Introduction

Pluriactivité et mutualisation des risques maritimes par les sociétés littorales : problématique et éléments de définition

Mathias Tranchant

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/2614>

DOI : 10.4000/abpo.2614

ISBN : 978-2-7535-2843-7

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2013

Pagination : 7-14

ISBN : 978-2-7535-2838-3

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Mathias Tranchant, « Introduction », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 120-2 | 2013, mis en ligne le 08 janvier 2014, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/2614> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.2614>

Introduction

Pluriactivité et mutualisation des risques maritimes par les sociétés littorales : problématique et éléments de définition

Mathias TRANCHANT

UMR 7266 LIENSs, Université de La Rochelle

Entre 2006 et 2011, un groupe d'une vingtaine de chercheurs français et étrangers, médiévistes et modernistes, spécialistes des sociétés littorales, a entrepris de collaborer dans le cadre d'un programme scientifique consacré à la culture du risque propre aux populations usagères de la mer. Ce dernier, financé en très grande partie par le Contrat de Projet État-Région 2007-2013, prévoyait l'exploration de la question selon une série de séminaires thématiques organisés dans les universités de la Rochelle et de Nantes. Après avoir posé les termes de la problématique à partir de l'étude de la sécurisation des accès portuaires¹, les participants se penchèrent successivement sur les questions de l'extranéité, de la pluriactivité, de la mutualisation des risques et enfin sur celle des réglementations publiques. Après avoir consacré leur tome 117 aux risques inhérents aux échanges avec les étrangers, les *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* nous permettent de rendre compte d'un autre volet de ces recherches². Nous réunissons ici les travaux qui furent présentés à l'occasion de deux journées d'étude. La première s'est tenue le 12 octobre 2007 ; elle s'intitulait « La pluriactivité : forme de gestion des risques économiques chez les sociétés littorales en Europe atlantique (XI^e-XVI^e siècles) ? ». La seconde a eu lieu le 16 octobre 2009 ; elle abordait « La mutualisation des risques inhérents aux activités maritimes : le rôle des réseaux, des associations professionnelles et des gouvernements urbains ».

1. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*, TRANCHANT, Mathias et POUSSOU, Jean-Pierre (dir.), *Revue d'Histoire Maritime*, n° 9, Paris, PUPS, 2008.

2. *Au risque de l'étranger : le protéger et s'en protéger dans les sociétés littorales de l'Europe atlantique au Moyen Âge et à l'époque moderne*, TRANCHANT, Mathias (dir.), *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, tome 117, 2010.

Au contraire de leurs collègues géographes ou sociologues par exemple, les historiens ne sont pas encore – loin s'en faut – familiers du concept de risque. En dépit de plusieurs publications individuelles et collectives produites au cours des vingt dernières années et qui ont fait la démonstration de la forte valeur historique de cette thématique, le retard pris reste encore loin d'être comblé³. Le constat est particulièrement sensible pour la période médiévale dont on a pu penser que cette question lui était étrangère, en raison des explications religieuses qui entouraient alors les catastrophes. Or il a été démontré que la notion de risque et le terme qui la désigne sont nés en Europe occidentale à la fin du Moyen Âge, spécialement au sein des milieux intéressés au commerce maritime. Son étude s'est construite à partir d'une conception fonctionnelle, aujourd'hui admise par tous. Selon cette dernière, chaque risque peut être appréhendé à partir des différents facteurs qui le composent et déterminent sa dynamique, dans l'espace et dans le temps. Il repose sur l'existence d'un aléa, c'est-à-dire d'un phénomène naturel ou anthropique produisant un danger, dont il faut décrire et quantifier le fonctionnement, l'occurrence et l'intensité. Cet aléa est susceptible d'affecter un élément à risque – autrement dit, un ou plusieurs individus et tout ce qui est attaché à leur existence – dont on apprécie la vulnérabilité (fragilité) et la résilience (capacité du ou des individus à absorber et supporter l'impact de l'aléa et à se réorganiser pour retrouver un état d'équilibre) afin de mettre en évidence la menace auquel il est soumis. En conséquence, le risque est un concept qui s'analyse comme une succession chronologique de faits. Celle-ci commence par l'expérience, la détection ou le souvenir d'un événement initial dangereux subi par les hommes (une atteinte, une blessure, une destruction, voire un anéantissement) qu'ils produisent ou qu'ils s'approprient; elle se poursuit par la représentation, l'anticipation et l'appréhension d'une réplique de l'évènement initial ou de son dérivé. Voilà bien un objet pleinement historique.

