

Chronique d'histoire maritime

fondée en 1979

*Commission française
d'histoire maritime*

VINS, FLEUVES, OCÉANS

Du vin et des épices. Quelques mots sur
le commerce du vin dans l'océan Indien,
du début de l'ère chrétienne
à l'époque médiévale
par Geneviève Bouchon

Vin, fleuve et réglementation municipale
à Bordeaux au XV^e siècle
par Michel Bochaca

La rencontre de la vigne et du fleuve :
la mise en valeur des palus de la Garonne
au Moyen Âge
par Sandrine Lavaud

Les vins de Guyenne
sur le marché hollandais
à la fin du XVII^e et au XVIII^e siècle
par A. Wegener Sleeswijk

*Numéro publié avec le concours du Laboratoire
d'histoire et d'archéologie maritimes du CNRS
Paris IV-Sorbonne, Musée de la Marine*

N° 38
1998 - II

Semestrielle

COMMISSION FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME

Siège social : Archives nationales

60 rue des Francs-Bourgeois 75141 Paris Cedex 03

Placé sous le patronage de l'U.N.E.S.C.O., du Conseil international de la Philosophie et des Sciences humaines, du Comité international des Sciences historiques et de la Commission internationale d'histoire maritime

ANCIENS PRÉSIDENTS

1980-1981 : amiral Sabatier de Lachadenède †

1982-1983 : Etienne Taillemite

1984-1985 : professeur Jean-Louis Miège

1986-1989 : Ulane Bonnel, rédacteur en chef, fondateur de la *Chronique*

1990-1991 : Hervé Coutau-Bégarie

1991-1995 : amiral Jacques Chatelle

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : Philippe Haudrère

Vice-président : Patrick Villiers

Secrétaire général : Jean-Marc van Hille

Trésorier : Pierre Deloye

Administrateurs : amiral Christian Amand, Eric Barré, amiral François Caron, Louis Durteste, Annick Foucier, Magali Lacousse, André Leroy, Sylviane Llinares, Silvia Marzagalli, Christian Pfister

Commissaire aux comptes : contrôleur général Gérard Kauffmann.

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME

semestrielle

publiée par la Commission française d'histoire maritime
créée le 24 juillet 1979 (*Journal Officiel* des 6 et 7 août 1979),

Directeur de la publication : Philippe Haudrère

Comité de lecture : articles et ouvrages reçus pour compte rendu sont remis aux membres de la Commission spécialistes des questions dont ils traitent. Les textes non insérés ne sont pas rendus.

Directeur éditorial : Éric Ledru

Éditions S.P.M. 34, rue Jacques Louvel-Tessier 75010 Paris

© CFHM, décembre 1998
ISSN : 0243-6671

Cotisation CFHM et abonnement *Chronique* : membre actif : 220 F, étudiant : 110 F.



Le mot du président par Philippe Haudrère..... 5

ESSAIS

VINS, FLEUVES, OCÉANS

Du vin et des épices. Quelques mots sur le commerce du vin dans l'océan Indien, du début de l'ère chrétienne à l'époque médiévale
par Geneviève Bouchon..... 6

Vin, fleuve et réglementation municipale à Bordeaux au XV^e siècle
par Michel Bochaca..... 10

La rencontre de la vigne et du fleuve : la mise en valeur des palus de la Garonne au Moyen Âge
par Sandrine Lavaud..... 19

Les vins de Guyenne sur le marché hollandais à la fin du XVII^e et au XVIII^e siècle
par A. Wegener Sleswijk..... 31

La Maison Cruse et Hirschfeld au milieu du XIX^e siècle
par Paul Butel..... 42

Boissons à bord des navires au XIX^e siècle et « coliques sèches »
par Pierre-Marie Niauxat..... 47

Le vin sur l'eau : tonneaux et gabares en Aquitaine
par Pierre Nègre..... 55

PUBLICATIONS

Livres et revues reçus..... 61

Comptes rendus 62

BARZMAN (John), *Dockers, métallos, ménagères. Mouvements sociaux et culture militante au Havre, 1912-1923*; BOUCHON (Geneviève), *Vasco de Gama*; BOURSET (Madeleine), *Quand le roi d'Angleterre régnait sur l'Amérique. Aux origines des Etats-Unis, 1607-1776*; BRÉZET (François-Emmanuel), *Le plan Tirpitz (1897-1914). Une flotte de combat allemande contre l'Angleterre*; DEMERLIAC (Alain), *La marine de Louis XIV. Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*; GAY (Jacques), *Six millénaires d'histoire des ancres*; *Journal de mer*, d'Albert SEYROLLE, matelot à bord de la *Curieuse* (1912-1914); PETER (Jean), *Les Barbaresques sous Louis XIV. Le duel entre Alger et la Marine du Roi (1681-1698)*; RETUREAU (Hervé), avec la collaboration de Serge et Marcel BLANCHARD, *Moi, Philippe Tesson, matelot sur l'Astrolabe. Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie (1837-1840)*; RIETH (Eric), *Des bateaux et des fleuves. Archéologie de la batellerie du Néolithique aux Temps modernes en France*; *Journal de mer*, d'Albert SEYROLLE, matelot à bord de la *Curieuse* (1912-1914).

AGENDA

Manifestation d'hier et de demain 69**Séminaires de recherche** 76

LE MOT DU PRÉSIDENT

Le développement des activités des délégations régionales de la C.F.H.M. est une préoccupation constante du conseil d'administration. Les délégations Méditerranée et Normandie dirigées respectivement par le Commandant Durteste et Monsieur Barré ont un grand rayonnement comme il apparaît par les actes du colloque *Méditerranée, mer ouverte*, récemment envoyé à tous les sociétaires à jour de leur cotisation, et par le dernier numéro de la *Chronique d'histoire maritime* consacré à « Quelques aspects de la Normandie maritime ».

La délégation Aquitaine, sous l'impulsion de Madame Silva Marzagalli, maître de conférences d'Histoire à l'université Michel de Montaigne, a organisé à Bordeaux le 27 novembre 1997, une journée d'étude sur le thème : « Vins, fleuves, océans ». Le déroulement de cette rencontre a été possible grâce à l'aide de l'association Marinexpo - Autre Regard, qui a bien voulu recevoir les congressistes dans le cadre évocateur d'une péniche ancrée dans le bassin de la base navale, et dont le directeur, Pierre Nègre, a participé aux débats. Le Centre d'Histoire des Espaces atlantiques de l'université de Bordeaux III, représenté par son actuel directeur, le professeur Pascal Griset, et par son fondateur, le professeur Paul Butel, bien connu des spécialistes d'histoire maritime, a bien voulu aussi apporter son concours à cette manifestation. Celle-ci a été possible encore grâce aux subventions accordées par le conseil général de la Gironde, la région Aquitaine et le conseil d'administration de la C.F.H.M.

Au cours de cette journée, dont on trouvera plus loin les actes, Madame Marzagalli et les adhérents de la délégation Aquitaine ont cherché à éclaircir les relations anciennes et complexes unissant le vin et l'eau, en particulier dans la région bordelaise. En invitant des experts venus d'horizons divers, et en confrontant leurs points de vue, ils ont proposé aux auditeurs une réflexion multidisciplinaire du plus grand intérêt.

Ph. HAUDRÈRE



VINS, FLEUVES, OCÉANS

Du vin et des épices. Quelques mots sur le commerce du vin dans l'océan Indien, du début de l'ère chrétienne à l'époque médiévale

par Geneviève Bouchon

Ces quelques mots vont nous entraîner bien loin de Bordeaux et de l'Atlantique. Ils ne sont qu'une introduction aux propos de notre colloque, puisqu'ils évoquent les premiers voyages transocéaniques du vin, au temps où l'océan Indien en était le seul théâtre.

On connaît bien l'existence de relations commerciales entre l'empire romain et l'Inde¹. Elles devinrent régulières à partir du premier siècle avant l'ère chrétienne, quand les navigateurs surent utiliser le régime des moussons pour se rendre directement sur les rivages de l'Asie. Chaque année, une vingtaine de vaisseaux – parfois plus – étaient armés dans les ports égyptiens de la mer Rouge pour ceux de la côte occidentale de l'Inde (Barygaza et Muçiri étant les plus actifs)². Le but de ces expéditions était de se procurer des épices, principalement le poivre que les râjas et les marchands indiens acceptaient d'échanger contre l'or uniquement. Les archéologues ont retrouvé plus de cinquante trésors de monnaies d'Auguste et de Tibère lors de fouilles effectuées au Malabar et au Coromandel, ce qui donne quelque crédit aux propos de Strabon, pour qui le commerce avec l'Inde avait contribué à ruiner l'empire.

1 - J. André et J. Filliozat, *L'Inde vue de Rome*, Paris, Les Belles Lettres, s.d.; J. Filliozat, « Les échanges de l'Inde et de l'empire romain aux premiers siècles de l'ère chrétienne », *Revue historique*, 201 (1949), p. 1-49.

2 - Barygaza était sur le site de l'actuelle Broach (Gujarat) et Muçiri sur celui de Cranganore (Kerala).

De l'autre côté de l'océan, les poètes tamouls de Muçiri s'émerveillaient de la venue des « *magnifiques vaisseaux des Yavanas*³ qui arrivent chargés d'or, élaboussant d'écume blanche les eaux du Periyar [...], et s'en retournent pleins de poivre »⁴.

Il semble que ce fut le souci d'économiser le précieux métal qui incita les Romains à exporter le vin en Inde. Si leurs auteurs le mentionnent parfois, particulièrement l'anonyme du *Périple de la mer Erythrée*⁵ (seconde moitié du 1^{er} siècle avant J.-C.), ce sont les poèmes tamouls qui permettent d'en percevoir l'importance.

On peut penser que le vin n'était pas inconnu dans ces contrées car la terre de Perse – mère de la vigne – en produisait des quantités variables, au moins depuis l'époque achéménide, particulièrement dans la région de Chiraz et du Fars. Il était conservé dans de grandes jarres de terre cuite qui pouvaient contenir trois cents à quatre cents litres. Chacune portait une plaquette de ce même matériau, où étaient gravés les noms du producteur et celui du marchand⁶. Des fragments ont été retrouvés dans la région de l'embouchure de l'Indus, mais aucun document ne nous éclaire sur les conditions de la distribution et de la consommation du vin de Perse. Quoi qu'il en soit, les vins de la Méditerranée, qu'ils fussent italiens, grecs ou syriens, furent l'objet d'un véritable engouement en pays dravidien au début de notre ère. On appelait *TeRal* le précieux liquide, ce qui veut dire « clarifié » en tamoul⁷. Bien que l'on ignore le procédé de clarification, on peut noter que le vin de Perse subissait le même traitement, les jarres étant souillées par la terre où elles avaient été enfouies plusieurs années pour vieillir, tout comme les amphores.

C'est encore les poètes qu'il faut écouter pour mesurer le succès du vin d'Occident. Les rois en offraient aux bardes pour les inspirer : « *Donne sans lésiner de précieux bijoux à ceux qui t'en prient*, conseillait Nakkirar. *Puisse le TeRal au parfum de fleur, apporté par les bons navires des Yavanas, être servi chaque jour dans des coupes d'or ciselé, par des filles aux poignets scintillants.*

3 - Littéralement « Ioniens » et par extension « Méditerranéens ».

4 - Tayan Kannanar, *Agam* 149, vers 7-10.

5 - *The periplus of the Erythraean sea*, tr. and ed. by G.W.B. Huntingford, Londres, 1980, chap. 49.

6 - P. Gignoux, « Matériaux pour une histoire du vin dans l'Iran ancien », in *Matériaux pour l'histoire de l'Iran*, Colloque de Strasbourg 1997, à paraître.

7 - P. Meile, « Les Yavanas dans l'Inde tamoule », in *Mélanges asiatiques*, Paris 1940-1941, p. 85-123.

*Puisse-t-il, ainsi dégusté, te mettre en vive gaieté [...] »*⁸. Car les serveuses – des esclaves sans doute – étaient vendues en même temps que le vin.

Après la chute de l'empire romain, l'activité des ports de la mer Rouge décroît tandis que celle du golfe Persique s'intensifie. Les Persans sont les maîtres du commerce de l'océan Indien et en animent les marchés, tout comme les Éthiopiens d'Axoum et les négociants byzantins. Qu'il soit persan ou grec, le vin est un produit rare, mais toujours présent dans les cargaisons de marchandises de luxe. L'islamisation de la Perse ne parviendra pas à empêcher la consommation de vin, tant elle est ancrée dans la tradition culturelle du pays; mais elle en limitera considérablement l'exportation, car si un musulman peut en boire en privé, il lui est interdit d'en vendre. Le vin de Méditerranée continuera pourtant de parvenir en Inde, puisqu'en 1498, les Portugais découvriront des « flacons » de vin de Malvoisie à Calicut. Ils constateront même que le vin est tenu pour « *quelque chose d'ineestimable* »⁹. Peut-être provenait-il de trafics marginaux, auxquels se livraient les marins chrétiens qui servaient parfois à bord des navires du monde musulman.

Les Portugais assurèrent bientôt le transport transocéanique du vin pour leur propre compte. Il ne s'agissait plus, comme au temps de l'empire romain, de charger quelques amphores dans les ports de la mer Rouge pour une traversée de quelques trois semaines avant d'atteindre les ports du Malabar. Les tonneaux se prêtant mieux à la navigation hauturière, ils permirent le transport de grandes quantités de vin sur les eaux de l'Atlantique que l'on devait traverser à deux reprises avant de pénétrer dans l'océan Indien. C'était la première fois dans l'Histoire que le vin parcourait d'aussi longues distances, sur une durée d'environ six mois.

Chaque année, les navires de l'Inde chargeront à Lisbonne le vin nécessaire aux équipages. La ration quotidienne étant d'un peu plus d'un litre par homme, et chaque navire en comptant environ quarante, c'est quelque 7 200 litres qui seront contenus dans ses cales, pour le seul trajet d'aller. Ces chiffres s'entendent pour les tout premiers voyages, car on trouve, dès 1520, mention de barriques embarquées pour le commerce. Il ne s'agissait pas là du négoce de la Couronne, mais d'opérations privées que les navigateurs étaient autorisés à mener. Au demeurant, les textes portugais révè-

8 - Nakkirar, *Puram* 56/17-30.

9 - Lettre 1 980, chap. 49, de Girolamo Sernigi, de Lisbonne, 10 juillet 1499; du même, de Lisbonne, fin juillet 1499 in *Voyages de Vasco de Gama*, éd. P. Teyssier, Paris, 1995, p. 174 et 178.

lent que le vin était un auxiliaire précieux pour les négociations difficiles : bien des avantages étaient accordés pour une barrique opportunément offerte à un chef local. A tel point que les ambassadeurs orientaux recevront l'ordre d'en point accepter.

Le vin aura désormais sa place, limitée mais constante, dans les cargaisons des Compagnies des Indes. Il serait fructueux d'en dépouiller les inventaires pour retrouver les crus, les conditions de transport et de distribution de ce noble breuvage, prisé de toute antiquité sur les rivages de l'Asie. On sait déjà que le vin de Bordeaux y prendra une place éminente au cours des XVII^e et XVIII^e siècles.

Geneviève BOUCHON,
CNRS

Vin, fleuve et réglementation municipale à Bordeaux au XV^e siècle

par Michel Bochaca

Pour expliquer le grand essor du vignoble bordelais au XIII^e siècle, les historiens ont mis en avant des facteurs politico-économiques, en particulier la perte de l'Aunis et de la Saintonge, conquises en 1224 par le roi de France, qui obligea les Anglais à se tourner vers un autre marché d'approvisionnement en vin, dont Bordeaux devint le centre moteur par le développement d'un important vignoble suburbain et en faisant office de principal lieu de négoce et de premier port d'exportation¹⁰. Toutefois, bien que stimulée et soutenue par l'octroi de privilèges aux habitants de Bordeaux, la production viticole bordelaise eût été insuffisante si elle n'avait pas été grossie par des vins dits tantôt « gascons » tantôt « du haut pays », provenant du Marmandais, de l'Agenais et du Toulousain, qui trouvaient eux aussi à Bordeaux un marché et une porte de sortie à l'exportation. Mais, qu'il s'agisse des vins du diocèse de Bordeaux ou bien de ceux extérieurs à celui-ci, l'impulsion puis la pérennisation de ce puissant flux commercial aux XIV^e et XV^e siècles, en dépit des crises et de la guerre de Cent Ans, ne saurait se comprendre sans la présence de la formidable artère que représentait la Garonne et son prolongement maritime, l'estuaire de la Gironde. Le fleuve, ou « *mar* » comme on l'appelait alors en gascon, commandait la géographie du vignoble contrôlé par Bordeaux tout autant que celle du trafic vinaire garonnais. Son primat était si prégnant qu'il amena la municipalité bordelaise à prendre des mesures réglementaires parfois ponctuelles et de circonstance, parfois d'une portée plus générale, mais presque toujours en faveur des intérêts des producteurs et des marchands de vin locaux. Il s'agit là de phénomènes moins bien connus sur lesquels nous allons tenter d'apporter un éclairage.

Par vignoble bordelais nous entendons dans cette étude non pas la totalité des espaces plantés en vigne dans le diocèse de Bordeaux mais la partie de ceux-ci contrôlés par les habitants de la capitale du duché d'Aquitaine, soit en qualité de seigneurs fonciers, soit comme simples tenanciers. Faute de sources appropriées, on ne peut guère restituer avec précision la géographie de ce vignoble avant la fin du XV^e siècle. Les

10 - Y. Renouard, *Bordeaux sous les rois d'Angleterre*, Bordeaux, 1965, p. 53-60.

registres des notaires de Bordeaux, conservés à partir des années 1450, sont assez nombreux autour de 1475 pour qu'il soit possible de cerner non pas l'exacte emprise foncière des Bordelais mais plutôt les secteurs dans lesquels ils opéraient des transactions foncières¹¹. Ce sont au total pour les années 1472-1476 quelque 300 actes (ventes simples ou à réméré, échanges, baux à cens et (ou) à agrière, baux à *fazendure*, reconnaissances féodales, baux à nouveau fief) qui nous renseignent sur les zones d'investissement et la nature des possessions des habitants de Bordeaux.

Les trois quarts des biens recensés se concentraient dans un rayon de 10 kilomètres autour de Bordeaux (carte 1). Au cœur de cet espace d'emprise foncière prépondérante, dans un périmètre plus réduit de 5 kilomètres de rayon, les secteurs de graves et de palus situés sur la rive gauche de la Garonne aux portes mêmes de la ville regroupaient à eux seuls 30 % des possessions, et les proches paroisses de rive droite (Lormont, Cenon, Floirac, Bouliac) 26 %. A partir de ce noyau périurbain, les autres biens s'étiraient en ruban le long de la Garonne, vers le Nord, en Médoc, et vers le Sud, en Entre-deux-Mers. Hors de cet ensemble, les possessions périphériques étaient peu nombreuses (moins de 5 %).

