breton au XVIII sicle, thse d'histoire indite, Universit de Bretagne Sud, 2007. Morgane Vary nous fait dcouvrir une nouvelle strate de ces socits littorales, plus inconnue encore que la prcdente, celle des populations flottantes et migrantes qui constituent d'une certaine faon les bas-fonds de cette socit littorale. Or ces marginaux, dont elle reconstitue les trajectoires de dchance qui les avaient classs dans la catgorie des exclus, rvlent au gr des archives judiciaires, du dpt de mendicit ou du bagne, un autre visage pour le peu que l'on veuille s'intresser aux tranches de vie qui s'insrent entre leurs arres-

mémoires adressés par le monde du négoce, à travers les consulats et les chambres de commerce, ou par les municipalités, mais qui sont aux mains de ces mêmes élites, aux autorités de l'État. Dans certaines circonstances particulières des curés ou des agents de l'état qui vivent au cœur du tissu social local peuvent donner des avis et des opinions qui ne figurent pas dans les dossiers institutionnels. L'ensemble de cette documentation exige une grande prudence et une analyse critique rigoureuse pour comprendre l'objectif des auteurs et ainsi décoder le discours qui sous-tend les observations. Ainsi de nombreux mémoires de négociants et de municipalités dressent des tableaux pessimistes. C'est la loi du genre quand il s'agit de plaider des aides, des privilèges auprès d'autorités supérieures. Il en est ainsi des mémoires sur l'invasion étrangère des ports au XVII^e siècle. Damien Mouries¹⁹, à partir d'un corpus de mémoires de marchands, d'agents de la royauté et de publicistes a montré la généalogie de ces écrits qui présentent de nombreuses filiations. Le parfait négociant de Jacques Savary²⁰, comme le Commerce honorable de Jean Eon se sont nourris d'autres mémoires. Surtout, ils sont écrits pour susciter une autre politique économique et de ce fait font la démonstration de la dégradation du commerce français en dénonçant les coupables : les négociants étrangers. Les mémoires des chambres de commerce sur un éventuel retour du négoce français dans le commerce du nord au XVIII^e siècle soulignent toujours le complexe d'infériorité des Français pour exiger des aides de l'État²¹.

Au XIX^e siècle et a fortiori ensuite, la production de sources va croître et se diversifier du fait de la structuration progressive de contre-pouvoirs. Les municipalités, les chambres de commerce s'érigent en véritables lobbies pour défendre leurs activités, et au niveau national, les armateurs et les constructeurs de navires savent se faire entendre d'un État en décrochant subventions et commandes²². La lecture des débats parlementaires est à ce titre très édifiante. L'argumentaire social n'est pas du tout absent même s'il est parfois un prétexte. Dans les villes-port-arsenal, les élus ne manquent de rappeler au ministère la dimension sociale d'une politique maritime militaire²³. Les marins, les dockers, les ouvriers des arsenaux et

tations. Elle arrive alors à démontrer en s'appropriant et en renouvelant le concept de pluriactivité, qui aujourd'hui n'est plus contesté, que ces hommes et ses femmes ne sont pas, pour paraphraser le mot d'Arlette Farge, si marginaux que cela, et que la dialectique exclusion/intégration, problématique intemporelle, mérite d'être approfondie.

19. MOURIES, Damien, *Les Milieux négociants français et le commerce intra-européen au XVII^e siècle*, mémoire de DEA, Université de Bretagne Sud, 2004.

20. SAVARY, Jacques, *Le parfait négociant*, Paris, 1^{re} édition 1675, 324 p.

21. POURCHASSE, Pierrick, *Le Commerce du Nord, les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrional au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 217-262.

22. BORDE, Christian, « La création du Comité Central des Armateurs de France (13 janvier 1903) : enjeux internationaux et nationaux du lobbying maritime français (1891-1906) », *Revue d'Histoire maritime*, n° 5, p. 221-237.