L'étude des risques auxquels étaient soumises les populations littorales suppose donc la prise en compte de l'ensemble des ingrédients qui les composent. Parmi les vulnérabilités exposées aux dangers maritimes, les économies étaient naturellement en première ligne. L'objectif des travaux que nous présentons ici est de les appréhender dans leur globalité. Au Moyen Âge, elles relevaient principalement de deux secteurs d'activité : le secteur primaire, au travers de la production de sel, de la pêche et des cultures littorales de céréales et de la vigne; le secteur tertiaire, celui du commerce maritime, auquel sont rattachées les opérations de prêt, de négoce et de transport. Il faut y ajouter la construction navale sans laquelle ces deux ensembles d'activités n'auraient pas connu la croissance qui les caractérise

3. Pour une synthèse historiographique de la question : TRANCHANT, Mathias, « La "culture" du risque chez les populations usagères des mers et littorales du Ponant (XI^e-XVI^e siècles) : première approche d'une histoire à construire », dans : *Risque, sécurité et sécurisation maritimes...*, op. cit., p. 9-45. Une nouvelle publication collective est venue récemment alimenter la réflexion : *Pour une histoire du risque. Québec, France, Belgique*, NIGET, David, et PETITCLERC, Martin (dir.), Rennes, PUR, 2012.

au cours de cette période. Intrinsèquement, ces pratiques étaient soumises aux aléas naturels du climat et de ses manifestations extrêmes : tempêtes, submersions, intempéries, sécheresses printanières et estivales. Les circonstances politiques n'étaient pas moins dangereuses. Chaque tension – et il y en eut beaucoup à cette époque – pouvait à tout moment sombrer dans l'affrontement militaire, avec pour conséquences les interdictions de commercer et le développement de la course et des razzias. L'instabilité économique elle-même pesait de tout son poids sur la production et les échanges. Le rapport entre l'offre et la demande pouvait varier de façon brutale et sensible, modifiant dans la foulée les prix des marchandises, du transport et de la monnaie et laissant la spéculation s'emparer des marchés. Et puis, au gré des besoins du pouvoir en argent frais, le contexte fiscal était susceptible d'être modifié, parfois dans des proportions insupportables. Face à ces périls potentiels, les activités de production et d'échange étaient d'autant plus exposées qu'elles n'étaient appuyées que par des moyens technologiques médiocres et fragiles. Afin de lutter contre ces risques, les populations usagères de la mer s'efforcèrent d'augmenter la résilience de leurs économies. Pour résumer les mécanismes des stratégies qu'elles mirent en œuvre, disons qu'elles s'évertuèrent à fractionner autant que possible les menaces dont elles souffraient pour les répartir sur plusieurs agents. Dans le cas de la pluriactivité, il s'agissait de ne pas dépendre d'une seule source de subsistance. En exerçant simultanément ou saisonnièrement plusieurs activités, un même individu était non seulement en mesure de compléter ses revenus mais aussi de moins souffrir des crises qui pouvaient affecter l'une d'entre-elles. Dans le cadre d'une même entreprise de production, de transport ou de négoce, la solution pouvait consister à mutualiser le risque entre ses acteurs. Dans ce cas, les pertes éventuelles étaient réparties sur la communauté, ce qui limitait la probabilité de faillite et laissait espérer un regain ultérieur. Ce sont ces deux types de réponse, assez caractéristiques des sociétés de l'époque, qui fondent les travaux présentés dans ce numéro.

