

Présentation

Gilbert Buti et Gérard Le Bouëdec



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/3834>
DOI : 10.4000/rives.3834
ISBN : 978-2-8218-0066-3
ISSN : 2119-4696

Éditeur

TELEMME - UMR 6570

Édition imprimée

Date de publication : 15 mars 2010
Pagination : 7-9
ISSN : 2103-4001

Référence électronique

Gilbert Buti et Gérard Le Bouëdec, « Présentation », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 35 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rives/3834> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.3834>

Les petits ports usages, réseaux et sociétés littorales (XV^e-XIX^e siècle)

Introduction

Gilbert BUTI, UMR 6570 TELEMME
Gérard LE BOUËDEC, UBS - UMR 6258

L'historiographie a toujours privilégié les grands ports dans une perspective d'histoire vue d'en haut. Les travaux sur le cabotage et les sociétés littorales ont démontré le rôle essentiel des liaisons intermédiaires et le dynamisme de la poussière portuaire au service du tissu économique et social littoral¹. Les études à l'échelle locale permettent de corriger le regard porté sur ces petits ports dans le cadre d'études macro-économiques. Il ne s'agit pas de les isoler – l'emboîtement des échelles est évident et les études de cas sont indispensables – mais de les replacer au cœur de l'économie et de la société locales et de rappeler qu'ils constituent un enjeu de pouvoir. Si la référence aux petits ports et à la poussière portuaire est fréquente, manque une approche plus conceptuelle alors qu'il s'agit d'observatoires des mutations des sociétés littorales et des économies maritimes considérées sur le temps long.

Ces ports, associés à des arrière-pays « à portée de charrette », ne sont parfois que des havres d'échouage ou des mouillages situés dans les fonds d'estuaire ou dans des rias, au fil de l'eau si la navigation amont est possible ou en front de mer. Ils se sont souvent développés à la faveur du désenclavement européen et d'aucuns ont profité de la dynamique impulsée par la mondialisation des échanges aux XVII^e et XVIII^e siècles tout en passant sous la dépendance de grandes et proches unités portuaires.

Le petit port est un véritable miroir de la société locale car la ville et le port sont intimement liés : les équipages sont essentiellement paroissiaux et la

1 Mises au point de Gérard LE BOUËDEC pour la façade atlantique et de Gilbert BUTI pour l'espace méditerranéen dans « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », *Revue d'Histoire maritime*, numéro 8, 2008, p. 9-38 et 67-108.

constitution des flottes de caboteurs ou de pêche résulte de la mobilisation d'un micro capitalisme local. La trajectoire de ces petits ports traduit la dynamique sociale des acteurs locaux – des études prosopographiques restent à mener dans cette direction. Les usages et les conflits d'usage des littoraux ainsi que les aménagements portuaires, si modestes soient-ils, révèlent de complexes tensions locales.

Si la reconfiguration des échanges et la révolution des transports maritimes au XIX^e siècle ont contribué à la marginalisation des petits ports, il ne faut pas sous-estimer leur survie jusqu'à la Première Guerre mondiale en dehors des grands circuits d'échanges mais au service exclusif d'une « économie de proximité. » En outre, les nouveaux usages des littoraux du XX^e siècle, à l'origine d'équipements originaux, ont parfois redonné vie à d'anciens petits ports déclassés.

Une réflexion collective a été engagée autour de cette thématique générale au cours de trois rencontres en liaison avec le GIS - Histoire maritime auquel est associée l'UMR-Telemme : à Lorient (Université de Bretagne sud, février 2008, *L'identification du profil du petit port et de ses usages*), à Poitiers (Gerhico, septembre 2008, *Petits ports et sociétés portuaires des estuaires, deltas et lagunes*) et à Aix-en-Provence (UMR Telemme, novembre 2009) *Les petits ports et leurs marchés : organisation des rivages et intégration économique*.

Dans les quelques textes présentés ici, en écho à ces réflexions, il s'agit de souligner, sans omettre la dimension méthodologique, les liens qui unissent de manière permanente ou épisodique le port et la cité ; les rapports établis et entretenus avec l'arrière-pays ou *hinterland* et l'avant-pays (étendue et composition des territoires de l'échange de ce monde de la circulation) ; la complexité des processus de construction des marchés des petits ports qui ne sont pas exclusivement organisés en référence à l'idée d'autosubsistance et de redistribution, mais qui admettent de complexes compositions dans les formes et les finalités de l'échange ; les trajectoires de petits ports à partir de l'évolution de certaines fonctions pour décrypter, en renouant avec le legs braudélien de la longue durée et des différences d'échelles des échanges, les modalités de leur intégration ou non aux grands ports voisins.

Ainsi, Patricia **Payn-Échalier**, à l'aide d'un large éventail de sources, définit une nébuleuse portuaire, celle d'Arles, port de delta et de terroir, avec de nombreux sites temporaires liés à la production céréalière autour des abbayes et aux bacs de franchissement des bras du Rhône.

À partir de l'exemple breton, Gérard **Le Bouëdec** s'attache à définir, du XVI^e au XIX^e siècle, les petits ports et leurs territoires, les communautés littorales associées et le rôle central du marché du cabotage ; il privilégie pour cela une approche plurielle et éclaire la dynamique des réseaux, tout en rappelant qu'utiliser le

singulier pour parler du petit port traduit mal la diversité des situations dans la mesure où chaque petit port possède ses spécificités qui révèlent une cohérence d'ensemble.

Avec le cas de Fréjus, Gilbert **Buti** propose l'étude d'une ancienne cité portuaire qui devient à partir du XVII^e siècle une ville sans port, alors qu'une vie maritime diffuse est attestée le long du golfe voisin avec plages, « marines » et autres ports éphémères qui participent aux échanges de proximité et à de lointaines cueillettes au service de Marseille et de représentants de « compagnies » semblables à celles établies en nombre de petits ports.

En rappelant la complexité d'exploitation des sources attachées aux navires et en insistant sur l'apport pour le XIX^e siècle des archives des Pont et Chaussées, Laurent **Pavlidis** propose sous l'angle de la construction navale une typologie de petits ports provençaux.

Thierry **Sauzeau** élabore, à l'échelle des Pertuis saintongeais, une typologie fonctionnelle et insiste sur l'intégration des petits ports dans différents systèmes de développement (salicole, morutier, « atlantique ») ainsi que sur la mobilité du centre de gravité externe (Bordeaux et La Rochelle) et interne (Marennes/Brouage).

Christopher **Denis-Delacour** étudie le semis portuaire romain et la flexibilité des caboteurs qui animent des trafics en s'adaptant aux exigences économiques, aux contraintes géographiques – l'ensablement permanent d'une côte basse, dangereuse et sans abri – et politiques, à savoir le faible intérêt au XVIII^e siècle du pouvoir pontifical pour « les choses de la mer. »

Pierrick **Pourchasse**, qui démontre la nécessité d'avoir recours à l'arsenal législatif et réglementaire en matière de politique économique et d'organisation portuaire, démêle l'impact de la politique mercantiliste qui favorise la polarisation sur les grands ports mais qui laisse une place aux petits ports au niveau local avec les exemples danois de Dragør et Ærø.