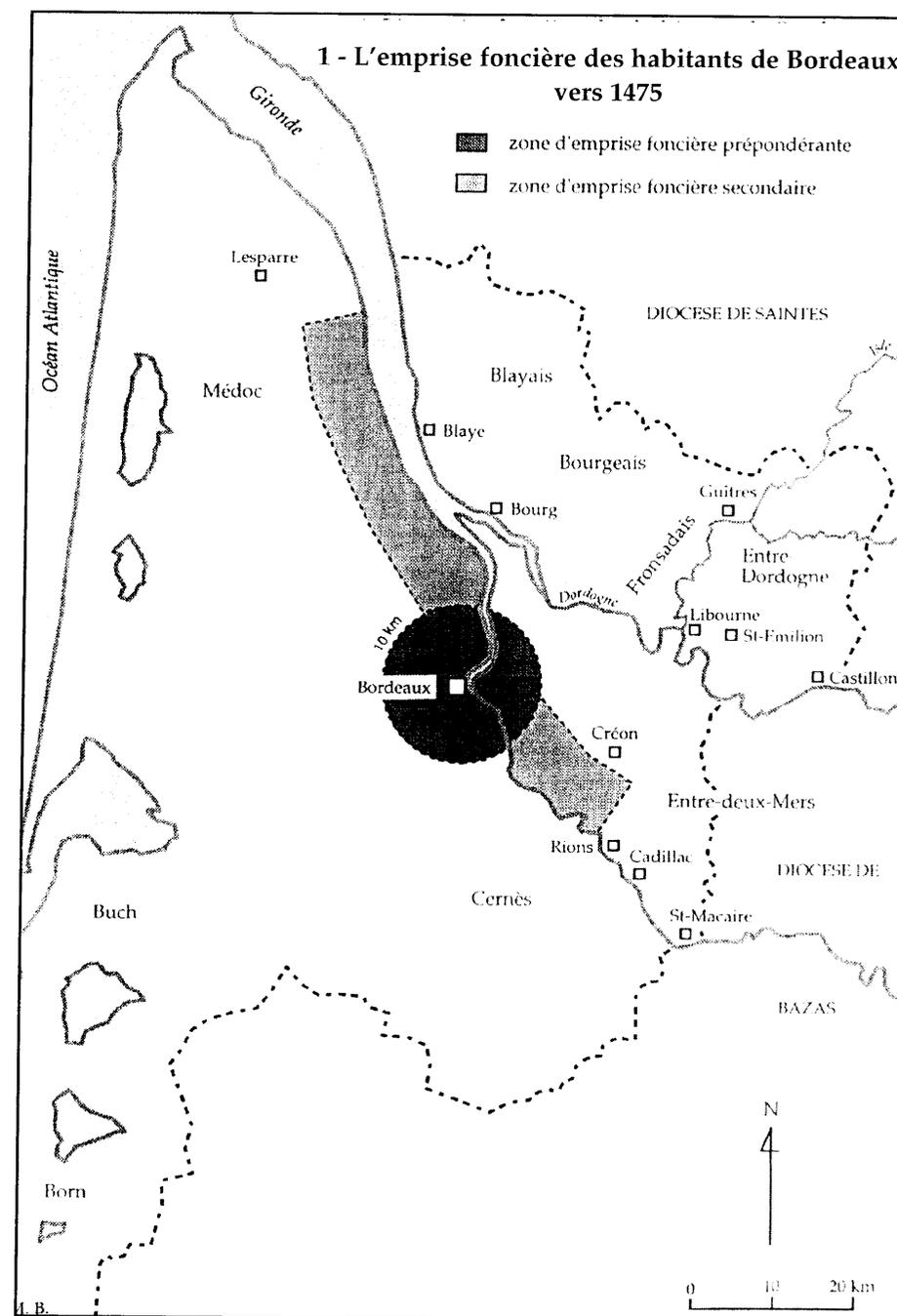
Les actes pris en compte détaillent le contenu d'environ 450 parcelles. Sur ce total, 60 % étaient des vignes. En y rajoutant les parcelles partiellement plantées en vigne (terres et vignes, bois et vignes...), les *aubarèdes* (zones plantées de saules) et les *vimeraies* destinées à fournir les liens pour la vigne, ainsi que les *maynes* et les *bourdieux*, unités d'exploitation consacrées en partie voire en totalité à la viticulture, c'était près de 80 % des biens détenus par les Bordelais qui avaient une vocation viticole. Si l'on considère qu'à l'échelle du diocèse de Bordeaux les terres emblavées dominaient nettement l'espace cultivé, reléguant les vignes au second plan, la forte proportion de vignes aux mains des Bordelais correspondait à des investissements fonciers résolument spéculatifs¹². En conséquence, elle peut être tenue pour un indicateur de l'intensité de leur emprise foncière selon les régions. Il n'est pas surprenant que celle-ci ait été maximale aux abords de Bordeaux avec plus de 90 % de vignes dans l'auréole des

11 - M. Bochaca, « L'aire d'influence et l'espace de relations économiques de Bordeaux vers 1475 », communication au 120^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Aix-en-Provence, 23-29 octobre 1995, à paraître.

12 - F. Mouthon, *Les blés du Bordelais. L'économie céréalière dans les diocèses de Bordeaux et de Bazas (vers 1300-vers 1550)*, thèse d'université inédite, Bordeaux, 1993, t. I, p. 17-57.

5 kilomètres. En Cernès et en Entre-deux-Mers, la part des vignes tombait à un peu moins de 50 % entre 5 et 10 kilomètres et dépassait légèrement les 40 % au-delà de 10 kilomètres. Le même amenuisement se constatait en Médoc avec toutefois des seuils plus élevés : 90 % de vignes entre 5 et 10 kilomètres, près de 70 % au-delà de 10 kilomètres. Avec l'éloignement, la viticulture spéculative, qui reposait aux abords de Bordeaux sur le contrôle d'un sol extrêmement morcelé, tendait à s'organiser autour des *maynes* et des bourdieux, unités de culture dotées d'une cohérence foncière, disposant souvent des installations et de la vaisselle vinaire permettant de vinifier sur place, généralement tenues par de riches citadins. En fonction de la distance depuis Bordeaux, l'évolution du rapport entre le nombre de ces *maynes* et bourdieux au regard du nombre de simples parcelles, est caractéristique dans les campagnes de rive gauche. Très faible dans les secteurs suburbains de graves et de palus où l'on dénombre en moyenne un *mayne* pour plus de 100 parcelles, ce rapport passait de 1 à 18 en Médoc dans la zone de 5 à 10 kilomètres (1 à 15 en Cernès dans la même zone) à 1 pour moins de 2 parcelles au-delà de 10 kilomètres. Le phénomène est moins net en Entre-deux-Mers où la proportion de *maynes* et de bourdieux était partout importante, y compris aux abords de Bordeaux.

La géographie des possessions foncières des Bordelais était très étroitement commandée par celle des moyens de communication de l'époque. Avec 56 % des biens concentrés dans un rayon de 5 kilomètres, l'accessibilité depuis la ville était de toute évidence un paramètre fondamental, surtout pour ceux qui se chargeaient eux-mêmes de la mise en culture. Sur la rive gauche de la Garonne, cette distance pouvait être parcourue en une heure environ à partir d'un important réseau de chemins ruraux qui apparaissent systématiquement dans l'énumération des confronts. Cela explique que la partie rurale des paroisses urbaines (Saint-Rémi, Sainte-Eulalie, Sainte-Croix) et toutes les paroisses périurbaines du Médoc et du Cernès avaient été massivement investies par les citadins. Sur la rive droite, la retombée abrupte du plateau de l'Entre-deux-Mers, qui se marquait dans le paysage par un coteau d'une soixantaine de mètres de commandement et serrait de près la Garonne, entravait davantage la circulation que le fleuve lui-même, dont le franchissement se faisait par passeurs à partir de nombreux points d'embarquement établis sur les deux rives. Aussi les investissements fonciers tendaient-ils à se concentrer dans les paroisses situées en bordure immédiate du cours d'eau (Bassens, Lormont, Cenon, Floirac, Bouliac). De là, ils s'étendaient à une deuxième



ligne de paroisses dont les finages occupaient le rebord du plateau (Artigues, Tresses, Mélac, Carignan), mais ne s'enfonçaient guère en profondeur de celui-ci au-delà d'une dizaine de kilomètres. Hors de cette nébuleuse dense de possessions foncières, la localisation des autres biens épousait très exactement le chapelet de paroisses qui ourlait la Garonne, tant en direction du Médoc qu'en Entre-deux-Mers. Compte tenu de l'allongement des distances, il était plus facile et plus économique de rapatrier par voie d'eau vers Bordeaux le produit des rentes foncières perçues en nature et ceux tirés de l'exploitation en faire valoir direct (les blés, la vendange ou les vins). Cela explique que plusieurs contrats aient comporté des clauses précisant le lieu de livraison de la part de récolte revenant aux Bordelais, généralement un port sur la Garonne ou sur un *estey* tributaire de celle-ci. Le 21 octobre 1474, Bernard de Bertulh, marchand, paroissien de Saint-Michel, bailla à *fazendure* (à façon) à Pey deu Tastar, de Soussans en Médoc, un *mayne* à La Bégorce, comprenant un *hostau* couvert de tuiles, des terres, des vignes, des bois, des *aubarèdes*, des prés, des landes et des vimeraias. Le contrat était conclu pour une durée de cinq ans moyennant la livraison d'une pipe de vin chaque année « portée sur l'estey de Meyra ou à l'estey de Margaux »¹³. Le 9 mars 1475 n. st., Johan Laurentz le Vieux, de Floirac (Entre-deux-Mers) vendit à réméré au même Bernard de Bertulh une pièce de vigne et la moitié par indivis d'un bourdieu situés dans la paroisse de Floirac à Gautey pour 30 F bord., rachetable dans les quatre ans au même prix. Durant ce délai, Bernard de Bertulh lui bailla à *fazendure* les dits biens en contrepartie de la livraison « d'une barrique de vin clair, fût et vin, portée chaque année à ses dépens sur le port de La Souys »¹⁴. On peut penser que dans les deux cas le dit Bernard de Bertulh allait envoyer un gabarier pour prendre livraison du vin et l'acheminer jusqu'à Bordeaux. Si les Bordelais devaient louer au coup par coup les services de ces mariniers, le 31 décembre 1462, Johan Vaque, marchand de Saint-Pierre, contracta pour une durée d'un an avec Raymond Degondz, du Tourne (Entre-deux-Mers) et sa gabare du port de 10 tonneaux¹⁵.

L'étroite interdépendance qui s'était établie entre le fleuve et la partie du vignoble contrôlée par les citoyens amena le maire et les jurats de Bordeaux, à plusieurs reprises au cours du XV^e siècle, à prendre des dis-

13 - Archives départementales de la Gironde [AdG], 3E 84, fol. 96 v°-97.

14 - AdG, 3E 84, fol. 164-164 v°.

15 - AdG, 3E 6091, fol. 46.

positions réglementaires lorsque les intérêts de leurs administrés étaient en jeu. Cette volonté d'édicter des ordonnances et de juger ceux qui y contrevenaient s'inscrivait dans le cadre plus général de la revendication par la municipalité d'un contrôle de la partie du cours de la Garonne comprise dans les limites de la banlieue. Celui-ci ne devint toutefois officiel et effectif qu'à partir de mai 1473 à la suite du transfert des compétences du prévôt royal de l'Ombrière en faveur de la commune¹⁶. Cela n'empêcha pas les magistrats municipaux de prendre diverses dispositions notamment pour faire face à des situations d'urgence, élargissant pour la circonstance leur champ d'action bien au-delà des limites du cours du fleuve compris dans la banlieue. Le 20 septembre 1406, alors que les troupes françaises commandées par le duc d'Orléans assiégeaient Bourg et faisaient peser une menace sur la partie orientale du diocèse, risquant de compromettre les vendanges, les jurats prirent l'initiative d'armer six navires pour assurer « la garde de la rivière [Garonne]... afin que chacun puisse récolter en sûreté ses fruits et autres biens »¹⁷. « Pendant quinze jours, jusqu'à ce que les bonnes gens aient retiré les fruits », deux baleinières, *lo Leon* et *lo Miqueu* ainsi qu'une anguille devaient patrouiller en aval de Bordeaux jusqu'à l'île de Macau¹⁸, tandis que *lo Jorge*, le vaisseau de Johan Arnaud et une autre anguille assuraient la même mission sur la partie amont du fleuve jusqu'au port de La Salargua¹⁹. Il s'agissait de permettre aux Bordelais de mettre à l'abri dans la ville leur vendange ou les vins provenant de celle-ci, moyennant un droit de marquage de 5 sous par tonneau débarqué sur le port de Tropeyte, au nord de la ville, ou sur celui de La Grave, au sud, destiné à couvrir les frais d'armement. Les vins provenant de l'île de Macau, zone plus proche de Bourg et donc plus exposée, devaient payer un droit de 10 sous. Nous ignorons l'efficacité de telles mesures, mais c'est grâce au contrôle du fleuve que les Bordelais firent échec aux entreprises françaises (ravitaillement de Bourg évitant que la ville ne tombe et destruction de la flotte française le 23 décembre 1406).

16 - M. Bochaca, *La banlieue de Bordeaux. Formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250-vers 1550)*, Bordeaux, 1997.

17 - *Registres de la jurade. Délibérations de 1406 à 1409*, Bordeaux, 1873, p. 55 et 58.

18 - L'île de Macau n'existe plus comme telle, ayant été rattachée à la terre ferme par les dépôts d'alluvions du fleuve. Elle fait aujourd'hui partie de la commune du même nom.

19 - Lieu-dit dans l'actuelle commune de Latresne.

Un « *tarif des prix des services et des choses* », pouvant dater de la fin du XIV^e ou du début du XV^e siècle, énumère entre autre le prix maximum exigible par les gabariers pour transporter un tonneau de vin jusqu'à Bordeaux respectivement depuis Pauillac en aval et Saint-Macaire en amont, tous deux distants d'environ 44 kilomètres (carte 2)²⁰. A travers l'énumération de 41 points d'embarquement possible du vin, il confirme le rôle essentiel du fleuve dans le transport du vin, tandis que la tarification imposée par la municipalité avait sans doute pour objet de limiter une hausse trop importante des coûts de transport dans un contexte de crise économique et de désordre monétaire. Les huit zones tarifaires en amont de Bordeaux et les sept définies en aval instaurent un barème dégressif en fonction de l'allongement de la distance. Sans doute en raison de conditions de navigation plus difficiles en direction de l'estuaire, les prix pratiqués étaient en moyenne plus élevés que pour l'acheminement du vin depuis les secteurs d'amont (annexe I). Rapporté à un prix moyen approximatif de 24 F bord. par tonneau de vin dans les années 1405-1415, le coût du transport jusqu'à Bordeaux représentait entre 0,1 et 0,4 % de la valeur marchande de celui-ci²¹.

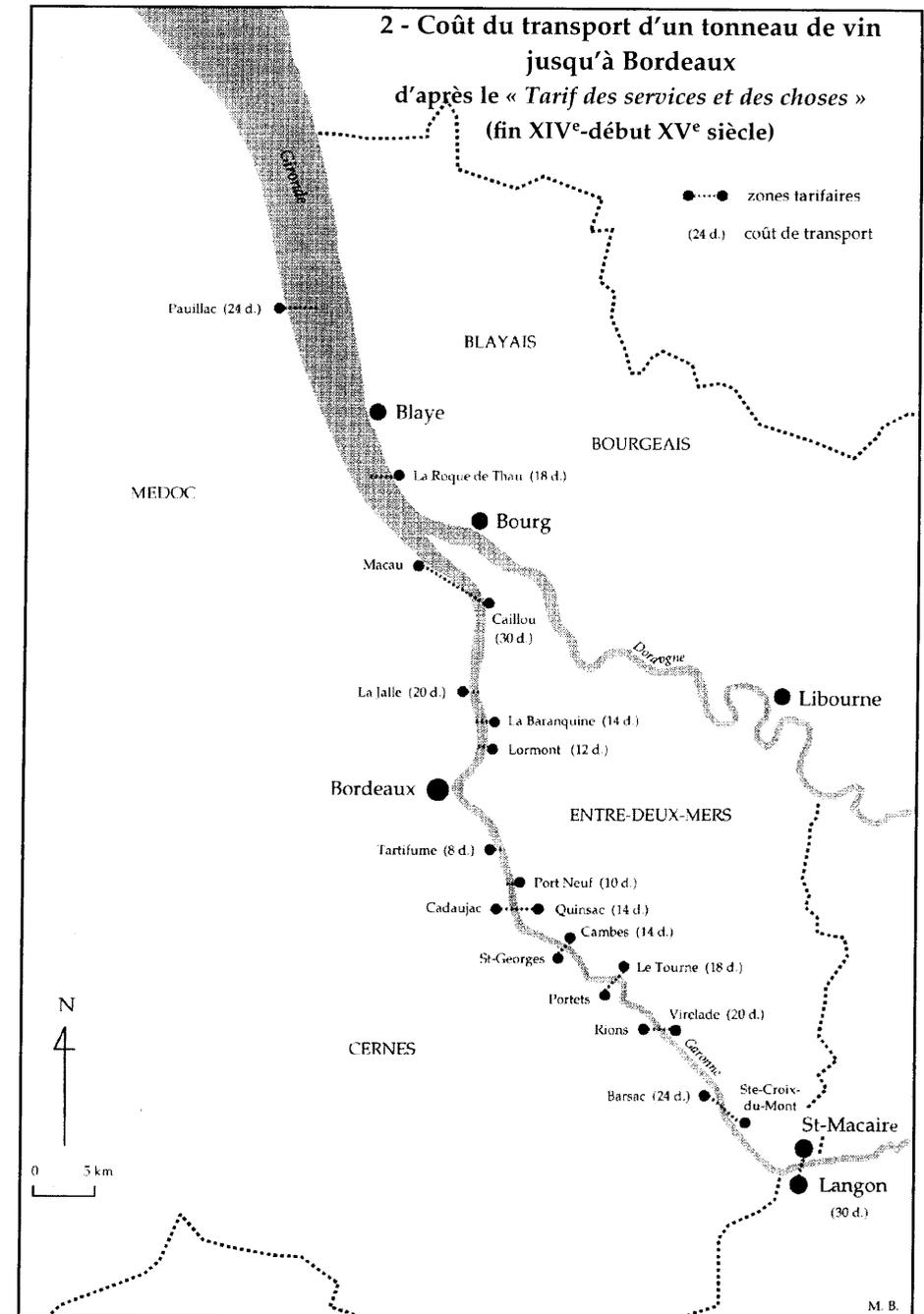
La Garonne commandait en partie la géographie du vignoble contrôlé par les Bordelais, dans la mesure où elle constituait un axe de transport commode et économique permettant d'acheminer jusqu'à Bordeaux les vins récoltés. Cette situation n'était pas exceptionnelle puisqu'à la même époque le vignoble lyonnais, lui aussi fortement pénétré par les investissements citadins, s'étirait de la même façon le long de la Saône et du Rhône²². Il ne fait aucun doute que les intérêts viticoles ont pesé sur la politique de la commune. En 1414 et 1415, les jurats et les membres des conseils de XXX et des CCC qui les assistaient, eux-mêmes détenteurs de vignes, n'hésitèrent pas à fixer autoritairement les salaires des ouvriers agricoles lorsque la raréfaction de la main d'œuvre suite aux épidémies fit craindre une flambée des prix des façons viticoles²³. De la même façon, ils cherchèrent à garantir la circulation sur le fleuve lorsqu'elle était menacée par l'approche d'un ennemi ou

20 - *Livre des Coutumes*, Bordeaux, 1890, II^e appendice, n° 1, p. 597-603.

21 - La valeur de 24 F bord. retenue correspond à un prix moyen calculé à partir des quelques mentions de prix trouvées dans les registres de la jurade du début du XV^e siècle. On observe de fortes variations tant pour les tonneaux (18 F, 25 F, 30 F) que pour les pipes jaugeant la moitié d'un tonneau (8,25 F, 14 F).

22 - M.-T. Lorcin, *Les campagnes de la région lyonnaise aux XIV^e et XV^e siècles*, Lyon, 1974, carte n° 5 (hors texte).

23 - *Registres de la jurade, délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422*, Bordeaux, 1883, p. 3, 27 mars 1474; p. 43, 25 juillet 1414; p. 212, 24 juillet 1415.



par un renchérissement des coûts de transport. Toutefois, il s'agit là d'un inflexionnement de la politique communale en faveur des éléments les plus fortunés de la bourgeoisie, capables d'investir loin de la ville, mais devenant de ce fait tributaires du transport par le fleuve, et détenteurs de *maynes* et de bourdieux, placements d'un rapport supérieur à celui de la myriade des parcelles de vignes couvrant les abords immédiats de Bordeaux mais aussi plus risqués car mobilisant des capitaux plus importants.

Michel BOCHACA,
Université de Bordeaux III

Annexe 1

Coût du transport d'un tonneau de vin jusqu'à Bordeaux d'après le « Tarif des services et des choses » La rencontre de la vigne et du fleuve :

Tarifs entre Saint-Macaire et Bordeaux			
Zone tarifaire	Tarif en d.	Distance en km.	Coût au km. en d.
St.-Macaire/Langon	30	44	0,68
Ste. Croix/Barsac	24	37	0,65
Virelade/Rions	20	28	0,71
Le Tourne/Portets	18	23	0,78
Cambes/St.-Georges	14	17	0,82
Quinsac/Cardaujac	12	12	1
Port-Neuf	10	10	1
Tartifurne	8	6	1,33

Tarifs entre Pauillac et Bordeaux			
Zone tarifaire	Tarif en d.	Distance en km.	Coût au km. en d.
Lormont	12	4	3
La Baranquine	14	6	2,33
La Freysse	16	?	?
La Jalle	20	9	1,8
Caillou/Macau	30	16	1,8
La Roque de Thau	18	28	0,64
Pauillac	24	44	0,54

La rencontre de la vigne et du fleuve : la mise en valeur des palus de la Garonne au Moyen Âge

par Sandrine Lavaud

Cette journée d'étude autour du thème « Vins-fleuves-océans » m'a donné l'occasion de vous parler d'un terroir qui m'est cher : celui des palus de la Garonne. Les recherches que je mène depuis plusieurs années sur la géographie historique du vignoble bordelais ont éveillé mon intérêt pour ces bandes de terre qui longent le fleuve ; des zones a priori hostiles, aujourd'hui laissées bien souvent à la friche et à l'oubli, qui ont pourtant participé aux heures glorieuses du vignoble.

Espace incertain, souvent ingrat, entre la terre et l'eau, les palus recèlent néanmoins des atouts indéniables qui expliquent leur mise en valeur précoce. Je souhaiterais montrer qu'elles ont joué, dans l'histoire des rapports de la vigne et du fleuve, un rôle d'interface, de point de rencontre, tant par leur situation en bordure du fleuve qui les y prédisposait que par les qualités spécifiques de leur terroir. Pour ce faire, j'aborderai trois aspects : le milieu particulier des palus, puis leur mise en valeur et la transformation des paysages. Enfin, je verrais comment les palus ont pu constituer un front pionnier pour le vignoble. Mon champ de recherche est, pour l'instant, limité aux berges de la Garonne, celles de la Dordogne cherchent encore leur historien. Quant au cadre chronologique de mon étude, il est centré sur le Moyen Âge, du XIII^e au XVI^e siècle.