La pluriactivité est une notion empirique qui n'a été mise en évidence qu'assez récemment. Depuis une vingtaine d'années, des économistes, des géographes, des juristes, des sociologues et les ethnologues en ont fait un thème de recherche à part entière. En toile de fond de leur réflexion se trouve la crise du travail dont souffrent nos pays depuis le milieu des années 1970. Constatant que le plein emploi, au sens traditionnel, avait disparu du fait des gains considérables de productivité réalisés au cours du ^{xx}e siècle, certains ont proposé l'idée de l'émergence d'une société de la pluriactivité, corrélative au passage d'une société industrielle à une société de services. Dans ces nouvelles circonstances, l'individu ne pourrait plus être considéré comme un simple producteur. L'emploi salarié ne serait désormais qu'une activité parmi d'autres, qu'elles soient rémunératrices ou non⁴.

4. GAULLIER, Xavier, « Pluriactivité à tout âge », *Esprit*, n° 12, déc. 1995, p. 9-31.

Le traitement historique de cette question est en revanche resté plus en retrait. Comme nous le rappelle Lise Casaux, « l'histoire de la pluriactivité est intimement liée à celle du monde rural⁵ ». Ronald Hubsher la considère comme « une donnée permanente et structurelle des campagnes ». Aussi, ce sont les ruralistes qui ont jusqu'ici ouvert la voie. Dans une récente communication, Annie Antoine et Martine Cocard ont dressé le parcours historiographique de ce thème⁶. D'abord, en 1981, l'Association des ruralistes français organisa un colloque sur le thème de « La pluriactivité dans les familles agricoles⁷ ». Une seconde réunion scientifique donna lieu à la publication en 1988, sous la direction de Gilbert Garrier et Ronald Hubscher, d'un ouvrage intitulé « Entre faucilles et marteaux : pluriactivité et stratégies paysannes⁸ ». Ces deux initiatives sont à la base des recherches ultérieures. Elles ont permis de comprendre globalement le phénomène, dressant à la fois une première typologie et une analyse périodique de la pluriactivité rurale. Forts de ces travaux fondateurs, Gérard Le Bouëdec, François Ploux, Christophe Cérino et Aliette Geistdoerfer envisagèrent en 2002 de déplacer le terrain des recherches sur les sociétés littorales, en organisant un colloque à l'université de Bretagne Sud-Lorient⁹. Les communicants y ont donné libre cours à leurs positions à la fois économiques, politiques, sociales et culturelles. Enfin, tout dernièrement, Jean-François Boudy s'est essayé à une histoire de la pluriactivité dont il analyse en réalité les phénomènes et les empreintes sur la société contemporaine¹⁰.

Ce rapide tour d'horizon historiographique nous conduit à faire deux constats : les recherches n'ont concerné pour le moment qu'une période couvrant les XVIII^e-XX^e siècles, et elles ont été, pour l'essentiel, tournées vers le monde des campagnes. Pourtant, le champ d'investigation scientifique est à l'évidence potentiellement beaucoup plus large. Pensons qu'au Moyen Âge les familles paysannes étaient soumises à une obligation d'autosuffisance. Pour cette raison, elles avaient pris l'habitude d'exécuter, en dehors du travail des champs, de multiples tâches grâce auxquelles elles répondaient à leurs propres besoins et, le cas échéant, dégageaient des sources

5. CASAUX, Lise, *La pluriactivité, ou l'exercice par une même personne physique de plusieurs activités professionnelles*, Paris, LGDJ, 1993 (coll. « Bibliothèque de droit privé », t. 231), p. 25. Voir aussi : BENOIT, Aude et GERBAUX, Françoise, *La pluriactivité : pratiques sociales et réponses juridiques*, Grenoble, IEP-CERAT, 1998.

6. ANTOINE, Annie et COCARD, Martine, « La pluriactivité dans les sociétés rurales. Approche historiographique », dans *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècle)*, Actes du colloque tenu à l'Université Bretagne-Sud de Lorient les 17, 18 et 19 octobre 2002, Rennes, PUR, 2004, p. 13-33.

7. *La pluriactivité dans les familles agricoles*, Actes du colloque de l'Association des ruralistes français tenu à l'Isle-d'Abeau les 19 et 20 novembre 1981, Paris, ARF Éditions, 1984.

8. *Entre faucilles et marteaux : pluriactivité et stratégies paysannes*, GARRIER, Gilbert et HUBSCHER, Ronald (dir.), Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1988.

9. *Entre terre et mer...*, op. cit.