23. LE BOUËDEC, Gérard, « L'État et les ports bretons de Brest et de Lorient de Colbert au XX^e siècle » dans NICOLAS, Gilbert, *La Construction de l'Identité régionale : les exemples de la Saxe et de la Bretagne, XVIII^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2001, p. 43-54.

des industries agro-alimentaires, les pcheurs se syndicalisent mme si la fracture entre les syndicats corporatifs des pcheurs et les marins-ouvriers-dockers qui adhrent la CGT d'une part, et l'atomisation progressive du syndicalisme maritime d'autre part lui tent un vritable poids²⁴. Mais ce n'est pas un hasard si les annes 1880-1914 constituent une grande priode de contestations.

Si les sources sont majoritairement institutionnelles sous l'Ancien Rgime, elles apparaissent davantage nourries par les acteurs professionnels, locaux et nationaux, ensuite. Le xixe sicle est celui de l'intgration des mondes littoraux dans la communaut nationale, c'est la rencontre entre ceux du rivage et ceux de l'intrieur. Par la suite, les littrateurs et les artistes, les photographes et les journalistes vont devenir de grands producteurs de sources. Le reportage devient une source manier avec soin.

Trajectoire individuelle et trajectoire collective

L'ensemble des informations doit tre hirarchis. La grille de lecture est d'abord constitue par les trajectoires gnrales de dveloppement de l'ensemble des littoraux et surtout par les corrections de trajectoires qui constituent les ruptures majeures²⁵.

 la fin du Moyen ge, le rapport la mer se construit travers les pches ctires et le cabotage et la poussre portuaire va s'appuyer sur ces activits jusqu'au milieu du xixe sicle. Pourtant, ds la fin du xve sicle la pche morutire devient transatlantique, mobilisant de nombreux ports avant un reflux sur quelques ports majeurs. Le milieu du xviie sicle correspond la premire mondialisation des changes avec le dveloppement des systmes coloniaux tandis que s'observe une acclration du denclavement europen. Le cabotage europen qui s'appuyait sur des produits vivriers, la proto-industrie textile, et quelques matires premires, est gonfl par les navals stores (bois, fer, chanvre, goudron) d'une part et les rexportations des produits coloniaux, d'autre part. Mais l'armement franais est alors cart par les flottes hollandaises, anglaises et scandinaves. Seuls les ports qui ont fait le choix du commerce colonial se hissent au rang de grands ports. Mais cette mondialisation des changes, c'est la guerre. Les littoraux deviennent les nouveaux fronts des conflits internationaux et les grandes puissances vont construire des flottes de guerre spcialises et implanter une srie de ports-arsenaux. Le xixe sicle introduit les littoraux dans la modernit. Le commerce maritime va reflter l'entre dans l're industrielle. Les changes sont domins par les matires premires indus-

24. VIAUD, Ronan, *Le Syndicalisme maritime franais. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005, 278 p.

25. CABANTOUS, Alain, *Les Citoyens du large, les identits maritimes en France (xvii-xixe sicles)*, Paris, Aubier-Montaigne, 1995, p. 161-167. COULIOU, Jean-Ren, LE BOUDEC, Grard, *Les ports du Ponant : l'Atlantique de Brest Bayonne*, ditions Palantines, 2004, voir le chapitre, « Les destins portuaires », p. 236-259.

trielles. Le centre de gravité de l'Europe se déplace vers le nord-ouest. La révolution des transports maritimes et terrestres transforme le port en lieu de transbordement et en centre industriel. Cette reconfiguration des échanges et des transports signifie le déclassement de nombreux ports. Les activités halieutiques sont quant à elles en plein développement. La grande pêche Terre-neuvrière retrouve son dynamisme tandis que s'ouvre plus largement un second front morutier en Islande mais dont les activités s'essoufflent au début du ^{xx}^e siècle. Les pêches sardinières connaissent une forte croissance en liaison avec l'industrialisation du traitement du poisson dans les conserveries, mais les crises sardinières fragilisent les ports de la Bretagne occidentale à la Vendée. La mise au point du chalutage à vapeur fait entrer la pêche au poisson frais dans l'ère de la pêche hauturière. La Marine militaire connaît, elle aussi, sa révolution technologique, et les arsenaux deviennent de grands conglomerats industriels dont les plans de charge oscillent au gré des programmes militaires et des budgets. Il ne faut pas omettre que l'activité balnéaire et de plaisance va amorcer à partir des années 1840-1850 un développement qui va toucher l'ensemble des littoraux. Cette lecture macroscopique donne quelques repères qui éclairent les trajectoires particulières des ports.