« Des lisières de terre »

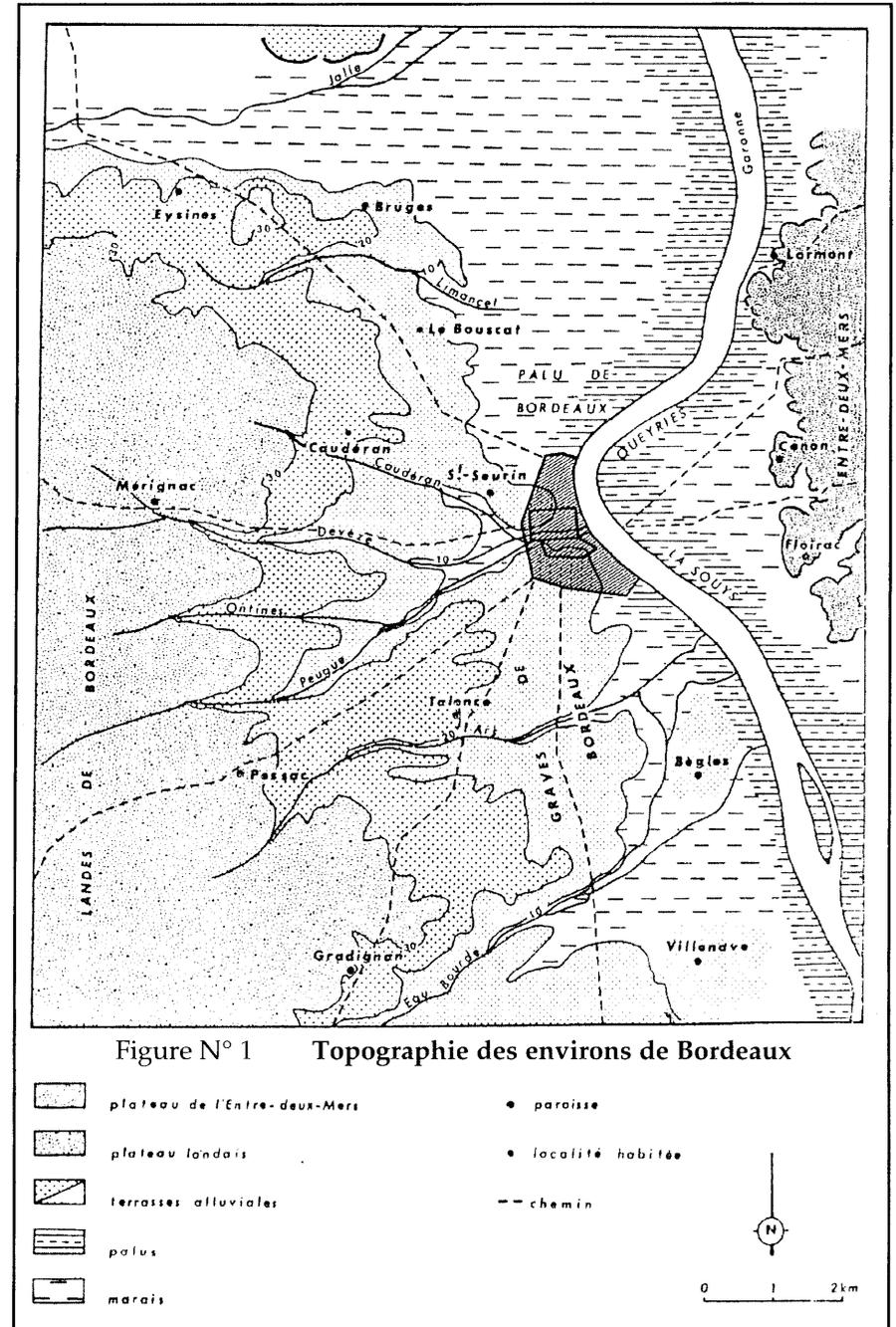
Cette expression est empruntée à une description des palus du Bordelais tirée de l'ouvrage *Variétés bordelaises* que l'abbé Baurein a rédigé à la fin du XVIII^e siècle. L'auteur y précise « qu'on appelle palus dans ce diocèse [de Bordeaux], certaines lisières de terre qui peuvent avoir un demi-quart de lieu de profondeur et qui règnent sur presque toute la longueur des deux rivages formés par la Garonne et la Dordogne, depuis au-dessous de Langon jusqu'au bec d'Ambez et depuis ce dernier lieu jusqu'à trois lieues au-dessus de Libourne ». Ce texte met clairement en lumière la nature et la configuration des palus : ce sont des terres de berge, des bordures alluvionnaires, qui jalonnent les deux rivières sur toute la longueur de leur cours qui subit

l'influence de la marée. De l'estuaire jusqu'à Langon pour la Garonne et Libourne pour la Dordogne, les palus soulignent le cours des fleuves, parfois d'un trait large comme en Bas-Médoc, parfois d'un trait plus fin comme sur la rive droite de la Garonne (figure n° 1).

De formation récente (Hollocène-10 000 ans), les palus ont été créés par la variation du niveau des eaux. En forme de cuvette, elles forment des dépressions qui se situent souvent à un niveau inférieur à celui des deux cours d'eau. Ainsi, dans le Palu de Bordeaux, au nord de la ville, il existe 2,7 mètres de différence entre le fonds de la cuvette et le niveau d'étiage du fleuve au pont Saint-Pierre; une différence qui peut atteindre 3,75 mètres lors des grandes marées. C'est là la raison majeure de la nature marécageuse des palus. Ajoutons qu'elles servent aussi de réceptacle aux eaux des pluies et des ruisseaux qui s'infiltrent mal dans le sous-sol tourbeux et imperméable. Le réseau hydrographique y est généralement dense. De nombreux *estey*s y prennent naissance ou traversent les marais. Mais leur cours est peu défini, leur lit souvent temporaire et rares sont ceux qui, comme la Jalle de Blanquefort, parviennent à se jeter dans le fleuve. Ils sont alors soumis aux flux de la marée qu'ils laissent pénétrer à l'intérieur des terres. Seul le bourrelet alluvial, petite butte en bordure de l'eau, est épargné par le marais. Mieux drainé, sa mise en valeur est plus précoce.

Ce milieu ingrat, saturé d'humidité, est perçu, à l'époque moderne, comme hostile à l'homme. Ainsi, Baurein fait allusion dans sa description « aux eaux qui y croupissoient dont les mauvaises exhalaisons occasionnoient des contagions et des pestes fréquentes »²⁴. L'insalubrité, qu'il n'est pas le premier à dénoncer, a été la raison majeure des grands travaux d'assèchement menés à partir de 1599 en différents points des palus. Cependant, cette entreprise a été aussi commandée par la volonté de bonifier ces zones alluvionnaires qui apparaissaient riches de potentialités. Cette autre perception du palu, conçue comme un espace virtuellement attractif, est largement dominante au Moyen Âge; c'est alors moins la volonté d'assainir que celle d'exploiter les ressources et les atouts spécifiques du palu qui guide la mise en valeur.

La terre limoneuse de palu est d'abord réputée pour sa fertilité et ses récoltes abondantes. Quelle que soit la nature des cultures, elle permet d'obtenir, dès les premières années, de bons rendements; un atout qui a favorisé l'implantation de cultures spéculatives comme la vigne ou les prairies artificielles. Mais la réussite est de courte durée : les terres devien-



24 - Abbé Baurein, *Variétés bordelaises*, t. II, Bordeaux, 1876, article XXXIII, p. 176.

nent rapidement incultes et supportent mal les inondations courantes. Seuls des efforts massifs et renouvelés en drainage permettent de tirer le meilleur parti de ce terroir fragile. Exploiter le palu est un combat permanent contre les eaux ; il s'agit de creuser et d'entretenir continuellement un réseau dense de fossés qui canalisent les eaux stagnantes et permettent au sol de s'égoutter.

L'eau, c'est aussi le fleuve, toile de fond incontournable du paysage. Il représente un atout considérable, une aubaine, pour les palus : il les rend facilement accessibles. Voie de communication sans égal, c'est par lui que transitent hommes et récoltes. Ses berges sont jalonnées d'une multitude de petits ports animés par une navigation intensive de cabotage. Imaginons l'agitation des gabarres en charge de barriques de vin nouveau, embarquées directement au port de la propriété et gagnant les chais de la ville, ou encore les nombreux bateaux qui assurent le transport des hommes sur le fleuve.

Fertiles, accessibles, les palus appellent la conquête. Elles sont d'autant plus attractives qu'elles constituent, au Moyen Âge, des espaces partiellement vierges. De vastes surfaces sont encore à gagner sur le marais et la friche. Les contraintes y sont moindres : le prix des terrains est peu élevé ; les prélèvements seigneuriaux y sont souvent faibles avec des dégrèvements possibles lors de la mise en valeur. De plus, le parcellaire y est moins morcelé que dans les terres de graves et ne constitue pas un obstacle à la création de grandes propriétés d'un tenant. Ainsi, les initiatives peuvent s'y épanouir sans trop d'entraves.

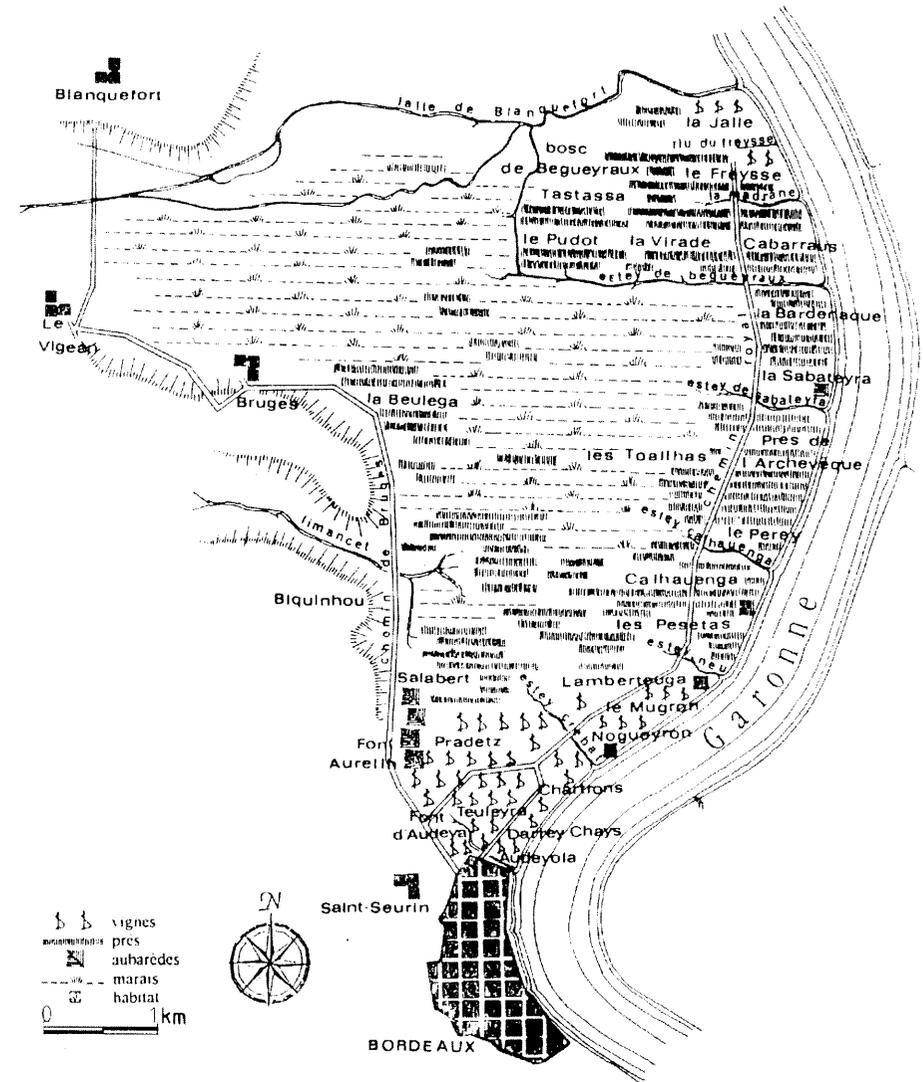
Malgré ses qualités, le terroir de palu, par sa nature humide et marécageuse, demeure difficile à exploiter. Aussi, ses conquérants sont généralement des hommes entreprenants et surtout fortunés, capables d'investir massivement dans la mise en valeur et le drainage.

Les palus au Moyen Âge : un paysage en devenir

C'est dans les palus suburbaines que la mise en valeur a été la plus précoce. Situées en périphérie de la ville, elles attiraient les investissements des bourgeois à la recherche d'espaces encore vierges, sous l'œil bienveillant des seigneurs généralement ecclésiastiques. Ainsi, dans le Palu de Bordeaux, qui s'étend au nord de la cité, des murs de l'enceinte (actuelle place des Quinconces) jusqu'à la jalle de Blanquefort, les premières mentions de culture datent du XI^e et XII^e siècles (figure n° 2). Le cartulaire du chapitre Saint-Seurin de Bordeaux fait état, pour cette période, de cinq

Figure N° 2

Le paysage du palu de Bordeaux (XV^e-XVI^e siècles)



donations d'alleux situés dans le palu²⁵ ; quatre sont en terre, le cinquième est une artigue. Il s'agit alors d'une mise en valeur très ponctuelle, encore à ses débuts. Elle s'accélère dans la seconde moitié du XIII^e siècle. Dans le palu de Bordeaux, le bourrelet alluvial est désormais parsemé de cultures jusqu'à Bacalan. Au sud, en Paludate, l'abbaye de Sainte-Croix a déjà lancé le vaste effort de colonisation de ces terres de berge. Elle s'intéresse aussi à ses possessions du Haut-Médoc, notamment, celles de l'île de Macau. Cette palu est une ancienne île de la Garonne fixée à la terre à une date inconnue. Sainte-Croix, qui la tient sous sa mouvance comme la plus grande partie de la paroisse de Macau, a encouragé sa mise en valeur. En proposant une redevance modérée (un cinquième des fruits), elle a attiré les preneurs, en particulier les bourgeois de Bordeaux qui s'y implantent progressivement. Au XIV^e siècle, le paysage de l'île, avec ses terres, ses aubarèdes et ses premières vignes, se singularise déjà nettement du reste de la paroisse.

Le chapitre cathédral de Saint-André a pris lui aussi l'initiative de la mise en valeur dans sa palu de Cadaujac au sud de Bordeaux. La procédure utilisée est cependant plus originale. En 1252, le chapitre, fortement endetté par les réparations de la cathédrale, cède pour 400 marcs à ses questaux (serfs) de Cadaujac un abonnement de taille et la concession en tenure de la plus grande partie du palu. Les bénéficiaires doivent en échange planter des vignes dans les six ans à venir.

On le voit, les établissements ecclésiastiques semblent avoir donné le premier élan à la mise en culture des palus. Ils sont appuyés et relayés par les bourgeois tant de Bordeaux que des petites villes (Rions, Langon, Cadillac...) qui cherchent à accroître leur emprise foncière. Limitée originellement aux palus périurbaines, cette emprise tend à gagner les palus de l'arrière-pays : celles du Haut-Médoc et celles du sud de Bordeaux, on l'a vu, mais aussi celles de l'Entre-deux-Mers sur la rive droite de la Garonne. Jusqu'au XV^e siècle, ces dernières restent peu exploitées ; certaines parties sont aménagées en prairies artificielles ou en vignes comme aux Queyries face à Bordeaux. Mais ces îlots de culture cèdent rapidement la place à la végétation des marais. Dès les dernières décennies de la guerre de Cent Ans et sur-

25 - J. A. Brutails, *Cartulaire du chapitre de l'église collégiale Saint-Seurin de Bordeaux*, Bordeaux, 1897 ; f° 10, n° IX, 1010-1036, donation du comte Sanche d'une terre dans le palu de Bordeaux ; f° 39, n° XLIII, 1101-1130, don d'Arnaud de Veyrines d'une terre ; f° 45, n° LIV, 1120-1143, don d'Austinde de Borc d'une terre ; f° 125, n° CLXI, 1187-1209, don d'Amaniu de Veyrinas d'une terre ; f° 109, n° CXLI, 1183, don d'Arnaud de Buch et de Ramon Rosseu d'une artigue de trois parcelles.

tout lors de la reconstruction dans la seconde moitié du XV^e siècle, les palus de la rive droite, dans les paroisses proches de Bordeaux, du bec d'Ambès jusqu'à Cambes, deviennent une zone de prédilection des investissements bourgeois. Des citadins fortunés y investissent et créent, de toute pièce, des exploitations spéculatives directement intégrées au commerce du vin. Le paysage en est transformé : aux entrelacs des roseaux et des joncs, succède l'ordonnance des vignes qui, du fleuve, s'étendent jusqu'aux coteaux.

La vigne, culture favorite bientôt dominante, n'est qu'une des composantes du paysage du palu au Moyen Âge. Notons d'abord qu'il subsiste encore de vastes marais, notamment dans les dépressions les plus inondées. A priori hostiles, ils offrent pourtant des ressources naturelles exploitées par l'homme. Une bonne part est en *padouen*, c'est-à-dire en vacants sur lesquels des communautés villageoises ont des droits d'usage. Elles y pratiquent surtout le pacage. Elles y prélèvent aussi les roseaux et les joncs utilisés pour l'habitat ou comme litière, de même que les aubiers et les aubarèdes qui fournissent l'œuvre de la vigne et de la vannerie. Cependant, l'activité la plus coutumière semble la pêche. Un article du règlement du syndicat des marais de Bordeaux et de Bruges du début du XVII^e siècle déclare que « *plusieurs personnes habitans de ladite palu et autres lieux circonvoisins qui ne possèdent aucune chose dans ladite palu, tiennent des batteaux, et ce pour pêcher dans les esteys et fossez de ladite palu, y plantent des piquets pour y poser leurs nasses et autres engins et y prendre le poisson et pour faire entrer l'eau de la rivière et par conséquent le poisson dans lesdits fossez et esteys rompent et brisent les portes des écluses* »²⁶. D'autres témoignages, plus anciens, confirment cette vocation halieutique. Les usagers du palu, en particulier les habitants des villages environnants, paraissent très attachés à l'exploitation de ces ressources naturelles et se montrent, à l'époque moderne, les plus farouches opposants à l'assèchement qui les en privait.

Bourrelets alluviaux et bords de dépression représentent davantage la zone utile des palus, celle qui porte les cultures. Il semble que les premières artigues aient été consacrées aux emblavures. Mais, malgré de bons rendements au départ, nombre de ces champs sont devenus rapidement incultes, supportant mal d'être inondés. Dès la fin du XIII^e siècle, on leur préfère des cultures mieux adaptées telles que la vigne ou les prés. Une enquête réalisée, vers 1369, par l'abbaye Sainte-Croix de Bordeaux en

26 - Archives départementales de la Gironde [A.d.G.], H Jacobins, liasse 34, article XI, 1^{er} juillet 1647.

Paludate relate ce choix ; un tenancier de l'abbaye demande à complanter en vigne deux champs de blé que le reflux des eaux de la Garonne rend infructueux et stériles. Après constat, l'abbaye donne son assentiment à la requête du tenancier car « là où les terres seront complantées en vignes, le septième [agrière proposée par le tenancier] rapportera bien au seigneur le vin d'un tonneau ou environ tandis qu'aujourd'hui le cinquième du blé [ancienne agrière] ne vaut pas plus d'un boisseau par an »²⁷. Remarquons cependant que les champs ont perduré tardivement dans les palus, notamment dans les palus rurales où leur production constituait un apport en blés non négligeable pour les communautés villageoises.

Rares en Bordelais, où les terroirs de l'arrière-pays ne s'y prêtent guère, les prés sont très recherchés. Ceux des palus sont des prairies artificielles gagnées sur les marais grâce à un drainage et un entretien permanent. Inondables le plus souvent, ils retournent, faute de soins, rapidement à la friche. Deux raisons essentielles expliquent l'engouement pour les prés ; ce sont des espaces de pacage. Ainsi, les bouchers de Bordeaux parquent leurs bêtes dans un pré du palu de Bouliac. Les foins constituent l'autre richesse des prés de palu qui sont renommés pour leurs bons rendements et la possibilité d'y faire du regain. Comme pour la vigne, les seigneurs aiment en prélever leur part en nature : l'agrière, souvent au quart ou même au tiers, est identique à celle prise sur la vendange ; un taux qui témoigne de la valeur rémunératrice des prés. Culture commerciale de bon rapport pour les bien tenants, les prés n'égalent cependant pas la vigne à qui les meilleures terres de palu sont consacrées.

Les palus, un « front pionnier » pour le vignoble.