10. BOUDY, Jean-François, *Histoire de la pluriactivité. Du polisseur de pierres au webmaster*, Paris, L'Harmattan, 2013.

complémentaires de revenus. On repère par exemple chez les populations littorales que, durant les périodes creuses dévolues à l'agriculture, certains louaient leurs bras et leurs services tandis que d'autres se muaient en petits marchands ambulants. C'est d'ailleurs une réalité qui distingue la pluriactivité de la simple diversification : elle n'existe qu'à partir du moment où l'individu exerce au moins une activité qui sort du périmètre habituel de son spectre professionnel. Concevant la pluriactivité selon une approche déterministe, comme une nécessité évidente à la subsistance des communautés anciennes aux faibles moyens technologiques et financiers, les médiévistes ont délaissé ce sujet en tant que tel. Il ne figure pour cette raison que de façon sous-jacente dans nombre d'études sur l'économie et les sociétés rurales, sans être réellement mis en lumière. Quant au périmètre social dans lequel se jouaient les différents modes pluriactifs, il est évident qu'il ne concerna pas seulement les milieux ruraux. En réalité, partout où le salariat ne s'était pas encore imposé, c'est-à-dire dans la grande majorité des secteurs économiques, le recours à plusieurs sources de revenus était envisagé. La saisonnalité de beaucoup des activités pratiquées par les sociétés littorales, qu'il s'agisse de la saliculture, de la pêche, du transport maritime voire du commerce, invitait leurs acteurs à sortir du champ de leur principale occupation pour aller chercher ailleurs de quoi sécuriser leur existence. Évidemment, nous ne proposons pas ici de dresser un tableau de tous les processus ni de toutes les formes conduisant à l'exercice par une même personne de plusieurs travaux. Les auteurs envisagent plutôt de comprendre le rôle tenu par la pluriactivité dans la résolution spécifique des risques qui pesaient alors sur les économies des populations usagères de la mer et des littoraux.

Pour cela il convient aussi d'examiner la sémantique d'un terme qui, de toute évidence, n'avait pas d'équivalent dans les langues médiévales. Remarquons tout d'abord que le mot pluriactivité ne désigne pas un concept, mais une réalité concrète, polymorphe et mouvante. C'est ce qui motive le renoncement de Jean-François Boudy à le définir¹¹. D'autre part, il ne figure pas dans les dictionnaires classiques de langue française mais dans des ouvrages et des sites spécialisés traitant des conditions juridiques de son exercice. Ces deux constats ne signifient pas qu'il s'agit là d'une pratique nouvelle, mais qu'elle mérite, dans le contexte des normes actuelles qui régissent le travail, d'être aujourd'hui plus précisément identifiée et encadrée. La définition proposée par Lise Casaux dans l'encyclopédie Dalloz en donne des contours suffisamment larges pour qu'elle soit retenue comme base de réflexion : elle « vise simplement l'exercice simultané ou successif par une même personne physique de plusieurs activités professionnelles ». Mentionnant toutefois, comme le font les ruralistes, qu'elle peut s'appliquer à une seule personne comme à un groupe familial. Sur son site internet, le Centre de ressources interrégional alpin sur la pluriactivité et la saisonnalité ajoute une donnée importante : « La pluriactivité, c'est un

11. *Ibidem*, p. 7-8.

moyen de compléter des revenus professionnels insuffisants, et de réduire les risques liés à la perte d'un emploi, en continuant d'exercer ses autres activités professionnelles¹². » Certes, d'autres stratégies comme l'ascension sociale ou la recherche d'indépendance peuvent également expliquer ce choix. Mais il semble bien que la recherche de sécurité économique ait, de tout temps, déterminé chez les individus ou les cellules familiales l'élargissement de leurs activités de subsistance.