Mais il faut compléter la grille de lecture en se référant aux évolutions de chaque activité, de chaque filière. Les pêches morutières et sardinières notamment ont leur propre trajectoire. Les ports salicoles sont particulièrement touchés par des décisions essentielles qui touchent le commerce du sel dans les années 1840-1848. Les ports militaires présentent des profils à pulsions brutales, la guerre impulsant une croissance forte des activités suivie d'un ralentissement tout aussi brutal²⁶. La guerre est destructrice mais aussi créatrice notamment à travers la course. Le projet de réduire le dispositif militaire à trois arsenaux avec la construction de celui de Cherbourg va peser sur l'avenir de Lorient et surtout de Rochefort.

C'est par rapport à cette double grille de lecture qu'il est alors possible d'examiner et d'éclairer les faits de rupture individuels en considérant qu'à chaque étape se produit une sélection avec promotion et déclassement. Que constate-t-on ? Sur le temps long, les ports ne meurent jamais. En revanche, ils connaissent des reclassements souvent radicaux. Les ports de cabotage, qui constituent le substrat de la carte portuaire française, après avoir connu des difficultés lors de la reconfiguration des transports et des échanges dans les années 1850-1870²⁷, se replient sur des trafics de proximité, qui repoussent l'échéance de leur endormissement jusqu'à la première guerre mondiale. Ils vont souvent retrouver une autre vie avec

26. Jean Meyer qualifie ces villes ports-arsenaux de « villes quasars ». Voir BÉRENGER, Jean, MEYER, Jean, *La France dans le monde au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes, 1993, p. 305.

27. LE GOUGUEC, Anne-Françoise, *Les mutations du cabotage au XVIII^e siècle et au XIX^e siècle, depuis les rôles de bord des maîtres au cabotage des quartiers de Vannes et d'Auray*, mémoire de DEA, Université de Bretagne Sud, 2001. LE BOUËDEC, Gérard, « Les enjeux du cabotage européen (XIV^e-XIX^e siècle) », dans BUCHET, Christian, MEYER, Jean, POUSSOU, Jean-Pierre, *La Puissance maritime*, Presses universitaires de la Sorbonne, p. 377-394.

les activits de plaisance. Le port de Yeu, port de cabotage de service de Bordeaux et de Nantes, notamment aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e sicles, va s'engager dans la pche notamment thonre au ^{xix}^e sicle²⁸. Les grands ports franais que nous connaissons, comme Le Havre, Nantes, Bordeaux, qui s'taient dvelopps sur le cabotage et la pche morutire vont engager une reconversion radicale fin ^{xvii}^e, dbut ^{xviii}^e sicles, vers le commerce antillais et connatre alors un dcollage. Ces ports restent au ^{xix}^e sicles des grands ports franais, mme s'ils sont dcrochs par les grands ports du nord de l'Europe et qu'il faille inventer Saint-Nazaire pour remplacer Paimbeuf comme avant-port de Nantes. Des ports polyvalents vont se replier sur la pche comme Saint-Malo et Dieppe, des ports de grande pche comme Saint-Jean-de-Luz et Les Sables-d'Olonne vont se recentrer sur les pches ctires. Des ports de pche sardinires vont s'orienter vers les pches thonres (Groix, tel, Concarneau) et langoustires (Douarnenez, Camaret)²⁹. Le port harenguier de Boulogne connat un grand dveloppement avec le chalutage vapeur du poisson frais partir de la fin du ^{xix}^e sicle Le monolithisme des ports militaires n'est gure remis en cause depuis Louis XIV. En trois sicles, L'arsenal mixte de Lorient a toujours t confirm alors qu'il tait le plus menac ce qui explique que la Marine a accept sa diversification vers le commerce du charbon et le chalutage vapeur. Cherbourg a connu un dveloppement trs rapide partir du Second Empire. Seul Rochefort est ferm en 1927.