L'union anglo-gasconne et l'essor du grand commerce du vin qu'elle a suscité ont largement favorisé l'expansion du vignoble bordelais et notamment celui des palus. Tout prédisposait ces zones, encore à conquérir, à devenir des secteurs de pointe du vignoble médiéval. Les rendements y sont, en effet, bien supérieurs à ceux réalisés dans les graves et le vin produit est réputé pour sa bonne tenue en mer. On consacre à la vigne les sols les mieux drainés, particulièrement, ceux du bourrelet alluvial mais, on le sait, la plante s'accommode, sans trop de mal, des inondations parfois salvatrices. Enfin, ce vignoble de berge est directement accessible

27 - A.d.G., H 450, n° 4, vers 1369.

par le fleuve par qui tout transite, les vigneronns comme la vendange.

Les premières plantations de vigne en palu ont été effectuées dans les zones périurbaines. Dès le XIII^e siècle, le vignoble suburbain de Bordeaux s'étend jusqu'à la Garonne, enserrant la ville sans discontinuité entre la croupe de graves et les palus ; ici comme là, même morcellement du parcellaire, même emprise foncière des seigneurs ecclésiastiques et des tenanciers bourgeois. En revanche, dès que l'on s'éloigne de la ville, la vigne n'apparaît plus que ponctuellement dans le paysage des palus. Sa progression s'effectue alors par l'intermédiaire des bourdieux.

Maisons de campagne des riches bordelais, les bourdieux sont des exploitations agricoles à vocation viticole et commerciale. Apparues au XIII^e siècle, ces « ancêtres » des châteaux actuels se multiplient à la fin du Moyen Âge et durant l'époque moderne. Lieu de prédilection pour qui veut édifier un bourdieu, les palus ont été leur terroir originel (ce n'est qu'à partir du XVI^e siècle que les bourdieux gagnent le vignoble de graves). Prenons l'exemple du palu de Bordeaux. La chronologie de l'établissement des bourdieux peut y être divisée en trois phases : une première génération est mise en place dès la première moitié du XIII^e siècle. Ces bourdieux sont situés dans la partie la plus septentrionale du palu, près de la Jalle de Blanquefort. Leur éloignement de la ville en fait des résidences d'appoint ou des entrepôts. Au cours du XV^e siècle, de nouveaux bourdieux apparaissent vers Bacalan, dans le prolongement du vignoble suburbain. Ce sont alors des exploitations viticoles bien singularisées dans le paysage, tel, en 1434, le bourdieu entouré de haies et de fossés de Galhard Ramon, marchand de Saint-Michel²⁸. La troisième génération est plus tardive ; elle débute à la fin du XVI^e siècle et prend, comme dans le vignoble de graves, une forte ampleur aux XVII^e et XVIII^e siècles. L'expansion des bourdieux est alors stimulée par la vogue pour le vin de palu mais aussi par l'urbanisation parallèle des Chartrons qui repousse plus au nord le vignoble de berge.

A l'égal de celle de Bordeaux, la plupart des palus de la Garonne ont été colonisées par la vogue des bourdieux. A la fin du Moyen Âge, ils sont particulièrement nombreux dans les palus de l'Entre-deux-Mers, dans celles du Haut-Médoc comme dans celles du Cernès (figure n° 3). Créés par la bourgeoisie bordelaise qui accroît ainsi son emprise foncière sur l'arrière-pays, les bourdieux sont une sorte d'avant-garde ; ce sont des exploitations modèles et inédites, bien distinctes des structures viticoles traditionnelles.

28 - A.d.G., H Jésuites Saint-James, liasse 23, f° 8, 17 mai 1434.

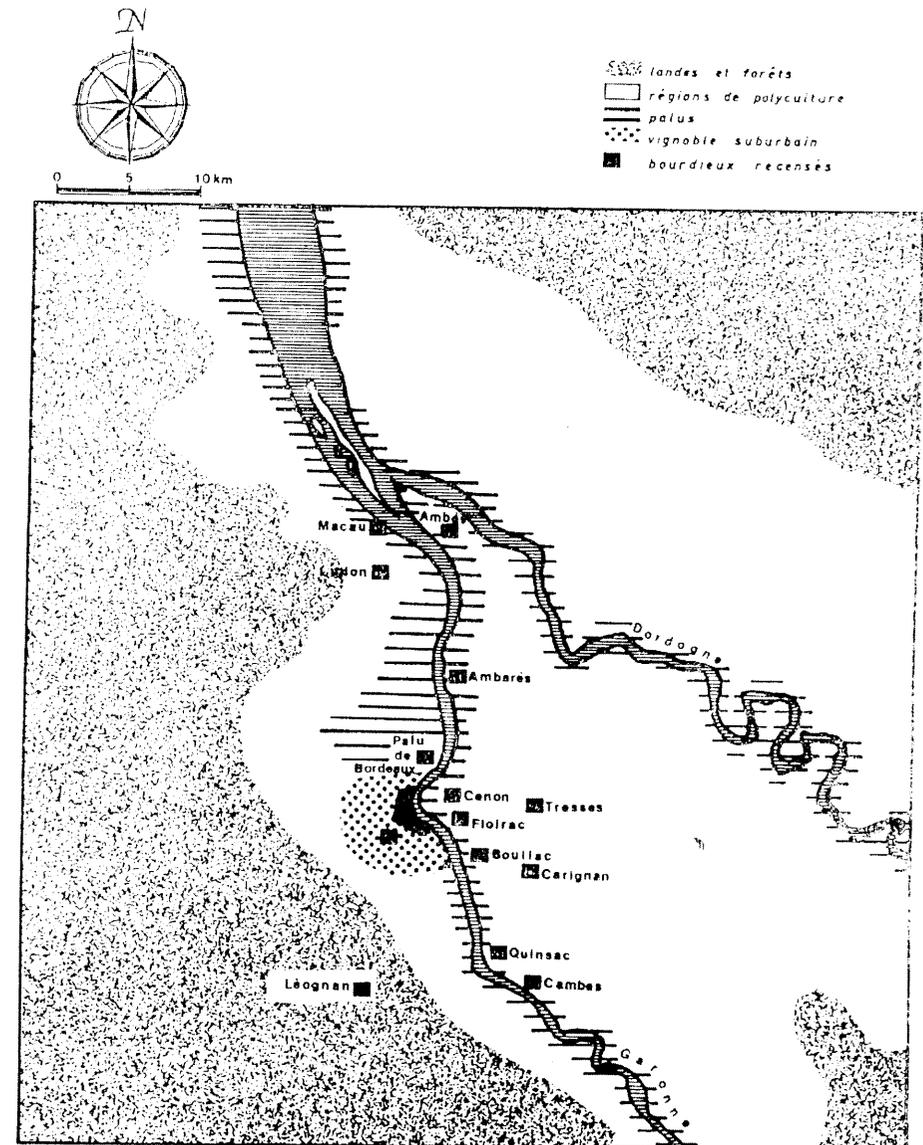
Première originalité qui conditionne les autres, le rang social élevé des propriétaires. A l'inverse des tenanciers des vignobles suburbains et paysans de condition souvent modeste, les détenteurs de bourdieux appartiennent aux classes fortunées de la société bordelaise : patriciens, grands marchands et, à partir du XVI^e siècle, gens de robe. Ces notables, animés par un esprit d'entreprise, sont désireux d'édifier des biens de campagne qui fassent office tant de résidence secondaire que d'exploitation agricole. Ils souhaitent des grands domaines compacts et d'un tenant ; les vastes espaces des palus, encore non morcelés, leur sont donc particulièrement propices. Ils ont la capacité financière d'y effectuer des investissements lourds pour le défrichement, le drainage des terres et la plantation de ceps. Car, si la plupart des bourdieux comportent des champs, des jardins, des prés, la vigne y est la culture dominante. Prenons l'exemple du bourdieu que Galhard de Junqueyras a édifié dans le palu de Quinsac, au lieu dit La Begueyressa. Le 2 janvier 1385, ce personnage atypique de la noblesse bordelaise – il est un des rares nobles à avoir la qualité de bourgeois de Bordeaux – fait reconnaissance à son seigneur, le chapitre Saint-Seurin, pour un bien consistant en « *bourdieu, maison, levée de terre [mota], plantier de vigne appelé La petita Artiga et le nouveau plantier de vigne qui est devant, avec les aubiers et vimiers, environnés de fossés* »²⁹. De plus, le bourdieu dispose d'un cellier, de fouloirs, de cabanes pour les vigneron et d'un port. Au total, le domaine de la Begueyressa apparaît comme une structure nouvellement créée qui a été gagnée sur le palu. Sa mise en valeur a dû nécessiter de gros travaux de drainage : des fossés ont été creusés et la levée de terre évite l'inondation du bâti. Ce dernier se trouve au cœur d'une exploitation compacte, à vocation nettement viticole et, grâce à son port, ouverte directement sur le fleuve.

Novateurs par leur souci de concentration foncière, par leur choix d'une monoculture spéculative, les bourdieux le sont aussi par l'introduction de nouvelles techniques de vinification. On le sait, la fabrication du claret médiéval s'effectuait, de façon assez sommaire, à l'aide d'un fouloir sans recours à la presse. Au XVI^e siècle, des bourdieux de palu, notamment dans l'île de Macau, se dotent d'un pressoir. Ils se lancent dans la fabrication d'un nouveau vin : le vin *trulhi* ou *vermeilh*, obtenu en pressant la râpe après écoulage. C'est un vin noir et fort, typique du vignoble de palu, qui annonce le goût futur pour le vin foncé qui « tache ». Il témoigne de la diversification de la production et de l'amélioration de la vinification effectuées dans le cadre des bourdieux.

29 - A.d.G, G 1157, f° 90.

Figure N° 3

Les bourdieux en Bordelais à la fin du Moyen Âge



Ainsi, en choisissant une production de quantité et de qualité avec un nouveau produit, le vin rouge, les bourdieux apparaissent bien comme des lieux d'innovation, des exploitations de pointe. Les palus leur ont fourni le milieu idéal pour s'épanouir loin des contraintes du vignoble traditionnel. Le XVI^e siècle et le début du XVII^e siècle représentent l'âge d'or de ces zones pionnières; c'est en leur sein qu'il faut sans doute déceler, selon les mots de H. Enjalbert, « *l'ébauche du grand vignoble bordelais, le départ vers la qualité* ».

Sandrine LAVAUD,
docteur d'Université

Les vins de Guyenne sur le marché hollandais à la fin du XVII^e et au XVIII^e siècle

par A. Wegener Sleeswijk

Pendant tout le XVIII^e siècle les Provinces-Unies constituèrent un marché important pour les produits viticoles de la région bordelaise. Au début du siècle, elles étaient même la première destination étrangère de l'exportation des vins de Guyenne. Toutefois, au cours du XVIII^e, la part du marché hollandais diminua. Tandis qu'elle montait à environ 70 % des vins exportés dans les années 1717-1721, elle ne s'élevait plus qu'à 25 % du tonnage dans les années suivant la guerre de Sept Ans, pour ne plus dépasser les 35 % dans les dernières décennies du siècle. Non seulement la part de la Hollande dans les exportations diminuait, mais à partir des années 1730 se produisit également une baisse du volume du commerce³⁰.

Alors que l'évolution de la part du marché hollandais dans les exportations de Guyenne est relativement bien connue, on ignore encore le revers de la médaille, c'est à dire quelle était la place des vins de Guyenne dans les importations viticoles des Provinces-Unies. Christian Huetz de Lempis a supposé que les vins de cette généralité l'ont emporté très largement, sur le marché hollandais, sur les vins d'Aunis et des pays de la Loire³¹. Cependant il n'a pas vraiment approfondi la question car selon lui l'étude des sources hollandaises était indispensable.

A différence de la situation bordelaise, on ne dispose guère pour Amsterdam et Rotterdam de correspondances et de comptabilités de négociants. En outre les états d'importation mentionnant la nature et la provenance des marchandises déchargées dans les ports hollandais sont rares. Seuls les registres du *Paalgeld*, retrouvés dans les années 1980, men-

30 - P. Butel, *La croissance commerciale bordelaise dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Université de Paris I, Lille, Service de reproduction de thèses, dactyl., t. I, p. 282, 283; C. Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, La Haye, Mouton, EHESS, 1975, p. 105; Archives départementales de la Gironde [AdG], Chambre du Commerce, États des Fermes de Guyenne 1741-1778, C 4387 et 4388.

31 - C. Huetz de Lempis, *ouvr. cité*, p. 105n.

tionnent les entrées des navires au jour le jour³². Ils ont pourtant le désavantage de ne concerner qu'Amsterdam (et de petits ports situés sur la Zuiderzee). En outre, pour Amsterdam, seuls les registres de 1742, de 1772 et des années suivantes ont été conservés. Par conséquent la majorité des renseignements concernant l'état du marché hollandais doit être empruntée à des sources qui ne se prêtent pas très bien aux opérations statistiques, telles que les archives notariales, les registres des ventes publiques et les prix courants. Ces documents permettent toutefois de suivre le sens général des évolutions. Avant d'analyser la composition du marché hollandais, on dessinera quelques traits généraux de cette direction du commerce.

Les traits généraux

L'une des caractéristiques principales de l'exportation des vins vers les Provinces-Unies était son rythme saisonnier prononcé. Environ la moitié des exportations se faisait dans les premiers mois après les vendanges, de mi-octobre à fin décembre. La première cause de ce phénomène était bien entendu le climat³³. Cependant, le rythme saisonnier était encore renforcé par le fait que, surtout au début du siècle, les expéditions concernaient presque exclusivement des vins de l'année. Il est vrai que les techniques de vieillissement étaient alors bien connues et pratiquées, mais on préférait aux Provinces-Unies s'occuper personnellement de la conservation des vins. Il y avait dans ce pays un fort préjugé contre les vins qui avaient été tirés de leur lie en France, avant le transport³⁴. Le vieillissement concernait d'ailleurs uniquement des vins rouges, les blancs se consommant de préférence dans leur première année.

32 - Le *paalgeld* était levé sur toutes les marchandises importées par le Zuiderzee, actuellement appelé IJsselmeer. La rétribution servait à l'entretien des balises dans cette mer intérieure. Sa valeur pour la recherche a été signalée par Wim Heeres dans les années 1980. Cf. W.G. Heeres, « Het paalgeld : een bijdrage tot de kennis van de Nederlandse handelsstatistiek in het verleden », *Economisch en Sociaal Historisch Jaarboek* 45, 1982, p. 1-17; W.G. Heeres, « Annual values of Amsterdam's overseas imports and exports, 1697 to 1798 » in : *Idem et alii* (eds.), *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850*, Hilversum, Verloren, 1988, p. 263-279.

33 - P. Butel, *ouvr. cité*, t. I, p. 280-282.

34 - AdG, Négociants, Lettre Pierre Eyma, Amsterdam à Jean Pelet, Bordeaux, 6 sept. 1760, 7B 1760.

Quoiqu'effectué sur des navires hollandais, le commerce se faisait essentiellement pour le compte des propriétaires et négociants du Bordelais et du Bergerac. C'étaient donc les exportateurs français qui payaient le fret et qui prenaient presque tous les risques des opérations commerciales. La majorité des négociants dans les ports hollandais et zélandais n'agissait qu'en tant que commissionnaires. Seulement dans les années exceptionnelles ils importaient les vins eux-mêmes. Cette tendance se renforça au cours du XVIII^e siècle, usage dont les Français se plaignaient régulièrement³⁵. A cette époque le marché des vins hollandais était par conséquent un véritable marché d'acheteurs.

Un troisième aspect caractéristique du commerce concerne la géographie du côté importateur. Habituellement 98 % des vins exportés aux Provinces-Unies étaient destinés à seulement trois ports : Amsterdam, Rotterdam et Middelbourg. Avec environ 6 % au milieu du XVIII^e siècle, Middelbourg avait de loin la part la plus modeste dans ce trafic. A tort les historiens ont souvent représenté Rotterdam comme le plus grand port d'importation des vins français aux Provinces-Unies³⁶. Rotterdam recevait, certes, beaucoup de vin et dans une année exceptionnelle du début du XVIII^e siècle ce port pouvait même dédouaner plus de vin de Guyenne qu'Amsterdam³⁷. Une prédominance structurelle de cette ville est cependant hors de question. Si jamais il y eut une période où les importations des vins français par Rotterdam dépassèrent celles d'Amsterdam – ce qui n'est pas sûr –, cela a seulement pu être le cas dans les années 1680. Les registres de l'amirauté démontrent que la part de Rotterdam dans les exportations de la Guyenne vers la Hollande atteignit un sommet au début des années 1680 avec 40 %, contre 45 % pour Amsterdam³⁸. Étant donné que Rotterdam entretenait des relations préférentielles avec Nantes, la seconde ville exportatrice des vins français, qui était encore fort importante à cette

35 - Archives municipales de Bergerac, Mémoire des négociants de Bergerac pour la ville et sénéchaussée de Bergerac, août 1779, carton V, 66, nr. 2.

36 - J.G. van Dillen, *Van rijkdom en regenten. Handboek tot de economische geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek*, La Haye, Nijhoff, 1970, p. 97; J. Beauroy, *Vin et société à Bergerac du Moyen Âge au temps modernes*, Saratoga (Cal), Amma libri, 1976, p. 255; J. Israel, *Dutch primacy in the worldtrade 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1991 [1989], p. 289.

37 - Huetz de Lemps, *ouvr. cité*, p. 168.

38 - AdG, Amirauté, Départs des navires de Bordeaux 1682, 1683, 6B 288, 289; Cf. B. Gautier, Commerce et marchands bordelais dans la première moitié du XVII^e siècle-1630-1660, *Bulletin du CHEA* 6, 1993, p. 27.

époque, on peut supposer que les importations de Rotterdam l'aient pour un temps emporté sur celles d'Amsterdam ³⁹.

Les vins de Guyenne à Amsterdam et à Rotterdam à la fin du XVII^e siècle

En raison du rôle inférieur de Middelbourg dans le trafic, seul les marchés d'Amsterdam et Rotterdam ont été pris en considération. Quant au marché de Rotterdam beaucoup de renseignements peuvent être tirés des archives notariales. Grâce à un répertoire détaillé de la totalité des archives notariales pour la période 1658-1790, la recherche par marchandise et par indication géographique y est possible ⁴⁰. Une recherche sous l'entrée « vin » a abouti à 3146 références, dont environ les trois quarts concernent des vins français. Les vins français semblent donc avoir eu une position prépondérante sur le marché de Rotterdam par rapport aux vins allemands, espagnols, portugais et italiens. Après les vins français, les vins espagnols apparaissent le plus fréquemment dans les actes, avec 11 % des références. Malgré la proximité des pays allemands et leur facilité d'accès à partir de Rotterdam, les vins du Rhin et de la Moselle ne sont pas souvent mentionnés dans les archives notariales de la ville. Il faut cependant tenir compte du fait que ce commerce n'a pas aussi souvent donné lieu à l'établissement d'actes notariés que les importations par voie de mer. Par conséquent ces vins sont sans doute sous-représentés dans ces archives.

En examinant, dans le tableau 1, la fréquence de référence aux ports et vignobles du Bordelais et du Bergerac dans les actes notariés de Rotterdam, on s'aperçoit qu'elle resta plutôt stable jusqu'au milieu du XVIII^e ⁴¹. Aussi

39 - Dans les années viticoles 1706-1707 et 1707-1708 respectivement 90 et 53 % des vins expédiés en Hollande par Nantes étaient destinés à Rotterdam. Cf. Archives départementales de Loire-Atlantique, Amirauté, passeports 1706-1708, B 4677, 4678.

40 - Une grande partie des archives notariales de Rotterdam a été perdue. Ce qui en reste a été répertorié en travaux forcés par des anciens collaborateurs des Allemands peu après la Deuxième Guerre mondiale. Les possibilités d'exploitation des indices ont récemment fortement augmenté par leur mise en informatique. Je remercie Paul van der Laar des Archives municipales de Rotterdam de m'avoir donné accès à cette base de données.

41 - Dans la périodisation en tableau 1 on s'est fait guider par la cohérence interne des données. Par conséquent les périodes ne comptent pas toutes un même nombre d'années.