En l'espèce, la pluriactivité était un moyen de lutter contre certains aléas et d'augmenter la résilience des économies littorales. Elle pouvait être pratiquée de façon horizontale : un saunier louait ses bras pour réaliser des opérations de manutention, un marin participait aux travaux d'un chantier naval, un paysan viticulteur se livrait à un petit commerce de proximité. En diversifiant leurs ressources, ces individus ne faisaient pas que trouver un complément de subsistance : ils diluaient les risques d'accident économique qui pesaient sur leur activité principale. La pluriactivité pouvait également être pratiquée de façon verticale : le maître d'un navire pouvait en être aussi l'armateur, l'affréteur et le marchand, un négociant de vin pouvait détenir les vignes et les pressoirs qui le produisaient. Dans ces cas, la pluriactivité autorisait le contrôle d'une filière ce qui réduisait d'autant les risques dus à la concurrence. Toutefois, la pluriactivité ne fut pas toujours recherchée. La mono-agriculture était, par exemple, courante chez certaines communautés d'entre Loire et Gironde. L'éventail des formes d'assurance inventées durant la fin du Moyen Âge proposait une autre gamme de solutions. D'ailleurs, prenant le risque de concentrer leurs moyens humains, techniques et financiers dans un seul domaine d'activité, certains acteurs de l'économie maritime n'ont-ils pas contribué à forger l'esprit d'entreprise et le capitalisme des expansions modernes ?

C'est un des intérêts majeurs de ce sujet que de nous aider à mettre en évidence des processus de protection mais aussi des facteurs de croissance ou d'entrave économique propres aux sociétés littorales. La pluriactivité y était en général défensive, surtout lorsqu'elle répartissait le risque de crise sur des secteurs disjoints. C'était le cas par exemple du personnel naval qui avait l'habitude de s'affairer dans les champs de vigne au moment des labours ou des vendanges. En Saintonge, encore au XVIII^e siècle, cette forme d'organisation du travail constituait même une sorte de modèle social. Elle offrait aussi la possibilité de diluer les risques commerciaux en favorisant la répartition ou la rotation des investissements. La pluriactivité pouvait cependant, comme pour le « producteur-marchand », relever d'une stratégie offensive quand l'objectif projeté consistait pour un même individu à cumuler des « métiers » de façon verticale afin de maîtriser une partie du marché sur lequel il était établi. Le maître propriétaire d'un navire, qui en plus d'être pêcheur se muait en affréteur ou en négociant, augmentait ses chances de rentabiliser son embarcation et pouvait espérer disposer de capitaux suffisants pour se livrer plus tard à un nouvel investissement. Il

12. [<http://www.pluriactivite.org/spip.php?rubrique47>], consulté le 14 mai 2013.

ne sécurisait donc pas seulement son entreprise, il lui offrait une chance supplémentaire de croître. Il est aussi à remarquer que, potentiellement, la pluriactivité liait davantage les « métiers » les uns aux autres, atténuait leur cloisonnement, imbriquait entre eux les secteurs d'activité. Celui qui les exerçait, grâce à la parfaite connaissance qu'il en avait, devenait un opérateur plus réactif. C'était la position qu'occupaient les « hôtes-vendeurs » de Dieppe et qui leur permit souvent d'atteindre une place remarquable au sein de la bourgeoisie urbaine. Mais ce modèle d'organisation avait aussi ses limites, un seul individu n'étant pas en mesure de réaliser à lui seul toutes les tâches nécessaires à des initiatives plus ambitieuses. Voir plus grand, entreprendre la production d'une denrée ou son commerce à plus large échelle, c'était nécessairement accepter de spécialiser le travail et de concentrer les capitaux. En cela, la pluriactivité médiévale et moderne tranche avec le capitalisme contemporain.