Au final, une conclusion, ce stade de l'analyse, s'impose. Les ruptures majeures sont des corrections de trajectoires, des ajustements, des reconversions, qui s'inscrivent dans un temps qui n'est pas le temps court, mais qui s'talent sur une ou deux gnrations des acteurs voire davantage. Olivier Ptr-Grenouilleau identifie trois intercycles majeurs o cohabitent le modle finissant et le modle mergent, le ^{xvii}^e sicle, 1760-1840, 1880-1890. Or les sources bruissent davantage d'vnements ponctuels insupportables quand ils sont rptitifs. Ils rvlent soit des accidents de parcours sans lendemain, soit des -coups du modle en place, soit encore constituent des signaux d'alerte d'une rupture plus radicale, mais qui ne sont pas toujours perceptibles par ceux qui les vivent. Alain Cabantous intgre les deux dimensions du temps dans un sous-chapitre intitul « les menaces » dans une partie consacre aux stratgies de l'identit dans son ouvrage « Les citoyens du large³⁰ ».

28. Il suffit de lire successivement l'ouvrage de HENRY, Jean-Franois, *Des marins au sicle du Roi Soleil*, Salmon, 1982 et BRIGAND, Louis, *Les les du Ponant*, ditions Palantines, 2002, p. 220-221.

29. LE BOUDEC, Grard, « Les reconversions des pches sardinires sur le littoral de Bretagne occidentale et mridionale (1880-1930) : le rapport l'innovation », dans DANIC, Guy, GEISTDOEFER, Alette, LE BOUDEC, Grard, THERET, Franois, *Les Mutations techniques des pches maritimes : Agir ou subir, volution des systmes techniques et sociaux*, IFREMER 2001, p. 31-40.

30. CABANTOUS, Alain, *Les Citoyens du large*, op. cit., p. 161-176.

Le temps de l'historien, l'étude des ruptures

Alain Cabantous considère que la seule manière de faire de l'histoire maritime et littorale est de prendre pour objet d'étude des faits qui permettent de mesurer le rapport à la mer et au littoral « un événement répétitif, un comportement collectif, un produit échangé, une communauté urbaine ou rurale³¹ ». Marcel Mauss avait ouvert le chemin pour l'étude du fait social total³². Si nous voulons sortir d'une approche trop événementielle qui fait la part trop belle aux événements courts et bruyants, il faut prendre pour objet d'étude ces ruptures, ces changements de trajectoires.

En creux, lors de l'étude de la déstructuration, se révèle le modèle finissant, le jeu des acteurs, les liens sociaux, l'articulation entre le local et les autres échelles, en positif la reconstruction, le tissage des liens entre des acteurs renouvelés ou pas du nouveau modèle dans toutes ses dimensions économiques, sociales, culturelles et politiques. L'expression du vécu ou du mal vécu s'éclaire alors dans ce cadre. Le terme de rupture est plus neutre que celui de crise qui est nécessairement connoté négativement. Or nous saisissons davantage les processus de déstructuration car destructeur et donc générateur de tensions. Il s'agit ici de comprendre un processus à deux volets, déconstruction et reconstruction, de mesurer le rapport au changement subi ou choisi, de mesurer le rapport à l'innovation des acteurs, d'étudier la dynamique sociale³³.