Tableau 1

Nombre d'actes notariés à Rotterdam mentionnant des vins français de provenance diverse, 1658-1790

Provenance	1658-1688	1689-1716	1714-1729	1730-1748	1749-1769	1770-1790
Pays de la Loire	82 24 %	74 21 %	66 16 %	16 6 %	17 6 %	28 8 %
Saintonge, Poitou, Aunis.	10 3 %	18 5 %	15 3 %	13 5 %	25 9 %	2 1 %
Bordeaux, Blaye	201 59 %	209 58 %	132 32 %	91 36 %	114 42 %	145 43 %
Libourne, Ste-Foy Bergerac	6 2 %	10 39 %	116 28 %	64 25 %	33 12 %	46 14 %
Bayonne et arrière-pays	32 9 %	35 10 %	63 15 %	25 10 %	28 11 %	10 3 %
Méditerranée	0	0	13 3 %	39 15 %	28 11 %	99 29 %
Autres France	10 3 %	10 3 %	14 3 %	6 3 %	25 9 %	6 2 %
Total	341 100 %	356 100 %	419 100 %	254 100 %	270 100 %	336 100 %

Source : GAR (Archives municipales de Rotterdam), Archives notariales, 1658-1790.

bien dans la deuxième moitié du XVII^e qu'au XVIII^e siècle à peu près 60 % des références aux vins français concernent des vins importés des ports de la Guyenne. Par contre le rôle de Libourne dans ce trafic était marqué par une forte oscillation. Il est remarquable que ce port ne paraît guère dans les actes notariés des dernières décennies du XVII^e et des premières années du XVIII^e

41 - Dans la périodisation en tableau 1 on s'est fait guider par la cohérence interne des données. Par conséquent les périodes ne comptent pas toutes un même nombre d'années.

siècle. C'est que des recherches antérieures ont démontré que même au milieu du XVII^e siècle Libourne avait déjà une certaine importance dans l'exportation des vins vers les Provinces-Unies⁴². La faible présence de Libourne peut s'expliquer de différentes manières. D'un côté il est possible que le trafic de Libourne ait été dirigé davantage vers d'autres ports hollandais, notamment vers Amsterdam, ce qui semble effectivement le cas⁴³. D'autre part il est connu qu'après avoir pris du vin à Libourne, beaucoup de navires se dirigeaient vers Bordeaux afin d'y compléter leurs cargaisons, ce qui pourrait expliquer pourquoi le nom de Libourne ne fut pas toujours mentionné dans les actes notariés. Après les vins de Guyenne, comme on peut le constater à partir du tableau 1, les vins du Pays de la Loire occupaient dans cette première période, avec un quart des références, la place la plus importante sur le marché de Rotterdam. En outre le port de Bayonne jouait un certain rôle en expédiant des vins de Jurançon, Tursan, de Chalosse et du Béarn.

Tableau 2

Destination d'un échantillon de navires affrétés à Amsterdam pour l'importation des vins français, 1658-1662 ainsi que 1665, 1666

Destination :	Navires	%
Pays de la Loire	19	15 %
Aunis, Saintonge, Poitou	23	19 %
Bordeaux, Blaye	59	48 %
Libourne, Ste-Foy, Bergerac	16	13 %
Bayonne	4	3 %
Méditerranée	0	0 %
Autres France	3	2 %
Total	124	100 %

Sources : GAA, Archives notariales J.V. Oli; A. Lock; H. Venkel, 1658-1662, 1666-1667.

L'état du marché de Rotterdam des années 1658-1688 peut être comparé à celui d'Amsterdam moyennant un échantillon de 124 chartes-parties devant les notaires de cette dernière ville pour les années 1658-1666, représenté dans

42 - B. Ducasse, « Le port de Libourne au XVII^e siècle », *Revue historique et archéologique du Libournais*, LI n° 189, 1983, p. 123 ; H. Enjalbert, *Les grands vins de Saint-Emilion, Pomerol, Fronsac*, Bordeaux, Bardi, 1983, p. 237-239.

43 - AdG, Amirauté, Sorties des navires du port de Libourne 1729-1742, 6B 607-611.

le tableau 2. Au marché d'Amsterdam la part de la Guyenne semble monter dans ces années, tout comme à Rotterdam à environ 60 %. Comme on l'avait pressenti, les importations de Libourne et de son arrière-pays y jouaient un rôle bien plus important qu'à Rotterdam. Les vins d'Aunis et de Saintonge semblent avoir été également plus présents à Amsterdam qu'à Rotterdam.

La part du marché au XVIII^e siècle

Au cours du XVIII^e siècle la position des vins de Guyenne sur les marchés d'Amsterdam et de Rotterdam a connu des évolutions différentes. Tandis qu'au marché de Rotterdam leur part était resté plus ou moins stable tout au cours du siècle, à Amsterdam leur part du marché commença à croître à partir des premières décennies du XVIII^e. Pour constater cette croissance je me suis basée entre autres sur les registres des ventes publiques d'Amsterdam, qui ont été conservés pour un grand nombre d'années à partir de 1725. Les enchères constituaient un passage courant quoique pas obligatoire entre le commerce de gros et le commerce de détail en Hollande. Selon l'année, entre 5 à 20 % des vins français importés à Amsterdam étaient vendus de cette façon⁴⁴. Les vendeurs étaient pour la plupart des négociants agissant pour leurs commettants français. Les acheteurs exerçaient les professions de marchand ou de courtier des vins, ou dans certains cas celle d'aubergiste. Des vins de toutes qualités et provenances se vendaient de cette façon, par lots de deux tonneaux à la fois⁴⁵. Bien que les vins de très haute qualité ainsi que les vins endommagés y étaient surreprésentés, les comptes-rendus des enchères donnent une bonne idée de la diversité des vins français vendus à Amsterdam.

L'analyse des vins mis aux enchères de 1725 à 1727 en tableau 3 permet de constater la prédominance des vins de Guyenne. Presque 70 % des vins français vendus étaient en provenance de cette généralité. Parmi les vins de Guyenne ceux de Bergerac et de la vallée de la Garonne (surtout Sainte-Croix-du-Mont) étaient les plus présents. Une image comparable apparaît à travers *le Amsterdamsche Prijscourant*⁴⁶. Dans tous les exemplaires du *Prijscourant* conservés pour les années 1697 jusqu'à la fin des années 1720

44 - GAA (Archives municipales d'Amsterdam), Verkopen van koopmanschapen 1725-1727; 1736; 1742; 1745; 1746; 1752; 1753; 1765-1767; 1784-1786, 5069, nrs. 2-5; 8; 15; 18; 19; 26-29; 52-57; 97-102.

45 - J. Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel de commerce...* Paris, J. Estienne [1675], 1723-1730, I-III, p. 1868-1870.

Tableau 3

**Provenance des vins vendus aux enchères à Amsterdam 1725-1727,
en tonneaux et en hectolitres**

Vin de ville		Vin de haut		Autres	
Bordeaux	812 tx	Haut Pays	845 tx	Poitou	9 630 hl
(non spécifié)		(non spécifié)		Cognac	1 890 hl
Graves	64 tx	Berg. & Ste-Foy	1 865 tx	Pays de la Loire	1 480 hl
Haut-Brion	25 tx				
Médoc	7 tx	Gaillac	215 tx	Arrière-pays de Bayonne	6 050 hl
Margaux	20 tx				
Ste-Croix-du-Mo	844 tx			Languedoc & Provence	4 500 hl
Bommes	335 tx				
Loupiac	333 tx				
Sauternes	111 tx			Autres France	1 060 hl
Preignac	100 tx				
Langon	44 tx			Étranger	6 880 hl
Langoiran	20 tx			Inconnu	2 800 hl
St-Emilion	20 tx				
Total :	2 751 tx		2 925 tx		
	env. 24 870 hl		env 28 170 hl		34 290 hl

Source : GAA. Verkoopingen van koopmanschappen door makelars, 1725-1727, 5069, 2-5.

on pouvait citer un prix pour les vins de Bergerac, les vins de la vallée de la Garonne et les vins de la ville de Bordeaux. Cette haute fréquence de cotation constitue une bonne indication de leur disponibilité sur le marché d'Amsterdam. Après 1730 la part du marché des vins de la vallée de la Garonne commença à reculer nettement ⁴⁷.

Après les vins de Guyenne, les vins et muets du Poitou apparaissaient le plus fréquemment dans les registres des ventes publiques de 1725-1727, avec 12 %. Sous la dénomination « Pitouwe » se cachait une grande variété de vins. En Hollande presque tous les vins du Poitou, d'Aunis et de Saintonge étaient désignés ainsi. Seuls les vins de Cognac avaient déjà acquis une identité propre. Avec une part de seulement 2 %, les vins des Pays de la Loire ne semblaient plus jouer qu'un rôle marginal sur le marché d'Amsterdam, tandis qu'à Rotterdam à la même époque les vins expédiés par Nantes étaient encore fort importants, jusqu'aux années 1730. La position des vins de Guyenne à Amsterdam se renforçait encore dans les années 1740. Presque 80 % des vins français mis aux enchères dans les années 1742, 1746 et 1747 dont on connaît l'origine, provenaient de cette généralité ⁴⁸. Les registres du *Paalgeld* de 1742 confirment l'impression d'une croissance de la part de Guyenne sur le marché d'Amsterdam. Cette année-là 82 % du vin français importé était de provenance de Bordeaux, Libourne et Blaye ⁴⁹.

Au cours des années 1750 et 1760 les différences entre les marchés d'Amsterdam et de Rotterdam s'amplifièrent. La position des vins de Guyenne à Rotterdam paraît avec moins que 60 % légèrement affaiblie comparée aux décennies précédentes. Sur le marché d'Amsterdam par contre, les vins de Guyenne continuaient à fortifier leur position. Dans les années 1752, 1753 et 1765-1767 la part de Guyenne était de plus de 80 % des vins mis aux enchères à Amsterdam ⁵⁰. La part du marché de la

46 - *L'Amsterdamsche Prijscourant* publiait une fois par semaine des prix courants collectionnés par les courtiers de la ville. Les négociants rajoutaient ces listes de prix à leurs lettres pour renseigner leurs correspondants étrangers. Cf. J.J. McCusker et C. Gravesteyn, *The beginnings of commercial and financial journalism*, Amsterdam, NEHA, 1991, p. 25; 43-49.

47 - NEHA (Archives néerlandaises d'histoire économique, Amsterdam), *Collectie commerciële couranten 1585-1783*, CCC 20-22; AMS 1.01 fol. B, C, D.

48 - GAA, *Verkoopingen van koopmanschappen 1742; 1745; 1746*, 5069, 15; 18; 19.

49 - GAA, *Havenboek Paalgeld 1742*, microfilm 6578.

50 - GAA, *Verkoopingen van koopmanschappen 1752; 1753; 1765-1767*, 5069, 26-29; 52-57.

Guyenne atteignait alors son zénith. Toutefois les vins importés de la Guyenne étaient très différents de ceux des années 1720. L'offre des vins blancs à bas prix avait radicalement diminué. Ce changement se traduisait dans le *Prijscourant* par la disparition de la catégorie de la deuxième qualité des vins de ville et l'introduction de vins rouges à prix élevé tel que le Médoc, le Cahors et le Frontignan⁵¹. La cause de ces innovations était l'introduction en Hollande en janvier 1750 d'un nouveau droit sur la consommation des vins. Cet impôt rendait les vins blancs ordinaires tellement chers, qu'il en limita fortement la demande⁵².

A partir de 1770 environ les exportations de Bordeaux et Libourne souffraient d'une forte concurrence des vins de la Méditerranée. Comme le démontrent les actes notariés de Rotterdam dans le tableau 1, les importations de Sète à Rotterdam étaient déjà fort importantes dans les années 1730-1740. Les vins de la Méditerranée réussissaient une percée impressionnante sur le marché hollandais dans les années 1770-1790. Elle était liée à des mauvaises vendanges consécutives dans le Bergerac, ainsi qu'à la préférence hollandaise, de plus en plus nette, pour les vins rouges. En 1771 et 1772 seulement 60 % environ des vins français importés à Amsterdam provenait des ports de la Guyenne, tandis que 35 % de ces vins avaient été chargés dans les ports méditerranéens⁵³. Dans la deuxième moitié des années 1770, les vins de Guyenne regagnaient un peu de terrain sur le marché d'Amsterdam. Cependant le début des années 1790 était de nouveau marqué par une chute de sa part du marché. En 1790 et 1791 la Guyenne ne fournissait plus que 55 % des vins français importés à Amsterdam tandis que la part de la Méditerranée se montait à presque 40 %⁵⁴.

Quant au marché de Rotterdam, où la part des vins de Guyenne avait déjà été plus petite qu'à Amsterdam avant les années 1770, la croissance méditerranéenne ne se faisait pas tellement au détriment des vins du Bordelais et du Bergerac. Ici, comme on peut le voir dans le tableau 1, elle portait préjudice aux vins de Bayonne, d'Aunis, de Saintonge et du Poitou.

51 - NEHA, Collectie commerciële couranten 1585-1783, CCC 20-22; AMS 1.01 fol. B, C, D.

52 - A. Wegener Sleeswijk, "Binnenlandse belastingen en internationale handel. De crisis in de wijnhandel van 1749-1751", in : L. Noordegraaf; C. Lesger (eds.), *Ondernemerschap en politiek in Nederland gedurende de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd* (à paraître).

53 - GAA, Havenboek Paalgeld 1771, 1772, microfilm 6579

54 - GAA, Havenboek Paalgeld 1790-1791, microfilm 6583.

Concluons par une tentative d'explication des différences entre Amsterdam et Rotterdam quant à la provenance des vins importés. Les correspondances des négociants donnent l'impression que la qualité des vins influençait le choix du port de destination en Hollande. Les vins à prix modestes étaient plutôt dirigés sur Rotterdam, tandis qu'Amsterdam recevait surtout les grandes marques. Un négociant de Bayonne intéressé aux exportations vers la Hollande remarquait à propos de Rotterdam :

« [...] on y vend quelquefois aussi bien ou mieux qu'à Amsterdam, cela n'est pas commun pour des vins comme le vôtre [un des grands crus du Béarn] et quand les prix y tombent ils se réduisent à rien. On y fait quelque fois de grands coups, mais c'est sur des vins [...] qu'on obtient à bas prix. »⁵⁵

Il n'est malheureusement pas possible de vérifier les affirmations des négociants par la comparaison systématique des prix de vente des vins à Rotterdam et à Amsterdam. Pour Rotterdam on ne dispose en effet que d'un rare prix courant isolé et d'aucun registre de ventes publiques pour la période concernée. Un sondage rapide dans les correspondances et les comptabilités de quelques négociants bordelais confirme toutefois les assertions des négociants. Tant Beaujon, Petit & Cie dans les années 1750 que Jacques Servenier dans les années 1770 expédiaient des vins d'une valeur moyenne plus élevée à Amsterdam qu'à Rotterdam⁵⁶. Peut-être un jour une enquête plus poussée dans les comptabilités des négociants permettra de tirer des conclusions définitives.

A. WEGENER SLEESWIJK,
Université d'Amsterdam

55 - Archives départementales des Pyrénées Atlantiques, Dons et acquisitions, Lettre de Moracin, Bayonne à Ger d'Angosse, baron de Corbères, Pau, 5 déc. 1750, 1 J 88/17.

56 - AdG, Négociants, Livres de copies J. Beaujon, Petit & Cie, 7B 1019-1021; Livre-journal J. Beaujon, Petit & Cie, 7B 1052; Livre-journal J. Servenier, 7B 2018; Lettres reçues d'Amsterdam par J. Servenier, 7B 2009; Lettres reçues de Rotterdam par J. Servenier, 7B 2014.

La Maison Cruse et Hirschfeld au milieu du XIX^e siècle

par Paul Butel

En dépit des coups portés à son grand commerce maritime par les guerres de la Révolution et de l'Empire, Bordeaux a maintenu, au-delà de 1815, sous la Restauration et la Monarchie de Juillet, ses principaux trafics. L'identité atlantique et européenne du port girondin a puisé toujours dans le commerce des vins une garde part de son originalité. Sur les côtes françaises, en Mer du Nord comme dans la Baltique, les réseaux portuaires sont hérités du XVIII^e siècle. Mais, au XIX^e siècle, Bordeaux profite de nouveaux marchés pour ses vins : Outre-Atlantique, les vins du Médoc, des Graves ou de l'Entre-deux-Mers se placent en Amérique du Nord et en Amérique latine. À côté des plus anciennes maisons, de nouveaux venus se pressent en profitant du retour à la paix. Les Cruse ont été de ceux qui ont émergé rapidement et pris une part remarquable à ce nouvel essor.

Leur exemple permet de mettre en relief, en premier lieu, l'art du négociant dans la spéculation des achats; on peut le faire à partir d'un cas exemplaire, celui de la grande récolte de 1847. En second lieu, une pratique de l'élevage des vins dans les chais peut apparaître supérieure à ce qu'elle était au siècle précédent. Il est enfin possible de dresser un tableau des marchés de Bordeaux.

Au préalable, il convient d'indiquer quelles sources ont permis d'écrire ces lignes. La Maison Cruse a eu la générosité de mettre à la disposition des chercheurs une magnifique collection d'archives privées en effectuant le dépôt de son fonds aux Archives de la Ville de Bordeaux. Un seul fond privé peut lui être comparé à l'heure actuelle, lui aussi déposé aux mêmes archives, celui de la maison Schröder et Schyler qui a donné à la recherche sur l'histoire des entreprises un premier élan, dès les années 1970, en ouvrant ses propres archives⁵⁷. Dans les archives Cruse figure une collection d'un intérêt exceptionnel, il s'agit de livres de chai relatant les entrées et les sorties des vins commercialisés par la firme et il n'a pas été retrouvé l'équivalent pour les autres négociants. Il est possible de suivre « la garde » des vins car les références données montrent les décalages existant entre l'entrée et la sor-

57 - Pour une présentation générale de l'état de la recherche dans ces archives d'entreprise, voir Paul Butel, « Archives d'entreprise et histoire du négoce », *Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces atlantiques*, n° 7, 1995, p. 111-127.

tie du vin dans les chais, ils peuvent aller jusqu'à deux ans mais sont, de manière générale, inférieurs. En associant la lecture de ces livres à celle des registres de courtage du cabinet Tastet et Lawton, le plus important de la place au milieu du siècle, les opérations de la société peuvent être replacées dans le cadre général des échanges entre la propriété et le négoce.

Dans les achats des vins en 1847 se décèle l'opération remarquable réalisée par Cruse et Hirschfeld. Les vins de la vendange de cette année là furent peut-être les plus brillants du siècle. Commencée le 25 septembre, la récolte est jugée par le courtier Lawton « *très abondante et sa qualité est souveraine, les vins sont exquis, pas très corsés* ». Ils viennent après des vins de 1846 « *assez abondants, bons et corsés* », alors que ceux de 1845, avec un volume très « *minime* », étaient d'une « *qualité très mauvaise* ». Dans ses carnets le courtier est plus précis encore : les vins de 1847 « *pourront être allemands, ceux que nous avons goûtés en vins nouveaux 1847 laissent pour impression première que leur qualité pourra donner aliment aux affaires du Nord, jolie couleur, pas trop forts, caractère détaché avec finesse dans le goût* ». Daniel Lawton évoque aussi l'avenir qu'auront ces vins en observant une garde suffisante : « *le fond est un peu vert, s'ils venaient à se corriger et à faire place à la tendreté, on aurait pour résultat des vins semblables à ceux qui ont fait époque dans les contrées où l'on préfère l'agrément au corps* ». Ici Lawton évoque la superbe récolte de 1798 et s'attache à distinguer l'Europe du Nord du marché britannique attaché au corps des vins corsés.

Cette qualité allemande des vins de 1847, Herman Cruse va admirablement la mettre à profit en se servant de la conjoncture du printemps 1848 quand les nouvelles d'une capitale parisienne plongée dans la révolution se sont faites mauvaises, poussant le négoce à l'attentisme. Lui, tout au contraire, va multiplier ses ordres d'achat : pour se procurer 3282 tx de vins de 1847, négociés par l'intermédiaire du cabinet Tastet-Lawton, Cruse investit plus de 1,3 million; Schröder et Schyler suivent d'assez loin avec 1541 tx pour près de 426000 francs; Eschenauër et Benecke se contentent de prendre 394 tx pour 97000 francs, Provençal et Barkhausen ont 225 tx pour 55115 francs. Cruse et Hirschfeld ont mis la main sur plus de 53 % des vins de 1847 négociés par Tastet-Lawton.

Grâce aux carnets des chais de la maison, il est possible de serrer de près le déroulement de la spéculation. En octobre-novembre 1847, soit quelques jours à peine après les premières vendanges, de minimes quantités sont prises; tonneau par tonneau, barrique par barrique, les vins entrent dans les chais. Il s'agit de se procurer « les montres », échantillons à expédier aux clients pour goûter la primeur. En janvier-février 1848, ce sont quelques achats sur lie, sans que le

propriétaire ait commencé le tirage au fin. Mais c'est plus tard, en juillet, que Cruse et Hirschfeld ont frappé le grand coup quand ils font entrer dans leur chai du quai des Chartrons les grands crus du Médoc, domaine de Rauzan Ségla, Léoville Barton, Pichon Longueville, Durfort de Vivens, Gruaud Larose, Léoville Lascazes, Margaux Durfort, Gruaud Saint-Julien. Ces grands vins sont achetés à la moitié de la valeur obtenue l'année précédente. En 1846, les 1200 francs étaient obtenus du tonneau par certains, les 550 francs ne sont pas atteints pour ces vins de 1847. La firme peut imposer au grand cru de Lafite acheté en septembre un prix de 1025 francs pour une quantité de 150 tx, alors que les vins du même domaine pour 1846 avaient obtenu près de 4000 francs du tonneau. A l'été 1848, Herman Cruse peut ordonner à ses fils d'arrêter toute vente, il spéculait sur les achats.

