



Séminaire d'histoire économique et maritime :

LES RISQUES MARITIMES ET LEUR GESTION PAR LES SOCIÉTÉS RIVERAINES DE L'ATLANTIQUE À LA FIN DU MOYEN ÂGE ET AU DÉBUT DE L'ÉPOQUE MODERNE

Universités de La Rochelle et de Nantes
CRHIA (EA 1163)

Réglementations publiques et risques maritimes

15 octobre 2010

UFR d'histoire, histoire de l'art et archéologie de Nantes

Appel à communication

La sécurisation des activités maritimes (navigation, pêche, commerce) relevait d'une part d'initiatives individuelles et privées prises par les acteurs économiques (propriétaires, maîtres et équipages des navires, marchands), d'autre part de dispositions collectives et publiques émanant des autorités urbaines, seigneuriales et princières. C'est à l'étude de ces dernières que la rencontre sera consacrée. Les mesures destinées à rendre plus sûrs l'accès et le stationnement des navires dans les ports ayant déjà fait l'objet d'une attention particulière (La Rochelle, 2006), on privilégiera l'examen des dispositions prises en matière de police, de justice et de finance mais aussi de défense par les « acteurs institutionnels ». Il s'agira de mettre en évidence leur rôle et leurs moyens d'action, de comprendre les buts recherchés et d'apprécier autant que faire se peut l'efficacité des mesures prises. À titre indicatif, mais nullement limitatif, plusieurs approches pourront être tentées.

1. Dans le prolongement de la rencontre de 2009, on s'intéressera à la réglementation destinée à prévenir les risques de trouble à l'ordre public liés à la venue de marins et de marchands étrangers et aux dispositions prises pour assurer la sécurité militaire de la ville et de son port dans un contexte de guerre ouverte comme de paix précaire entre les États riverains de l'Atlantique.

2. Au-delà des ports et de leurs accès immédiats, la surveillance et la mise en défense des côtes et des espaces maritimes proches (guet de la mer, flottes d'intervention et bases navales...) témoignent de la prise de conscience d'une « frontière de mer » et de l'émergence d'un concept d'« eaux territoriales » dont les autorités princières s'emparent progressivement. Quelle est la place du risque maritime dans la construction d'un discours qui conduit au renforcement de la souveraineté du prince ? La réflexion sur l'exercice du droit d'épaves ou de bris, la délivrance de sauf-conduits et la mise en place de juridictions à vocation maritime, telles les amirautés, sont autant de pistes à explorer de façon séparée ou conjointe selon l'importance de la documentation disponible et l'ampleur de la période chronologique traitée.



3. Tirillés par des logiques commerciales, fiscales, politiques et militaires contradictoires, les souverains et les municipalités ont pris souvent en ordre dispersé des mesures sujettes à des revirements au gré de la conjoncture internationale. Dans un contexte tendu entre les États (Castille, Portugal, France, Angleterre) et compliqué par le jeu propre de quelques grands princes territoriaux (Bretagne, Bourgogne) ou de ligues urbaines (Hanse), comment le risque maritime a-t-il été pris en compte dans les accords diplomatiques ? Par exemple, selon qu'on basculait dans la guerre ou que l'on recouvrait la paix quels dispositifs permettaient aux marchands et aux marins de se retirer sans subir trop de pertes ou bien par quels mécanismes pouvaient-ils obtenir réparations des dommages subis ? De leur côté, comment les villes portuaires impliquées dans le commerce atlantique ont-elles composé avec des situations tour à tour de paix, de trêve ou de guerre imposées d'en haut par les princes ? On examinera les accords passés directement entre villes, à l'exemple de la Hermandad de la Marisma ou des traités de bonne correspondance entre Bayonne et les ports cantabriques, pour se prémunir des retournements diplomatiques et militaires et pour régler les litiges entre les particuliers ressortissant à leurs juridictions respectives.

4. La recherche de sécurité, d'équilibre et de stabilité, de confiance en somme, sans lesquels le commerce maritime international n'aurait pu se déployer, eut une répercussion majeure sur le cadre juridique des activités liées à la mer. À l'aube du XIII^e siècle, sous l'influence présumée du droit méditerranéen, furent rédigés, à mi-chemin entre le droit écrit et le droit coutumier, les Rôles d'Oléron. Ils constituèrent pour quatre siècles la référence des tribunaux, des prud'hommes et des contrats privés, auxquels ils fournissaient les moyens de leurs clauses et de leurs jugements. Les articles qu'ils contiennent étaient autant d'obligations auxquelles les maîtres, mariniers et affréteurs devaient se soumettre pour garantir la sécurité du navire, des hommes et des marchandises. Ces jugements visaient par ailleurs à assurer la paix et l'entraide au sein des équipages. Les Rôles d'Oléron connurent un tel succès qu'ils s'imposèrent à d'autres rédactions de même nature contenues par exemple dans la constitution de la fameuse *Societas navium* bayonnaise de 1204-1213, dans la Coutume d'Hambourg de 1292, ou dans celle de Lubeck de 1299. Dans le sillage de Jean-Marie Pardessus, il y aurait grand intérêt à réunir, à analyser et à comparer les textes relatifs à cette jurisprudence. L'internationalisation du droit maritime, dictée par la nécessité de prémunir les gens de mer des dangers naturels et anthropiques auxquels ils étaient exposés, de gouverner pour cela les conduites et de désigner les responsabilités de chacun, est un fait majeur de l'histoire européenne. Alors que, dans les terres, les coutumes locales résistèrent si longtemps à l'extension de droits nationaux, les usagers de la mer semblent avoir formé, dans le cas précis du règlement de ces causes, une communauté juridiquement originale.

Ce ne sont là que quelques pistes destinées à orienter la réflexion. Toutes les propositions permettant de montrer comment les réglementations publiques prennent en compte la gestion du risque maritime seront les bienvenues.



Comité d'organisation

Mathias TRANCHANT (université de La Rochelle)

Jean-Luc SARRAZIN (université de Nantes)

Comité scientifique

Beatriz ARIZAGA BOLUMBURU (université de Cantabrie)

Michel BOCHACA (université de La Rochelle)

Louis SICKING (université de Leyde)

**Les propositions de communication sont à adresser
à Mathias Tranchant (mtrancha@univ-lr.fr) avant le 30 juin 2010.**