Les travaux sur les nouvelles trajectoires des activités sont fréquents. Ainsi nous disposons dans *Les négoces maritimes français XVII^e-XX^e siècles* d'Olivier Pétré-Grenouilleau³⁴ d'une analyse des trajectoires du grand capitalisme maritime français. Néanmoins, il manque particulièrement des études sur les modalités sociales, culturelles et politiques de ces corrections de trajectoires qui nécessitent des travaux en zoom sur les communautés littorales et portuaires et des remises en perspective dans des grandes synthèses des productions publiées ou grises isolées. Globalement, il manque encore des synthèses sur les grandes ruptures de la deuxième moitié du XVII^e siècle, sur les reclassements de la première moitié du XIX^e siècle, qui s'expliquent en partie par le manque d'études économiques et sociales des communautés durant la période de la Révolution et de l'Empire³⁵. Nous n'avons que des premiers résultats sur le devenir

31. CABANTOUS, Alain, « L'histoire maritime : objet de recherche ou leurre historiographique? », art. cit., p. 33-43.

32. MAUSS, Marcel, *Sociologie et anthropologie*, Paris, Presses universitaires de France, 1950, 389 p.

33. LE BOUËDEC, Gérard, « Les reconversions des pêches sardinières sur le littoral de Bretagne occidentale et méridionale (1880-1930) : le rapport à l'innovation », dans : DANIC, Guy., GEISTDOEFER, Alette, LE BOUËDEC, Gérard, THERET, François, op. cit.

34. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Les Négoces maritimes français*, op. cit.

35. AUDRAN, Karine, *Les Négoces portuaires bretons sous la Révolution et l'Empire, bilan et stratégies : Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Nantes, 1789-1815*, thèse d'Histoire inédite soutenue à l'Université de Bretagne Sud., 2007. L'histoire économique est restée le parent pauvre de l'historiographie révolutionnaire. J.-C. Perrot soulignait en 1970 que c'était une

des ples caboteurs dcrochs dans les annes 1850-1870 en Bretagne, nous savons que le balnaire n'a jamais t peru comme une solution alternative aux difficults des activits traditionnelles, que la Marine militaire n'est pas non plus vue comme une solution de reconversion pour des communauts halieutiques pourtant fragilises du moins au XIXe sicle³⁶. Il faut s'emparer de la problmatique de l'innovation dans les communauts de taille modeste, qu'elle soit technique, financire et socio-culturelle, pour arrter d'opposer la modernit absolue des grands ports et l'archasme des communauts portuaires modestes³⁷.

Le temps des crises et le temps des ruptures recouvrent des ralits diffrentes. La crise correspond un temps social court o s'expriment les difficults de tout ou partie des acteurs. Les accidents naturels, les revers de la conjoncture, les mauvaises campagnes de pche, l'interruption des activits pendant les guerres fragilisent les communauts. Leur tude est alors un moyen de comprendre le fonctionnement du modle. La crise est un miroir pour dcouvrir l'organisation et le fonctionnement de la communaut au cur d'un modle.

Le temps des ruptures est beaucoup plus complexe et souvent long car coexistent les difficults d'un modle avec la construction d'un nouveau modle. Lorient la reconversion du modle marchand vers un modle militaire s'tale de 1770 1830³⁸. Les ports morutiers du complexe portuaire nantais comme Les Sables-d'Olonne, sont incapables de trouver leur place dans le systme antillais que construisent les Nantais. La construction du modle nantais est mieux connue que le dclin de la pche morutire sablaise, mais les Sables ont alors fait d'autres choix³⁹. Les efforts d'adaptation sont parfois vains. Les matres au cabotage du Golfe du Morbihan ont su mobiliser le micro-capitalisme local pour construire une flotte de service de gros chasse-mare, mais passes les annes 1860, elle est totale-

zone d'affaiblissement historiographique. Lors du bicentenaire, Michel Vovelle confirmait la faiblesse de la contribution de l'histoire conomique et il est vrai que l'histoire politique dominait la production historiographique. On ne sortait pas de la dialectique catastrophe/libration conomique. On assiste une revitalisation du champ conomique depuis la fin des annes 80, le modle de la crise et du dclin est remis en cause par Sylvia Marzagalli et Olivier Ptr-Grenouilleau qui dfendent la thse de l'adaptation, de l'attente et de la rorientation. Cette thse s'inscrit dans ce courant. Les dficiences de l'Historiographie conomique constituaient en outre un handicap pour l'histoire du commerce maritime, pour lequel l'entre dans l're industrielle constitue une rupture plus pertinente. Nanmoins faute d'tude, l'enjambement de la priode rvolutionnaire et impriale plus ou moins dguis tait classique mais hypothquait la pertinence de l'argumentation sur la reprise et le dveloppement (ou leur dcrochage) des ports et des changes dans la premire moiti du XIXe sicle. La thse de Karine Audran rpond avec des acquis essentiels.