Les livraisons faites avec ces vins 1847 se suivent dans les carnets de sorties, du 5 février 1848 au 30 septembre 1850. Chez Cruse et Hirschfeld les marchés acheteurs sont bien ceux propres à apprécier « les vins allemands » de 1847. Près de 90 % des sorties vont sur les marchés étrangers de 1848 à 1850, soit quelque 37000 hl, la France ne prend pas plus de 4178 hl. L'Allemagne enlève plus de 13346 hl, Hambourg, au rôle si important au siècle précédent, reste la première place prenant plus de 5800 hl, suivi par Brême, plus de 4370 hl, et Lubeck, 1840 hl. Gluckstadt, Rostock, Stralsund et Emden, ne prennent pas à eux quatre plus de 1243 hl. La Prusse peut être associée à ces marchés avec ses trois ports de Stettin, Dantzig, et Königsberg, qui prennent respectivement 1572, 1454, et 817 hl, soit un total de 3843 hl. Déjà en déclin après le partage de la Pologne de 1772, Dantzig n'a pas repris la place qu'il occupait vers 1715.

Mais le fait nouveau du XIX^e siècle par rapport au XVIII^e, c'est la place occupée par un marché russe en pleine croissance. Saint-Petersbourg en est de loin le principal port, enlevant 6154 hl et il faut lui ajouter le marché de Riga aux pays baltes, pour 2477 hl. Sur la mer Noire, Odessa représente une exception à la concentration des ventes baltiques pour la Russie et, pour des tonnages encore faibles, moins de 250 hl, annonce une croissance liée à l'exportation des blés de l'Ukraine dans la deuxième moitié du siècle. Au total ce sont plus de 8860 hl qui sont vendus sur ce marché russe qui s'avère être le premier de la Baltique pour Cruse et Hirschfeld, largement devant le Danemark (2414 hl), dont Copenhague, avec 2202 hl, est le principal marché. Ceci représente pour la firme un changement par rapport à ses premières années à Bordeaux, dans la décennie 1820, où, en raison des origines des Cruse au Schleswig-Holstein, le marché danois absorbait des volumes bien plus élevés. La Suède et la Norvège,

1720 et moins de 449 hl, restent à un rang modeste aussi. Enfin, là encore en contraste avec la situation des vins bordelais du XVIII^e siècle, on notera la faible place tenue par les Pays-Bas, mais l'orientation très allemande et russe des exportations de Cruse peut expliquer en partie ce fait. La maison y place moins de 100 hl alors que la Belgique reçoit près de 770 hl.

Deuxième fait nouveau, c'est l'apparition de la clientèle d'Outre Atlantique, avec les États-Unis au premier rang. La Nouvelle Orléans est de loin le premier marché, avec 1070 hl, mais peut-être y a-t-il, lié aux expéditions de coton du Sud vers New York qui sont alors très actives depuis le golfe du Mexique, des réexpéditions vers la côte est américaine⁵⁸. En effet, New York et Philadelphie ne prennent que des quantités très faibles, moins de 70 et 30 hl. Même modestie des envois sur l'Amérique centrale, Cruse place moins de 40 hl à Vera Cruz, au Mexique, moins de 10 hl à la Havane. Au contraire, des maisons bordelaises comme Clossmann paraissent alors fort bien placées sur ces marchés comme sur ceux de la côte méridionale de la Caraïbe, au Venezuela, où Bordeaux occupe un rang non négligeable pour le commerce du cacao.

Cruse et Hirschfeld, en dépit de leurs achats de grands crus du médoc, ne sont pas un vendeur très actif sur les Îles Britanniques au moins en volumes – mais la valeur très élevée de ces vins peut compenser cela. Ils placent sur ce marché moins de 971 hl, dont 742 à Londres. Il est vrai que la qualité « allemande » des vins de 1847 ne convient guère à cette clientèle d'Outre Manche.

Les ventes sur les côtes françaises peuvent d'ailleurs, par la pratique du "transshipment", masquer des ventes sur les marchés britanniques et plus encore américains. Le Havre reçoit, en effet, quelque 921 hl et une part de ces vins est destinée à être réexportés vers New York ou la Caraïbe par des Liners de plus en plus nombreux au milieu du XIX^e siècle⁵⁹. Rouen reçoit un peu moins que le Havre, 832 hl, ces vins sont pour une part expédiés sur un marché parisien très demandeur mais aussi approvisionné largement par roulage terrestre. Ainsi Paris reçoit directement près de 1172 hl. Les marchés français traditionnels pour le vin de Bordeaux, celui de la Picardie, le plus grand marché du XVII^e siècle, sous le règne de Louis XIII, celui de la Bretagne qui a été prédominant de la fin du XVII^e à la Révolution, ont aussi bien reculé et conservent la grande dispersion des

58 - Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997, p. 237, sur le rôle de New York dans le *cotton triangle* entre la façade américaine et Liverpool.

59 - *Ibidem*, p. 243, l'Atlantique des Liners.

ports importateurs qui les caractérisait. Ainsi en Bretagne, sur la côte nord, Morlaix, Saint-Brieuc, Saint-Malo, sur la côte ouest et sud, Brest, Quimper, Hennebont, Vannes, Redon, Nantes, dispersent les achats. Le total breton ne dépasse pas 723 hl et Nantes en prend 500. En Picardie et France du Nord, Abbeville et Saint-Valéry sur Somme sont à un rang très faible, moins de 10 hl, Dunkerque est plus actif, 247 hl. Il faut cependant se garder de donner des conclusions générales, ce n'est pas ici le trafic d'ensemble des vins bordelais, mais seulement celui de la maison Cruse et Hirschfeld.

La lecture du Grand Livre de la maison aide à comprendre les positions des marchés. Cruse dispose en Allemagne, répartis en trente et une villes, de cent quarante-cinq correspondants. Son chiffre d'affaires peut, en quatre ans, de 1843 à 1847, y atteindre les 2,4 millions de francs. On retrouve ici la place occupée par la Grande-Bretagne dans le négoce bordelais, en raison de la valeur très élevée des vins qu'elle achète. Cruse y fait un chiffre d'affaires de plus de 1,5 million (Grande-Bretagne et Irlande), avec sur vingt-cinq villes un total de cent cinq correspondants. La Russie dispose d'une quarantaine de correspondants concentrés sur quatre villes seulement, dont Moscou; ils obtiennent le chiffre d'affaires de 600 000 francs. Avec quatre-vingt-dix-neuf correspondants, en douze villes, le Danemark fait alors un peu mieux, 700 000 francs de chiffre d'affaires. Il reste que Cruse et Hirschfeld sont bien, au milieu du siècle, une des maisons bordelaises gagnant les profits les plus substantiels sur les marchés allemands et russes, avec un total de chiffre d'affaires y atteignant les trois millions. Plus tard, après 1870, ses réseaux se diversifieront davantage et l'Outre Atlantique y prendra une autre place, soit en Amérique latine, de Trinidad à la Guaira, soit aux États-Unis, de Boston à Philadelphie, New York prenant le premier rôle. En Amérique du Sud, Cruse apparaît au Chili, à Valparaiso, en Argentine et au Brésil, à Buenos-Aires et Rio de Janeiro. Cependant, même alors, les ports de l'Europe du Nord maintiennent leur position prédominante. Dans le Bordeaux du XIX^e siècle, les Cruse ont à la fois bénéficié de l'héritage des trafics de l'Europe du Nord si développés au XVIII^e siècle et ils ont su prendre de nouveaux risques pour occuper les marchés russes et américains, au prix de liaisons maritimes de plus en plus lointaines.

Paul BUTEL

Professeur émérite

Université Michel de Montaigne - Bordeaux III

Boissons à bord des navires au XIX^e siècle et « coliques sèches »

par Pierre-Marie Niauxsat

Boire est indispensable. Et les humains ont essayé, depuis des millénaires, de boire à peu près tout ce que l'on peut imaginer comme boissons fermentées : l'hydromel, le cidre, le kawa, le saké, la cervoise puis la bière, etc et enfin : le vin.

Ne remontons pas à Noë. Ce n'est pas à Bordeaux qu'il faut insister pour faire connaître les vertus du vin, innombrables et sans doute encore innombrées – malgré ses dangers. Je ne peux résister au désir de rappeler ici l'un de mes Maîtres en histoire, le médecin général Carré, évoquant l'absolue nécessité du vin pour l'homme. Il soulignait fortement que « *Le vin est la joie de vivre, et l'abus en est la mort* ». Rappelons-nous le naufrage de la *Blanche Nef* à Barfleur en 1126. Le vin, bien entendu, a toujours concerné de près les équipages français : les caisses à eau des navires d'origine anglaise armés par des marins français étaient transformées en caisses à vin, pendant la guerre. Et l'on a dit ici ce qu'il advint des vins de Saintonge et du Poitou quand La Rochelle se donna au roi de France. Heureusement Bordeaux était là pour reprendre le flambeau et le marché; et les flottes anglo-saxonnes et bretonnes apportèrent, de Bordeaux à Londres, en échange d'esterlins bien sonnants et de « l'esprit » britannique, des barriques de claret, lequel continue encore à couler à grands flots dans les gosiers de sujets de sa Gracieuse Majesté.

Quant au petit vin blanc d'Aunis et de Saintonge, on sait ce qu'il devint quand les Néerlandais, par une alchimie géniale, en firent du brandy, puis du cognac. Et au XIX^e siècle, dans l'histoire maritime locale, on rappelle souvent la contrebande des petits barils de cognac, amenés nuitamment par des poneys rapides jusqu'aux falaises de la Gironde et alors transbordés « en vitesse » sur les petits caboteurs étrangers mouillés dans ces estuaires.

On ne boira jamais assez de bon vin pour le plaisir de la vie. Mais on ne peut boire que du vin lorsqu'on est embarqué, souvent pour de longs mois, sur cette prison flottante qu'on appelle un bateau. Or, la boisson est absolument nécessaire à la vie de l'homme. Il faut donc boire de l'eau. Mais, destin tragique, l'eau de mer, pourtant immensément abondante,

n'est pas consommable par l'homme; ni d'ailleurs, sauf exception, par les animaux et les végétaux dits « supérieurs ». Il n'est pire désert que l'océan pour l'homme perdu en mer sans réserve d'eau douce : le méhariste, nomadisant sans outre d'eau douce entre ciel et erg, a le même sort que le marin sans eau douce : la mort de soif⁶⁰.

Ce n'est pas ici l'endroit d'évoquer la physiologie de l'eau dans le corps humain, et son devenir métabolique. Rappelons simplement qu'un individu, pour bien se porter, doit absorber par jour un minimum de 1,5 l sous forme liquide.

Mais quoi boire? Il y a évidemment la « mer à boire », comme le titrait si joliment un roman plein d'humour, déjà bien passé de mode, de Michel de Saint-Pierre. Et pourquoi pas? Cela a été essayé, et depuis longtemps : Wallis, en 1770, décrit les vomissements puis les troubles mentaux apparus après la consommation d'eau de mer. Néanmoins, on s'acharna à essayer de survivre en consommant, par petites quantités fractionnées, l'eau de mer. Le docteur Bompard semble en avoir apporté la preuve avec son *Hérétique*, mais sans doute pouvait-il s'agir davantage de l'eau extracellulaire des poissons pêchés, que de véritable eau de mer à neuf pour mille de chlorure de sodium. Puis vinrent les expériences *in vivo*, sur des animaux et des hommes volontaires, reprises après la guerre. Celle-ci, avec le grand nombre d'aviateurs et de marins perdus en mer, avait rendu indispensable de vérifier si, oui ou non, l'ingestion d'eau de mer était possible. Les travaux médicaux de la *Royal Navy* et ceux, français, de la Marine nationale (Aury, Laborit) ont confirmé l'impossibilité de survivre en consommant, même diluée, de l'eau de mer.

Alors? Alors il faut importer son eau à bord, et pouvoir la remplacer lorsqu'elle a été toute bue, lors des navigations au long cours. Emporter, c'est facile à dire! De fait, durant les siècles précédents la possibilité d'utiliser l'énergie calorifique, emporter son eau douce était, bien qu'indispensable, très, très difficile et cela, d'abord en raison des problèmes de « contenant », de réservoirs. On a décrit, ici, l'invention prodigieuse des Celtes et des Gaulois, la barrique. Je n'y reviens pas – mais pour trouver des douves et douelles, chênes et châtaigniers, il fallait vivre en forêt, avec la forêt. Les secs pourtours de la Méditerranée, sans forêts et presque sans arbres autres qu'oliviers et pins, ne rendaient pas concevable la futaille, plus généralement la tonnellerie.

60 - Sur la question, voir Jacques Gay, « L'eau à bord des navires, de l'Antiquité à nos jours », Université francophone Saintonge - Québec - Jonzac, 1998.

Donc, sans la barrique, sans le « baril de galère » – et pourtant les galères existaient et les galériens, la chiourme, buvaient beaucoup d'eau, par nécessité « ergonomique », pourrait-on dire. Comment faisait-on? Tout fut essayé, jusqu'à imbiber d'eau douce des éponges, précédemment longuement lavées, eau douce qu'elles restituaient en les pressant (saint Basile). Mais, malgré ces lessivages à l'eau douce, il restait quand même toujours une inévitable quantité de sels marins dans les anfractuosités profondes du spongiaire, rendant imbuvable l'eau ainsi transportée. On utilisa des outres en peau, fragiles, et, bien sûr, les amphores. Celles-ci, d'une contenance moyenne de 50 à 70 litres, étaient, elles aussi, assez fragiles et il fallait les tenir debout. D'où des problèmes de manutention. La Grèce, Rome, Byzance, toute l'Ifrikäya utilisa pendant des siècles l'amphore. Mais aussi, parfois, des flacons de verre, immobilisés et protégés par du sable et des vanneries, où l'eau restait plus agréable à boire. Ceci était un privilège. C'est ainsi que la coquette et un peu coquine, sans doute, Antonina, accompagnant à travers la Méditerranée son époux le grand Bélisaire, lors de la reconquête de l'Afrique et de l'Italie, lors d'un encalminage devant la Sicile, transportait par faveur ses provisions d'eau fraîche.

Enfin vinrent la barrique, les futailles. Nous entrons ici dans la question de la conservation et la chimie de l'eau de boisson à bord. La barrique, la futaille elle-même, toute géniale et pratique qu'elle fut, n'était pas exempte d'une certaine fragilité : le bois, ça se casse, ça éclate, ça se brûle, etc. Et c'est ce qui arriva à une partie considérable d'eau douce déjà embarquée et prête à l'embarquement sur un certain nombre de bateaux de « l'Invincible Armada » : une des raisons, parmi bien d'autres, des malheurs de l'Armada, fut un raid de Drake, survenant inopinément sur les rivages lusitaniens, pendant le trop long armement de la flotte espagnole. Il détruisit, creva, incendia barriques et tonneaux remplis d'eau douce, attendant sur le rivage leur embarquement : à la hâte, il fallut reconstruire des futailles, avec du bois trop vert. Les barriques neuves perdirent très vite, trop vite, leur eau (*circa* 1587).

L'eau douce des barriques n'était pas une boisson de tout repos : et l'on comprend les marins des grands siècles de découvertes qui préféraient, dans la mesure de leur possible, boire beaucoup de vin à bord.

En effet, l'eau embarquée « pourrissait » – c'est l'expression historique employée – trois fois. Et il est difficile de faire mieux, pour évoquer ce phénomène, que de citer Robert Challe lui-même dans son *Voyage à l'Inde* (1690) :

« L'eau, au bout de deux mois qu'elle est embarquée, [...] ses humeurs se remuent [...]. Elle devient rousse et tellement puante qu'il faut se boucher le nez.

Elle reste neuf à dix jours dans cet état puis elle s'éclaircit un peu, mais garde un goût très fade qui reste huit à dix jours à se dissiper. Elle reste dans cette nouvelle pureté trois semaines [...]. Sa rousseur la reprend, mais moins forte que la première fois. Il s'y engendre pour lors des vers gros comme la plus grosse paille bers la racine de blé [...]. Vers d'un blanc grisâtre, le nez noir. On passe cette eau et le linge les retient. Cela dure environ huit jours; les vers meurent dans l'eau qui devient blanchâtre [...] puis cette eau se répure peu à peu, redevient belle et claire, sans aucune mauvaise odeur ou dégoût que celui des petits vers qu'on voit remuer comme des anguilles [...] blancs [...] vifs. On a beau les mettre dans des jarres pour la récupérer, les vers y résistent toujours [...]. Voilà ce que les marins appellent les trois maladies de l'eau »⁶¹.

C'est Chevreul (1786-1889)⁶² qui découvrit les causes de cette « maladie » de l'eau, par une expérience qui nous paraît, maintenant, très simple, mais qui alors (1850) faisait – là encore – preuve de génie. Il prit des éprouvettes, mit dans l'une des copeaux de bois et de l'eau douce ordinaire et dans la seconde de l'eau douce distillée. Et il attendit. Dans la première éprouvette (copeaux et eau douce non distillée) se produisirent successivement les trois phénomènes de puanteur et roussissement (moins les vers) avant clarification. Dans la deuxième éprouvette, il ne se passa rien. L'eau resta claire et agréable à boire.

On explique cela aisément en précisant que l'eau de source plus les copeaux de barriques contient de nombreux sels chimiques dissous, dont des sulfates. Ces sulfates subissent une réduction (perte d'O₂) et deviennent des sulfures, avec dégagement d'acide sulfhydrique (SH₂) dont l'odeur d'œufs pourris est caractéristique. Ces sulfures à l'air sont oxydés, récupèrent O₂ et redonnent des sulfates solubles, inodores. C'est un phénomène classique d'oxydoréduction. Cela trois fois de suite. Mais n'oublions pas cependant que les sulfates (surtout du magnésium, et il y en a toujours un peu) sont laxatifs. En conséquence, les marins avaient, incidemment, besoin du tanin du vin de Bordeaux, pour se garder des « flux de ventre »!

Notons que les vers et vermisseaux apparus dans l'eau de boisson n'avaient que très indirectement à voir avec ce phénomène d'oxydoré-

61 - Robert Challe, *Journal d'un voyage aux Indes*, Paris, Mercure de France, 1979. Voir également Philippe Haudrère, *La compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719-1785)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989.

62 - Parmi ses travaux antérieurs, voir Chevreul et Labare, *Rapport sur la distillation de l'eau de mer - 1841*, Archives Marine, Vincennes.

duction. Ils provenaient des larves, spores et bactéries situées dans les douves et douelles des barriques.

Chevreul met le phénomène chimique en évidence dès 1850. Il néglige le phénomène zoologique. Dommage : à peu d'années près il aurait pu, avant Pasteur, mettre en évidence la réalité – cosmologiquement énorme – de la non « génération spontanée ».

Quand les barriques étaient vides – mais elles ne l'étaient vraiment jamais, car au fur et à mesure de son utilisation, l'eau douce était remplacée par de l'eau de mer pour faire un lest équivalent; il fallait les remplir de nouveau avec une eau douce prise au rivage : cela s'appelait « faire aiguade ». Puisque nous nous plaçons ici dans une situation « aquitaine » et « estuarienne », rappelons au passage que les aiguades royales de Rochefort et de la Charente (Fontaine royale de l' Arsenal, aiguade de Vergeroux, etc.) sans être bactériologiquement parfaites, étaient excellentes.

Outre-mer, au long cours, il n'en était pas toujours de même, loin de là ! Trouver une bonne aiguade, une source d'eau douce aussi bonne que possible, en remplir des fûts ou même des outres (les « loutres ») et les ramener à bord des navires mouillés à quelques encablures du rivage était un travail dur, épuisant, certes nécessaire mais souvent dangereux. Que de drames pour ces aiguades, parfois théâtres de rencontres sauvages avec des autochtones irascibles, ou lieux de « fortune de mer » désastreuses : souvenons-nous de Tutuila et de ses douze victimes, dont le chevalier Fleuriot de Langle, lors du voyage sans retour de Lapérouse.

Beaucoup plus loin dans le temps – et cela nous concerne beaucoup, nous bordelais et aquitains – citons le voyage trop peu connu et pourtant exceptionnel de L.V. de Roquefeuil et de son navire le *Bordelais* qui fit le tour du monde avant Freycinet, de 1816 à 1819, au bénéfice de l'armateur bordelais Balguerie junior. Les mémoires inédits et anonymes de son chirurgien, Y. Th. R. Vimont, que nous avons pu déchiffrer, nous content une aiguade assez périlleuse et pénible en Indonésie, près d'Aniers, à Java, en juin 1819 : malgré la présence d'un pilote hollandais, au cours de la prise d'eau un Anglais fut tué par un Malais venant de Sumatra et le chirurgien Vimont décrit l'eau récoltée comme étant vaseuse et sale, obligatoirement filtrée avant de l'embarquer, mais cela contre espèces sonnantes et trébuchantes en piastres, sous la menace des autochtones⁶³.

63 - Pierre-Marie Niauxat, *Le journal de voyage autour du monde du chirurgien Y. Th. R. Vimont (1816-1819)*, thèse d'Histoire, 3^e cycle, Paris, EPHE, 1983, 2 tomes.