L'autre forme de résolution des risques afférents aux économies maritimes et littorales procédait de leur mutualisation entre plusieurs acteurs. Sa forme la plus simple, qui était aussi la plus primitive, consistait en une opération commerciale temporaire, organisée par un chef – un « cap-marchand » – pour le compte d'un groupe de négociants. Ce responsable était aussi, en général, l'initiateur du projet et l'investisseur principal. Son rôle consistait à gérer les intérêts des affréteurs, à s'occuper de trouver le bâtiment ou l'armateur nécessaire à l'expédition des denrées, à se charger de régler pour le compte de la communauté les taxes portuaires ainsi que les frais d'équipage et de transport. L'affaire était intéressante pour celui qui, simultanément, participait à plusieurs opérations de ce type. En répartissant ainsi ses marchandises sur des navires différents, il réduisait d'autant l'impact économique qu'aurait produit un accident de parcours sur les biens qu'il aurait pu charger sur un seul bateau. Cette stratégie est aussi contenue dans une forme associative plus élaborée appelée *parsonnerie*, que Jacques Bernard a longuement décrite à partir du cas bordelais. Elle n'était pas l'outil des affréteurs mais celui des fréteurs, des armateurs¹³. Il s'agissait d'une association financière grâce à laquelle des investisseurs acquéraient et équipaient un navire pour le transport commercial. Le contrat classique unissait trois ou quatre parsonniers, mais parfois bien davantage. Il prévoyait le partage des frais et des bénéfices entre les propriétaires du bâtiment, au prorata de la somme qu'ils avaient engagée. Par ce moyen, des marchands au petit capital pouvaient acquérir un bateau, ce qu'ils n'auraient pas pu espérer faire seuls. Quant aux entrepreneurs aux capacités financières plus importantes, ils pouvaient, en fractionnant leurs investissements dans plusieurs unités, réduire les risques de perte si d'aventure un écumeur, une tempête ou une mauvaise manœuvre venait à emporter l'une d'elles. C'est par ce moyen, en diluant le coût des dommages potentiels, que la flotte bretonne put construire son ascension

13. BERNARD, Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, t. 2, p. 527-588.

durant la seconde moitié du ^{xv}^e siècle. Pour concurrencer les grands bâtiments castillans, anglais ou allemands de plus de 100 tonneaux, détenus par de puissants armateurs spécialisés depuis des décennies dans le transport maritime entre les principaux ports internationaux, les Bretons offraient les services de leurs carvelles. Propriétés d'une multitude de parsonniers, ces unités certes modestes étaient aussi très nombreuses et leurs navigations étaient plus souples et plus réactives, ce qui leur permit de se hisser au rang des flottes rivales. De surcroît, en expédiant son vin dans plusieurs bateaux bretons, aux côtés d'autres marchandises comme des céréales ou du bois, un négociant rochelais ou bordelais réduisait les risques que la navigation, toujours dangereuse, faisait peser sur son capital : le naufrage de l'un d'entre eux ne grevait pas l'ensemble de son expédition ; et ses tonneaux, chargés parmi des marchandises de moindre valeur, attireraient moins la convoitise des pirates et des pillards. Les marchands hollandais qui au ^{xvi}^e siècle mêlaient dans leurs cargaisons des marchandises précieuses à des denrées de faible valeur se livraient à un calcul similaire.

Enfin, à une échelle supérieure, la création de sociétés de gens de mer, de compagnies d'armateurs, de guildes de marchands, de communautés urbaines, d'associations de villes, procédait partout dans les grands ports du Ponant de la même volonté d'éviter la banqueroute. Au nombre des exemples les plus connus citons la *Societas navium* fondée entre 1204 et 1213 par les Bayonnais, la *Companha das naus* portugaise, la *Hermandad de la Marina* de Castille, la Hanse germanique. Selon des modalités propres à chaque organisation, on cherchait à réduire les risques pris par les individus en les rassemblant et en les répartissant sur l'ensemble du groupe. L'entraide et l'assistance fondaient la relation entre les membres. Et des caisses à l'allure mutualiste, alimentées par des taxes ou des cotisations, permettaient aux naufragés ou aux victimes de larrons de ne pas tout perdre et de retrouver autant que possible leurs capacités initiales.

Voilà en quelques mots le tableau général dans lequel s'inscrivent les différents travaux qui suivent¹⁴. Comme toujours, ils n'épuiseront pas le sujet parce que les situations sont extrêmement riches et complexes, selon les lieux et les époques, selon les activités concernées et selon l'armature institutionnelle qui encadrait les producteurs et les marchands. Ces études ont toutefois, entre autres mérites, celui de mettre en évidence une dynamique encore largement inexplorée de l'évolution économique et sociale européenne. Et qu'il nous soit permis d'ajouter combien elles traduisent le caractère singulier des sociétés littorales, dont les inlassables défis adressés à l'océan depuis le Moyen Âge ont forgé l'esprit, les conceptions et les outils des aventures modernes.

14. Le travail de relecture et de traduction des différents articles a été réalisé avec l'aimable concours de Michel Bochaca et de Jean-Pierre Poussou.