36. VINCENT, Johan, *L'Intrusion balnaire*, op. cit.

37. Voir notre chapitre « Entre traditions et innovations » dans CABANTOUS, Alain, LESPAGNOL, Andr, PRON, Franoise (dir.), *Les Franais, la terre et la mer*, op. cit.

38. LE BOUDEC, Grard, *Le Port et l'arsenal*, op. cit.

39. MICHON, Bernard, *L'aire portuaire de Nantes aux XVIIe et XVIIIe sicles*, thse d'histoire indite soutenue l'universit de Nantes, 2005.

ment incapable de résister à la nouvelle reconfiguration des échanges et du transport maritime⁴⁰. Parallèlement le golfe du Morbihan s'est lancé dans l'ostréiculture⁴¹ puis le tourisme balnéaire. Le lien entre la disparition d'un système et l'émergence de nouvelles activités reste à établir.

Pour l'historien, c'est moins la réussite que le projet, la stratégie développée, la mobilisation des moyens, le jeu des acteurs qui comptent. Il faut sans doute arrêter de se focaliser sur ce qu'on appelle les échecs qui supposent une échelle des valeurs. À l'époque de Colbert, la référence était les Provinces-Unies, au ^{xix}^e siècle, l'Angleterre. Nous avons à l'esprit des normes, des modèles de référence. Il faut s'en détacher pour comprendre les trajectoires particulières des communautés littorales.

•

La crise et la rupture de trajectoire constituent les deux temps qui marquent la vie des sociétés littorales. Le diagnostic de la crise permet d'ausculter dans toutes ses dimensions un système. Le champ de recherche de la rupture est beaucoup plus complexe. Ces périodes de l'entre-deux sont rarement étudiées faute sans doute de disposer des outils conceptuels adaptés à l'échelle des communautés littorales. Ainsi entre l'histoire des représentations et l'histoire des grands cycles économiques, entre micro-histoire et histoire globale, il y a une place pour l'étude des communautés littorales et portuaires dans le vécu et la construction de leur trajectoire⁴².

40. BRIENT, Xavier, L'armement au cabotage en Bretagne Sud (1815-1848), Mémoire de DEA, Université de Bretagne Sud, 2003.

41. LE BIHAN, Janine, Ostréiculture et société ostréicole en Bretagne sud (1850-1986), thèse d'Histoire inédite, Université de Bretagne Sud, 2007.

42. Voir notre étude des communautés halieutiques de Bretagne Sud du ^{xviii}^e au début du ^{xx}^e siècle avec LE HUNSEC, Mathieu et MALONDA, Frédéric, « Les inscrits à la petite pêche et leur rapport au service de la Marine », Revue d'Histoire maritime, n° 7, janvier 2008, p. 187-205.

RSUM

Cet article s'attache montrer l'intrt d'une analyse des crises et des ruptures qui, l'poque moderne ou au ^{XIX} sicle, affectaient les socits littorales. Pour observer comment les populations des bourgs, des ports ou des villages de l'interface littorale percevaient et vivaient les crises conomiques, mais aussi les guerres ou les accidents tels que les raz de mare, l'historien dispose de sources trs varies dont on voquera la nature. On verra que l'tude des trajectoires individuelles ou collectives, des ajustements et des conversions permet d'observer comment les groupes ou les diffrentes filires s'adaptaient aux bouleversements qui les affectaient.

ABSTRACT

This paper tries to show the great interest of studying the periods of crisis and abrupt changes that affected the seashore societies between the 16th and the 19th Centuries. How did people who lived in ports or in villages settled near the sea perceive economic crisis, wars, or accidents such as tidal waves? How did individuals, groups or professions adapt to disturbing events or long-term change? And what was the nature of this adaptation? The author also lists the type of sources that can be used to study those questions.