Ces dangers des aiguades pourtant indispensables ont été rapportés maintes fois : citons les marins de Des Augiers à Ballassore en 1698, décrits par Madame Anne Kroell ⁶⁴, ou encore Wallis et son *Dolphin*, à Otahiti, le 16 juin 1767, attaqué par les Maoris de ce que Bougainville appellera un peu plus tard « *La Nouvelle Cithère* ».

Passons vite au-dessus des progrès des siècles, évoquons au passage le « comburage » des barriques à chaux vive, évoquons les essais de goudronnage, etc. En fait, on connaît déjà la solution évidente : « il faut distiller l'eau de mer ». Lind, et d'autres, l'avaient dit. Mais malgré tous les travaux entrepris, malgré tant d'essais faits à bord et à terre, malgré la machine distillatoire de Gautier, de Nantes ⁶⁵ (Musée des Salorges), malgré la « cucurbite » de Poissonnier ⁶⁶, etc., malgré la satisfaction que semble en avoir tiré Bougainville lui-même, les dangers d'incendie à bord dus à leurs foyers, la quantité énorme de bois de chauffage nécessaire, le problème, en bref, du « rendement », rendait ces « machines distillatoires » peu convenables, donc discutées. Sur le fond, néanmoins, tout le monde était d'accord : il fallait distiller l'eau de mer. Le XIX^e siècle, grâce à l'énergie calorifique, y arriva : ce fut « le bouilleur ». C'est alors qu'apparut une autre histoire, l'histoire des dangers toxiques et bactériens ⁶⁷.

C'est une histoire liée à la révolution industrielle dans les marines au XIX^e siècle. C'est une histoire, au fond, vieille comme le monde, et qui, pour notre intérêt d'historiens aquitains, trouva son dénouement près de nos eaux atlantiques estuariennes. Vieille histoire, disions-nous et, qui plus est, histoire qui perdure de nos jours. Il s'agit effectivement d'une endémie grave d'intoxications saturniennes ; et c'était déjà connu, puisque certains historiens ont émis l'hypothèse non invraisemblable, qu'une cause parmi bien d'autres de la décadence romaine trouverait une explication dans l'intoxication chronique de l'*Urbs* par le plomb.

Voyons ce qui se passa, plus récemment, sur nos rivages atlantiques : vers 1850, les flottes européennes sont, en grande partie en fer. Sur ces bâtiments, tout ou presque est métallique. Les barriques pour conserver

64 - Anne Kroell, « Une escadre décimée par la maladie en 1698 », *Chronique d'histoire maritime*, 16-II (1987), p. 11-21.

65 - J.P. Kerneis, « L'eau douce des navires ou l'histoire médicale de Gautier, le précurseur nantais », *Cahiers de Salorge*, n° 16.

66 - Poissonnier-Desperrière, *Traité des maladies des gens de mer*, Paris, 1767.

67 - Pierre-Marie Niaussat, « Les Santé à l'épreuve. Marine et Technique au XIX^e siècle », Colloque international, Service historique de la Marine, juin 1987.

l'eau de boisson commencent à disparaître : il y a maintenant des caisses à eau et des tuyauteries nombreuses, en plomb plus ou moins bien étamé. On voit alors apparaître, que l'on soit matelot ou paysan des provinces de l'Ouest de la France ou de Grande-Bretagne (Devonshire), une pathologie qui semblait étrange et même, pendant longtemps, incompréhensible. Dès que l'on vivait un peu longtemps sur ces bâtiments « en fer », apparaissaient chez bien des marins, matelots, mais aussi officiers, des coliques très douloureuses, dites « sèches » car non suivies d'exonération, mais seulement de vomissements. Ce syndrome, très douloureux, était suivi de rétractions paralytiques des articulations, qui se « nouaient », tous particulièrement celles des poignets et des doigts, en forte hyperflexion. Apparaissaient ensuite des néphrites. Les décès étaient fréquents. En cas de survie, les séquelles de paralysie, parfois accompagnées d'encéphalite, étaient constantes.

De nos jours, on rechercherait le bien connu « lisère de Burton » et l'on diagnostiquerait sans hésitation un saturnisme. Mais alors, on discutait, on « ergotait ». On s'étonnait que les officiers, qui buvaient surtout du vin, en soient atteints autant que les équipages. On ne pensait pas que leurs chambres, à bord, étaient repeintes très fréquemment avec des peintures contenant des sels de plomb (céruse, litharge, etc.). Cette maladie paraissait mystérieuse et frappait terriblement l'imagination populaire qui ne comprenait pas qu'une médication ne puisse venir à bout d'une affection qui commençait par si peu de chose et qui, immanquablement, se terminait tragiquement. Les décès et les infirmités se multipliaient dans les milieux maritimes. En Saintonge, on en parlait encore dans les classes populaires, au premier tiers de notre siècle. Cela ressemblait à une fatalité. Cependant certains notaient que c'était surtout à bord des navires de construction récente, où se multipliaient les tuyauteries et les caisses à eau en plomb, parfois mal étamées, que ces cas de « coliques sèches » apparaissaient.

Ce qui suit révèle nettement tout l'intérêt, ou tout le désintérêt, des différents milieux maritimes de cette époque pour le problème général de l'hygiène à bord, et sans doute aussi une certaine mesquinerie devant les changements d'habitudes et les modifications subséquentes de coût.

Sur le sujet lui-même, les disputes scientifiques et médicales s'en donnaient à cœur joie. Si quelques médecins inclinaient pour une étiologie saturnienne latente, d'autres pensaient à une intoxication due à de multiples causes : fruits exotiques, « froid au ventre » la nuit, etc. En outre, les

constructeurs n'aimaient guère parler d'intoxication par le plomb : l'accepter aurait impliqué des changements dans les marchés de matériels et une certaine révolution dans les techniques de construction – et cela aurait coûté cher. En bref, un *statu quo* dramatique pendant environ deux à trois décennies. Pendant ce temps, des hommes par dizaines mouraient prématurément ou devenaient infirmes, des épouses avortaient ou donnaient le jour à des nouveaux-nés non viables.

C'est le médecin général de la Marine Amédée Lefèvre, à Rochefort, qui mit fin au drame et proposa une prophylaxie, mais à l'issue d'une bataille scientifique et administrative très dure⁶⁸. On niait l'incidence du plomb ou de ses sels à l'origine de la maladie. Avec une ténacité exemplaire, en comparant sans cesse les statistiques des cas de « colique sèche » à bord de chacun des bâtiments et la quantité de plomb et de sels de plomb existant sur les mêmes bâtiments atteints de cette endémie, il démontra la corrélation entre les deux phénomènes. Vers 1860, Lefèvre pouvait, chiffres en mains, prouver au ministre, l'amiral Hamelin, qu'à bord d'un vaisseau de 90 canons il y avait 13 226 kilogrammes de plomb à portée des mains des équipages ou à contact des boissons et des aliments. Hamelin interdit le plomb nu et ses sels dans les aménagements : en quelques mois, les « coliques sèches » disparurent ! C'est un des premiers exemples de prophylaxie industrielle connu. Le nom d'Amédée Lefèvre est maintenant considéré par tous comme celui d'un épidémiologiste fondateur, avec d'autres, de la « médecine du travail ».

L'eau de boisson à bord réservait encore, certes, bien des surprises désagréables : mais, plus que les problèmes chimiques, ce furent surtout des problèmes bactériologiques ou parasitologiques qui furent mis en cause⁶⁹. Ainsi en fut-il pour les fièvres typhoïdes, en Saintonge particulièrement (moules et huîtres, salmonellose), pour les dysenteries, pour le choléra, surtout à bord des bâtiments naviguant en Extrême-Orient.

Pierre-Marie NIAUSSAT,
médecin général inspecteur de la Marine

68 - Jules Ponty, *Une page de l'histoire de la Médecine navale : Amédée Lefèvre (1798-1869). Les médecins de la Marine et les coliques sèches*, thèse de Médecine, Bordeaux, 1895.

69 - Pierre Cazamian, *Hygiène et Prophylaxie dans la Marine de combat*, Paris, Vigot frères, 1932.

Le vin sur l'eau : tonneaux et gabares en Aquitaine

par Pierre Nègre

Pendant des siècles, les vins de Bordeaux et d'Aquitaine voyagèrent en barriques sur les vaisseaux et les gabares, du lieu de production jusqu'aux marchés des consommateurs. Il s'agissait d'un commerce d'envergure. En 1303, on a enregistré à Bordeaux un trafic record de 102 000 tonneaux de vin. Dans les années qui précèdent la Révolution de 1789, la récolte dans la « banlieue » bordelaise produisait quelque 200 000 tonneaux de vin. Environ 80 000 d'entre eux étaient consommés sur place. C'étaient donc 120 000 tonneaux de vin qui, à cette époque, transitaient principalement par bateaux⁷⁰. Vers 1880, 5 000 tonneaux de vin descendaient ainsi du pays du haut de la Garonne (de Langon, Preignac, Barsac, Sauternes, Bommes, Podensac, Castres), 10 000 autres provenaient du Périgord ou du Gers par la Dordogne et quelques milliers arrivaient du Languedoc par le canal de Midi⁷¹. Juste avant la Première Guerre mondiale, quelque 147 550 tonnes de vin et 13 679 tonnes d'eau-de-vie ou de liqueurs étaient exportés annuellement du port de Bordeaux. Vers 1929, c'étaient près de 70 000 tonnes de vin et 22 000 tonnes d'eau-de-vie ou des liqueurs qui transitaient par Bordeaux⁷². Pendant la Deuxième Guerre mondiale, le trafic est descendu considérablement, avec 13 181 tonnes de vin en 1940. La reprise fut toutefois rapide après guerre, pour atteindre 53 753 tonnes en 1950 et 106 000 tonnes en 1954. Ces chiffres confirment l'étendue du commerce viticole bordelais et l'importance des frets fluviaux-maritimes. Dans ce commerce, la futaille eut un rôle majeur.

La tonnellerie : une technique ancestrale

Le tonnelier perpétue toujours l'activité des barriliers, avec les mêmes gestes d'antan, du temps où l'on fabriquait les « barils », ancêtres de barriques, ainsi nommées au XV^e siècle. Barils, tonneaux, tonnelets, bar-

70 - René Passet, « L'activité industrielle et de commerce colonial dans la généralité de Bordeaux sous l'intendant Tourny », *Annales de la faculté de Bordeaux*.

71 - Malte-Brun, dans *La France illustrée*, 1881.

72 - Antoine Lebègue, *Bordeaux des paquebots*, Bordeaux, Sud-Ouest, (coll. : Mémoire du quotidien), 1988, p. 23, statistiques illustrées produites par le Port Autonome de Bordeaux.

riques, barricots, sceaux, baquets, auges, fûts et foudres sont façonnés dans les règles de l'art par des maîtres, experts héritiers d'une longue tradition et parfois d'un savoir-faire local.

Plusieurs essences de bois sont sélectionnées en fonction du programme d'utilisation de la barrique ou du tonneau. Par exemple, l'acacia est employé pour contenir le beurre et la viande, le peuplier pour les baquets à poissons. Avec le pin et le sapin on fabrique les auges, les hottes et les barriques à bitume, et avec l'eucalyptus on réalise des baignoires-baquets aux vertus médicinales. Le chêne, le hêtre et le châtaigner sont choisis pour contenir des produits de la vigne. On connaît l'argument commercial « vieillir en fût de chêne » : il évoque la qualité du produit conservé. Le chêne est en effet reconnu, dès le II^e siècle, pour avoir les meilleures qualités physico-chimiques qui aident à la conservation, au vieillissement des eaux-de-vie et à la bonification des grands vins. Les milliers de chênes que Colbert fit planter pour la Marine de Louis XIV, dans les forêts de l'Allier, du Limousin et de Tronçais, servaient aussi à la fabrication des coques de barriques. De même, les chênes plantés sous le Second Empire eurent les faveurs des éleveurs de grands crus. Mais aussi, au-delà de la production nationale, on a toujours importé des chênes de certains pays de l'est.

La longue fabrication d'un tonneau ou d'un « fût » se prépare en forêt, plusieurs mois avant la « mise en rose ». L'arbre choisi est marqué en « billon »⁷³ avant d'être tronçonné – autrefois, cela se faisait à la main et avec un « passe partout ». Pendant l'hiver et le printemps, le merrandier fend le billon en étoile ou en quartiers, par deux fois, pour en extraire le bois de merrain d'une longueur moyenne de 1,10 m⁷⁴. Autrefois ce travail était exécuté par celui que l'on appelait l'ermite du bois. Il avait pour seuls outils la masse et le coin. On ne scie pas le bois de merrain pour conserver toutes ses facultés étanches : on le fend dans le sens des fibres du bois. Après cette opération, une longue période de stockage s'impose pendant 24 à 30 mois. Exposé aux intempéries, le bois sèche, tout comme il se purge des substances hydrosolubles impropres et indésirables. De ce bois merrain on extrait des douelles que l'on façonne en fonction de la qualité et de la taille de la futaille commandée.

Parce que l'activité viticole, la tonnellerie, la batellerie et la marine sont restées étroitement liées, complémentaires et omniprésentes sur les

73 - Le billon est une unité de mesure déterminant la longueur à débiter dans le tronc de l'arbre.

74 - 1,10 m est la hauteur moyenne d'une barrique bordelaise.

fleuves aquitains et les océans, les hommes sont restés polyvalents. Les vigneron, les producteurs, petits et grands, conservaient et faisaient vieillir leurs vins en barriques, tonneaux ou fûts. Si certains châteaux faisaient appel à des spécialistes, d'autres fabriquaient eux-mêmes leurs futailles ou faisaient appel aux artisans spécialistes du village. Il n'était pas rare qu'entre la pratique de la pêche, de la chasse et le travail à la vigne, un menuisier, habitant au bord de la rivière, se fasse charpentier de marine ou charpentier en tonnellerie pour les usages locaux. La technique de fabrication reste la même chez le petit artisan comme chez le grand maître. La cartographie historique révèle clairement la localisation de ces activités communes riveraines de la Dordogne⁷⁵.

De la charrette au bateau, de la campagne à la ville, du port à l'océan, le marin de rivière ou de mer transportait ce précieux mariage qui associe le vin et le bois. Ainsi, futailles vides ou barriques pleines voyageaient sur les courants du fleuve. Ces marins utilisaient également la futaille dans leur quotidien. On trouvait à bord des bateaux le baquet à poisson, le sceau d'eau, le tonneau de rhum, la barrique de vin, le baril de sel, le tonneau de poudre, la tonne de goudron, etc. On pourrait ainsi dresser une longue liste d'objets en bois indispensables pour la vie sur l'eau.

Avant que le métal ne remplace le bois, bon nombre de marchandises naviguaient dans des fûts, des tonneaux ou des barriques. Par exemple, les huiles, le rhum, le sel, les produits chimiques, le goudron, la résine ou le gemme et ses dérivés, la colophane, l'essence de térébenthine, les fruits – comme les pruneaux d'Agen – les liquides consommables, comme l'eau tout simplement, mais aussi les eaux-de-vie et bien entendu, les vins qui sont, dans la région bordelaise tout particulièrement, et depuis toujours, des produits importants de négoce, de travail et de richesse.

En matière de construction, du vin à l'eau il n'y a parfois qu'une coque

Si l'on compare succinctement la technique de fabrication d'une barrique et le procédé de construction d'un bateau, on y trouve certaines similitudes amusantes. Pour l'une (la tonnellerie), les planches que l'on appelle douelles ou douves sont « mises en rose » dans un gabarit exté-

75 - Anne-Marie Cocula, *Un fleuve et des hommes, les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 1981, carte intitulée : « La tonnellerie dans la basse et moyenne vallée, et l'aire de recrutement des apprentis tonneliers de Libourne », réalisée par le Laboratoire de cartographie historique de Bordeaux III.

rieur en forme de cercles, et pour l'autre (la batellerie) les planches appelées « bordés » sont mises en forme sur un gabarit intérieur, la charpente. Dans les deux cas, on pratique le chauffage du bois pour le cintrer à la forme désirée. L'étanchéité de l'ensemble est réalisée par le gonflement du bois. Celui-ci resserre le joint végétal des fonds (les fonsures) des fûts, tous comme les joints de calfats entre les bordés du bateau. Dans les deux cas, on a réalisé une coque. Ce terme leur est commun, on dit une coque de barrique et on dit aussi une coque de bateau. Dans les deux cas également, si celles-ci sont mal ajustées, elles coulent, mais paradoxalement, alors que la première se vide, par opposition la deuxième se remplit ⁷⁶.

Cette intéressante similitude de vocabulaire s'explique en partie pour des raisons techniques et économiques, mais aussi parce que très souvent, dans les villages riverains des fleuves, le charpentier tonnelier fabriquait, à la demande, aussi bien des coques de barriques que de coques de bateaux.

Ces techniques communes sont fortement développées en Gironde par le savoir-faire des charpentiers de marine qui construisent jusqu'au XIX^e siècle, grand nombre de bateaux fluviaux et de vaisseaux. Les chantiers navals du « Port de la Lune » et de Lormont construisaient, au XVIII^e siècle, des navires de commerce des plus forts tonnages. On ne s'attardera pas sur la liste des différents types de bateaux, très nombreux, qui ont traversé les océans pour livrer le vin du Bordelais. Ils transitaient dans les grands ports, carrefours obligés entre les commerces maritimes et les commerces fluviaux, tels que Bordeaux en Garonne, Libourne en Dordogne, et Blaye, Pauillac ou Bourg sur l'estuaire de la Gironde.

En amont les marchandises, les futailles vides ou pleines, et les matériaux de construction voyageaient sur les ponts ou dans les cales des bateaux de rivière. Le bois de chêne descendait par la Dordogne et le bois de pin et de sapin descendait la Garonne.

La taille des embarcations fluviales variait de 3 à 25 m de long. Leurs formes, leurs tirants d'eau (toujours à fond plat), leurs modes de propul-

76 - Nous remarquerons également que la capacité d'un bateau se calcule en tonneaux. Le tonneau de navire exprime en unités internationales la jauge du bâtiment. Il est égal à 100 pied-cubes, soit 2,83 mètres-cubes. L'ancienne unité française, appelée tonneau d'encombrement, ou tonne de mer, équivalait à 42 pied-cubes ancienne mesure, ou 1,44 mètre cube. La capacité d'une barrique bordelaise, qui correspond à un quart d'un tonneau, est de 225 litres.

sion différaient en fonction de leurs usages, du savoir-faire du charpentier local et de leur zone de navigation. On distingue les zones de la rivière haute, de la rivière basse, du fleuve du haut et du fleuve du bas. Comme l'a fort bien indiqué Anne-Marie Cocula,

« Ils [Les gens de rivière] assuraient le trafic descendant et remontant de denrées vitales pour le ravitaillement, notamment les vins, le bois, le sel et le blé. Avec leurs bateaux, adaptés aux différentes sections de la vallée, ils étaient les intermédiaires entre le Haut et le Bas Pays, les provinces de l'intérieur et les façades maritimes » ⁷⁷.

Ce témoignage d'un maître gabarier nous montre que les gens de rivière sont conscients de l'importance de leur fonction :

« Vois-tu, mon petit, il y a bien longtemps, il y avait peu de moyens de transport, et les merrandiers avaient besoin de nous pour descendre le bois et approvisionner le tonnelier. Si la commanderie des 'maîtres tonneliers' et de 'chargeurs de vins' a toujours été l'une des plus puissantes de France, c'est parce qu'elle doit ses statuts à Charles VII et François I^{er} et aussi à nous qui apportions le merrain [...] » ⁷⁸.

Certains naviguaient uniquement portés par les courants descendants (en amont), certains pouvaient être halés le long des berges et canaux, d'autres équipés de mâts et de voiles, se jouaient des marées et des vents (en aval). Citons pour le pays du haut : le nau, le courpet, le couralin ou gabarot, la yole, la filadière ou la lanche, la plane, le courjadour, le doris, etc. Il leur arrivait de naviguer quelquefois dans la cour des grands, dans le Bas Pays, à côté des plus gros, des plus lourds, des plus chargés : comme les courraux (appelés communément « les camions du fleuve », courraux traditionnels du XIX^e siècle, courraux sloop, etc.) et la gabare. La gabare de l'estuaire, aux formes arrondies, pouvait aussi parfois fleurter avec la houle marine. Elle pouvait charger plus de 10 tonnes de marchandises en cale. « Sans les gabares, le commerce du bois n'aurait pas eu l'importance qu'il avait. Les achats de bois de pied, leur transformation en merrain, carrassonnes, feuillards et brasses, et leur livraison en Bordelais, tant par la Dordogne que par la Garonne, tout le long des peyrats qui bordent les vignobles, où les cargaisons étaient livrées à toute une clientèle de propriétaires, vigneron et tonneliers, démontraient bien, s'il le fallait encore,

77 - A.-M. Cocula, *op. cit.*

78 - Témoignage « d'Émile » recueilli auprès de Jean Jacques et Jacqueline Nadalier. Président d'un syndicat bordelais de la tonnellerie, Jean-Jacques Nadalier a créé en 1981 la première tonnellerie aux États-Unis.

*l'interdépendance des vins et des bois, produits fondamentaux du trafic descendant des fleuves »*⁷⁹.

Plus tard, sur les fleuves et les canaux, la sapine en bois et le chaland automoteur (plus communément appelé péniche) transportèrent les tonneaux et les barriques de vin en plus grand nombre. Un chaland automoteur de 38 m de long acceptait plus de 283 tonnes de marchandises. Ce trafic fluvial est resté très important jusqu'au milieu du XX^e siècle. Mais la concurrence du chemin de fer et du trafic routier a porté un coup fatal à la batellerie locale qui, prise au piège par les dimensions réduites des écluses du canal de Midi, n'a pu aller trouver du travail dans le nord du pays⁸⁰.

Pierre NÈGRE,
directeur de *Marinexpo - Autre regard*, Bordeaux

79 - Jacqueline Nadalier, texte fourni lors de la préparation du colloque. Nous remercions vivement la tonnellerie Nadalier de nous avoir fourni ces informations et ce texte.

80 - « Le marché de la tonnellerie subit, dans les années cinquante/soixante, des bouleversements importants. L'apparition des premières cuves en inox dans les propriétés, ainsi que le développement des citernes routières, ferroviaires, et la mise sous conteneurs dans les années soixante-dix, font disparaître l'utilisation des cuves, des foudres des « fûts de transports » et la location de la futaille. Le développement des cubitainers et des petits fûts en plastique porte atteinte aux fabrications de fûts en châtaignier. Mais fort heureusement un engouement pour les vins fins se développe dans le monde entier et cela aura des répercussions bénéfiques. Le goût du travail bien fait qui s'est traduit de compagnon en compagnon va perpétuer la réputation de la barrique bordelaise. Le savoir-faire de la tonnellerie aquitaine se perpétue et s'exporte encore aujourd'hui ». Témoignage de Monsieur Demplos, descendant d'une famille venue de Grèce avec leurs propres pieds de vignes, tonneliers de père en fils depuis 1825. En 1981, il démarre une unité de fabrication en Californie.

LIVRES ET REVUES REÇUS AU SECRÉTARIAT

Livres

- *Les marines de guerre européennes*, de Jean Meyer, José Marino et Martine Acerra. Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, réédition, 1998.

- *Des bateaux et des fleuves, archéologie de la batellerie du Néolithique aux temps modernes en France*, de Eric Rieth. Editions Errance, 1998, Frf. 170.

- *The Sageguard of the Sea, a Naval history of Britain, Volume one, 660 – 1649*, de N.A.M. Rodger. Editions Harper Collins, 1997, 690 pages, £ 25.

- *La Marine de Louis XIV, Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, du commandant Alain Demerliac. Deuxième édition, corrigée et augmentée d'une nomenclature des navires corsaires et flibustiers. Editions Oméga, 1995.

- *Hitler et la flotte française*, de Hannsjörg Kowark. Marines Editions, 1998.

- *Journal de mer*, d'Albert Seyrolle. Publication AMAPOF.

- *L'amiral de Kerguelen et les mythes de son temps*, de Gracie Delépine. Editions l'Harmattan, 1998, 215 pages.

- *Percursos da Modernidade em Angola*, de Isabel Castro Henriques. Editions de l'Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisbonne, 1997.

- *Bulletin de l'Académie du Var*, 1997.

- *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest Atlantique*, Actes du colloque tenu à Rochefort en avril 1995, 2 volumes.

Revues

- *La lettre du Conseil régional PACA*, n° 126 de mars-avril, 127 de juin 1998 et 128 de juillet-août 1998.

- *Zeemagazijn*, n° 1 de février et n° 2 de mai 1998 (revue du Musée de la Marine néerlandais).

- *The Mariner's mirror*, vol. 84, n° 2 de mai et n° 3 d'août 1998.

- *Marine*, n° 179 d'avril et 180 de juillet 1998.

- *Sailing New Seas*, The Newport papers, Naval War College, Newport.

- *Les cahiers d'histoire des douanes*, n° 18 d'octobre 1997 « *La douane et la mer* ».

- *Le Chasse-Marée*, n° 118.

COMPTES RENDUS

BARZMAN (John), *Dockers, métallos, ménagères. Mouvements sociaux et culture militante au Havre, 1912-1923*, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 1997, 423 p.

Les travailleurs d'un port ont-ils leur place dans l'histoire maritime, et, partant, dans la *Chronique*? Si l'on admet – et je crois qu'aucune objection n'est sur ce point formulée – que la construction navale, fonction qui se déroule à terre, en fait partie, les dockers y ont également leur place. Que deviendrait un navire marchand arrivé au port s'il ne pouvait être déchargé?

Certes dans *Dockers, métallos, ménagères...* John Barzman traite de l'ensemble du mouvement ouvrier et du syndicalisme au Havre, replacé dans le contexte national, et par conséquent il fait une place également aux marins, navigateurs, pêcheurs, à la construction navale. Mais les dockers tiennent une place éminente. Au début du XIX^e siècle, les travailleurs du port constituent la catégorie des salariés la plus nombreuse et sont les plus organisés sur le plan syndical. Si Le Havre est alors le phare du syndicalisme révolutionnaire, c'est grâce aux dockers dont le syndicat en regroupe six et constitue l'effectif syndiqué le plus nombreux, imprimant déjà son style. Les marins et les pêcheurs sont et resteront jusqu'en 1921 dans la mouvance des syndicalistes modérés. Les navigateurs et surtout le personnel des transatlantiques – la Compagnie générale transatlantique

est le plus gros employeur de main d'œuvre – vont prendre de l'importance, en particulier dans le déclenchement de grèves.

La Grande Guerre va voir la transformation de l'activité maritime et portuaire – suppression des voiliers, mécanisation de la manutention. Base principale des Alliés, le port du Havre va connaître des problèmes de main d'œuvre – mobilisation des dockers, emploi de travailleurs coloniaux, de prisonniers de guerre et de militaires. Mais pendant cette période il y aura peu de problèmes sociaux, les dockers et les marins s'étant montrés coopérants.

Après la guerre, la restauration de la marine marchande, les travaux d'extension du port, vont être des thèmes abordés par les syndicats. C'est d'ailleurs l'époque de renouvellement et d'épanouissement de ceux-ci. Sur le port, le nombre des syndiqués est en augmentation, les revendications et les grèves aussi. Les dockers vont reprendre leur place de leader et se démarquer par leurs particularismes. Le syndicat des ouvriers du port est la colonne vertébrale du mouvement. Qui le contrôle contrôle le mouvement ouvrier havrais!

Les analyses de John Barzman, à partir d'une abondante documentation et de sources multiples, permettent de s'y retrouver dans ces mouvements syndicaux variés, aux nombreuses tentatives et nuances et de proposer une

périodisation qui tient compte du contexte politique, économique et social. Il met en évidence les particularismes du syndicalisme havrais. Son apport à l'histoire maritime mérite d'être remarqué.

Ph. MANNEVILLE



BOUCHON (Geneviève), *Vasco de Gama*, Paris, Fayard, 1997, 409 p. ISBN 2-213-59997-1

Avec ce livre Geneviève Bouchon offre au public français cultivé le résultat de ses propres recherches ainsi que de celles de ses collègues portugais. Il est impossible de résumer en quelques lignes un ouvrage aussi riche, et on se contentera de quelques remarques.

La première est la grande qualité de la vulgarisation scientifique. La vie de Vasco de Gama est replacée dans son temps, aussi bien au Portugal, où l'on suit les intrigues de la Cour, qu'en Inde, où Mme Bouchon explique clairement les rivalités compliquées, tant politiques que commerciales ou religieuses, entre les différents pouvoirs.

Le « spécialiste » d'histoire maritime trouvera dans ce livre des indications précieuses : d'abord sur la mise au point de la « grande volte », consistant, pour traverser l'Atlantique sud depuis l'Équateur jusqu'au 40^e parallèle, à mettre le cap au sud-ouest, afin d'éviter les vents contraires de l'alizé; ensuite sur la découverte du mécanisme de la mousson, avec une adaptation progressive du calendrier de la navigation pour la date du départ depuis l'Europe;

enfin sur la représentation cartographique des découvertes. Deux cartes reproduites dans le cahier d'illustrations placé au centre du volume, le planisphère de Martellus, réalisé vers 1489, et le planisphère dit de Cantino (du nom d'un espion envoyé à Lisbonne par le duc d'Este), daté de 1502, permettent une comparaison tout à fait intéressante. Sur le second le cap de Bonne-Espérance est remarquablement figuré, le tracé des côtes du Deccan gagne en précision, tandis que l'archipel de la Sonde est encore inconnu.

Il faut ajouter que l'on retrouve dans ce livre les qualités de clarté d'exposition et de précision du langage qui avaient fait le succès de *l'Albuquerque*, publié précédemment chez un autre éditeur par le même auteur.

Ph. HAUDRÈRE



BOURSET (Madeleine), *Quand le roi d'Angleterre régnait sur l'Amérique. Aux origines des États-Unis, 1607-1776*, Paris, Auto-édition (chez l'auteur, 7, rue Nicolas Houel, 75005 Paris), 1997, 294 p. ISBN 2-9511853-0-8.

Ce livre présente un double intérêt : 1. Il constitue une introduction à l'histoire de la formation des États-Unis pour le lecteur non spécialiste; 2. Il fournit une synthèse des résultats des travaux les plus récents des historiens anglo-saxons et français.

Dans une première partie, correspondant à peu près à la période du XVII^e siècle, l'auteur étudie l'installation des premiers colons, depuis les

aventuriers jusqu'aux pionniers, en passant par les fondateurs, donnant naissance à un ensemble disparate de colonies ou entités indépendantes, avec chacune une forte personnalité, et qui connaissent de vives tensions, tant à l'intérieur, que dans leurs relations avec la métropole. L'esprit d'entreprise des colons est bridé par le « pacte colonial », mais celui-ci n'est pas univoque, car les « Américains » en retirent des avantages importants comme la disposition d'un marché protégé et la sécurité offerte par la Marine et l'Armée britanniques. La seconde partie précise les grandes lignes du développement rapide des colonies dans la première moitié du XVIII^e siècle, caractérisé par une forte vitalité démographique, un mouvement migratoire continu, et une organisation sociale toujours fondée sur l'initiative privée, la réussite individuelle, l'effort personnel. Mais la promotion est peu accessible aux Indiens et aux Africains. Une autre originalité de cette société est la forte piété, marquée par des mouvements de « réveil » religieux. La dernière partie précise les étapes du mouvement d'émancipation et souligne le caractère unique de la révolution américaine, que l'auteur explique par la permanence de l'esprit de libre examen et par le haut niveau de l'instruction, hérités de la « dissidence » religieuse.

Voici un ouvrage qui sera utile tant au public cultivé qu'aux étudiants des universités.

Ph. H.

BRÉZET (François-Emmanuel), *Le plan Tirpitz (1897-1914). Une flotte de combat allemande contre l'Angleterre*, Paris, Librairie de l'Inde, 1998, 580 p. en 2 vol., ISBN 2-905455-21-7.

La *Chronique* a rendu compte en 1993 de la très brillante soutenance de cette thèse devant l'Université de Paris-Sorbonne. Le jury unanime a félicité le commandant Brezet et lui a décerné le titre de docteur avec la mention « très honorable ». Ce travail tout à fait neuf, reposant sur une importante documentation originale, présentant des conclusions éclairées par l'expérience des choses de la mer, est donc maintenant à la disposition de tous les historiens de la marine.

Ph. H.

DEMERLIAC (Alain), *La marine de Louis XIV. Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, 2^e éd., Nice, Omega, 1995, 333 p. ISBN 2-906381-15-2.

Le très commode répertoire établi par le commandant Demerliac est déjà bien connu de tous les spécialistes d'histoire de la Marine. Il évite aux chercheurs les longs délais de la consultation de documents épars avec des résultats souvent aléatoires. Le titre ne rend pas entièrement compte du très riche contenu de l'ouvrage. Outre des listes des bâtiments de guerre et de commerce avec des indications concernant la construction, les principales dimensions, le personnel, l'armement, la durée d'existence et un index alphabétique détaillé (p. 259-290), on trouve

un résumé des règlements pour le classement des vaisseaux du roi, y compris les galères (p. 158), des états de l'artillerie de la Marine (p. 174), des tables de conversion des mesures utilisées sous l'Ancien Régime avec le système métrique. Cette seconde édition est enrichie d'une liste de navires corsaires et flibustiers avec un index particulier (p. 293 à 333). Pour la prochaine édition, qui ne saurait tarder, souhaitons enfin que les indications des sources utilisées, tant manuscrites qu'imprimées, dispersées dans l'ouvrage (p. 3 à 5, 221, 268, 293) soient regroupées avec l'indication du contenu précis.

Ph. H.

GAY (Jacques), *Six millénaires d'histoire des ancres*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1997, 272 p. Avant-propos de J. Meyer; préface de J. Boudriot. ISBN 2-84050-092-2.

Le rôle de l'ancre est bien connu, mais les étapes de sa mise au point le sont beaucoup moins. Le premier intérêt de l'ouvrage de J. Gay est de combler cette lacune. Le second est d'expliquer clairement, à l'aide de nombreuses figures, les divers procédés de fabrication. C'est un ouvrage technique, mais d'une technique mise à la portée des non-techniciens et toujours éclairée par la réflexion historique.

L'évolution des ancres est en relation avec l'augmentation du tonnage. Il faut pouvoir immobiliser correctement des bâtiments de plus en plus importants. Aux « pierres de fond » succèdent

en Chine au cours du second millénaire avant J.-C., et dans le bassin méditerranéen vers le VII^e siècle, des ancres de bois recouvertes de plaque de métal, soit de cuivre, soit de plomb. Les premières ancres de fer se rencontrent dans le monde grec à partir du III^e siècle av. J.-C.; elles sont minces car forgées à la main. Les deux types sont utilisés conjointement, ainsi dans les épaves des bateaux du lac Nemi, construits au 1^{er} siècle de notre ère, trouve-t-on à la fois une ancre de chêne, dont les bras sont terminés par des becs de fer épais et une ancre de fer mince dont le métal est recouvert d'une gaine de bois. Les ancres des Venètes et celles de Vikings sont aussi en fer. On trouve encore de nombreux grappins, tant en Méditerranée (parmi les bâtiments représentés sur les monnaies romaines il y a deux tiers de grappins pour un tiers d'ancres), que dans le golfe Persique (où ils sont utilisés par les navigateurs arabes). Il y a aussi des grappins d'abordage, munis de chaînes, en particulier sur les galères, où ils sont parfois utilisés pour mouiller sur un fond de sable.

À partir du XIV^e siècle, en Suède, Hollande, France, Espagne et Angleterre, les techniques de la métallurgie se perfectionnent et le poids des ancres augmente. Ainsi la *Mary Rose*, construite en 1509, a-t-elle une ancre de forte section. Ces ancres sont faites de barres de fer « soudées » ensemble à chaud par martelage de manière à pouvoir former un seul bloc; la difficulté est que les marteaux utilisés ne sont pas assez puissants, aussi les barres sont-

elles mal liées, travaillent et ces désordres donnent naissance à des fentes par lesquelles l'eau s'infiltrer et fait rouiller le fer. Les ruptures d'ancres sont fréquentes. Pour remédier à ces difficultés des fabrications « industrielles » sont mises en place aux XVII^e et XVIII^e siècle afin d'obtenir une bonne cohésion des barres frappées à chaud. En France, au XVIII^e siècle, les forges du Nivernais, dirigées par Babaud de la Chaussade, améliorent la qualité de leurs productions et ont le quasi monopole de la fourniture des ancres pour la Marine royale et la Compagnie des Indes (la Compagnie achète la majeure partie de ses ancres en France et non en Suède, comme indiqué p. 152, car les achats à l'étranger sont réglés à Lorient comme le montre G. Le Bouédec, tandis que les achats en France sont payés par la direction générale à Paris, car les sommes sont beaucoup plus importantes, ainsi que le démontre la lettre adressée par Maurepas à Orry de Fulvy – et non Sulvie – citée p. 151). La forge aux ancres décrite dans *l'Encyclopédie* (J. Gay montre qu'il y a un certain nombre d'incohérences dans la représentation figurée) correspond à un atelier de ces installations du Nivernais.

Au XIX^e siècle, les nouvelles techniques métallurgiques permettent d'obtenir des ancres plus solides, attachées avec des chaînes et non des cordes de chanvre comme précédemment. Au XX^e siècle, la forme des ancres évolue dans une recherche pour obtenir une meilleure adaptation à la nature des sols et une plus grande résistance aux tensions (ainsi pour maintenir les

plates-formes pétrolières sur le lieu d'exploitation).

Voici donc un travail original, proposant une synthèse d'études diverses, souvent techniques et donc difficiles d'accès, reposant sur un important dépouillement d'archives et une expérience pratique de la navigation côtière.

Ph. H.

PETER (Jean), *Les Barbaresques sous Louis XIV. Le duel entre Alger et la Marine du Roi (1681-1698)*, Paris, Economica et Institut de stratégie comparée, 1992, 264 p. Préface de Jean Audibert, ISBN 2-7178-3438-9.

Jean Peter retrace un moment des relations difficiles entre la France et les puissances d'Afrique du Nord, en particulier la « république » d'Alger et Tripoli. Le premier motif de tension est assurément la course des Barbaresques contre les bâtiments de commerce français. Il faut donc, pour les ministres de Louis XIV, empêcher la poursuite de l'activité des corsaires et obtenir la restitution des prises. Le second motif de tension est de parvenir à faire libérer les captifs français, esclaves à Alger, sans échange avec les « infidèles » qui rament sur les galères du roi, et dont la présence est jugée absolument nécessaire. La troisième difficulté est de parvenir à conserver des bonnes relations avec l'empereur ottoman, suzerain d'Alger et allié du roi de France. La quatrième est d'essayer d'obtenir l'aide des corsaires d'Alger pour lutter contre les Anglais et les Hollandais, lorsque ceux-

ci sont en guerre avec les Français. Par ailleurs, comme le souligne Jean Audibert dans son introduction, la défense de la religion catholique n'intervient pas dans la politique de Louis XIV.

La Marine et la diplomatie sont empêtrées dans des exigences parfois contradictoires. La Marine lance des opérations coûteuses, menées avec des armes redoutables, ainsi les galiotes à bombes, et elle obtient des résultats militaires satisfaisants, tandis que les diplomates continuent de négocier, ébauchent des projets d'accords et que des plénipotentiaires sont envoyés à Versailles depuis Alger. A partir de 1690 la politique française obtient l'objectif recherché, c'est-à-dire l'entente avec les puissances barbaresques et la liquidation des contentieux.

Ph. H.

RETUREAU (Hervé), avec la collaboration de Serge et Marcel BLANCHARD, *Moi, Philippe Tesson, matelot sur l'Astrolabe. Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie (1837-1840)*, Beauvoir-sur-Mer, Éd. de l'Etrave, 1998, 112 p. ISBN 2-909-599-33-7.

Les descendants de Philippe Tesson ont essayé de retracer la vie quotidienne de leur ancêtre au cours du voyage d'exploration sous le commandement de Dumont d'Urville, avec l'aide de souvenirs de famille et du récit « officiel » de l'expédition. Ce petit livre de lecture agréable, bien illustré, évoque les conditions de la vie à bord des voiliers dans des situations matérielles dif-

ficiles durant la première moitié du XIX^e siècle.

Ph. H.

RIETH (Eric), *Des bateaux et des fleuves. Archéologie de la batellerie du Néolithique aux Temps modernes en France*, Paris, Éd. Errance, 1998. ISBN 2-87772-154-X.

C'est une introduction à une discipline nouvelle : l'étude de l'architecture des bateaux de rivières, poursuivie non seulement à partir des sources traditionnelles de l'écrit et de l'iconographie, mais aussi avec les données nouvelles fournies par l'ethnographie et l'archéologie. Il faut souligner l'intérêt des pages sur l'étude archéologique, dans laquelle excelle Eric Rieth, et qui demande une méthode sûre, avec l'enregistrement journalier des données, le relevé des traces d'outils, l'examen du contexte géo-archéologique.

Après deux chapitres consacrés aux conditions générales de la navigation sur les voies d'eau françaises depuis la Préhistoire jusqu'au plan Freycinet de 1879, le troisième chapitre précise la typologie des embarcations et distingue entre les radeaux, les embarcations monoxyle, les embarcations monoxyles-assemblées et les embarcations assemblées. Pour chaque type des exemples précis, correspondant à des périodes chronologiques diverses, sont donnés. De nombreuses illustrations bien choisies facilitent la compréhension. Les constructions étrangères ne sont pas ignorées, ainsi les radeaux des cours

d'eau français sont-ils rapprochés, par exemple, des catamarans de Pondichéry décrits par l'amiral Paris. Le chapitre quatre étudie les systèmes de navigation avec les méthodes d'utilisation de la force du vent, de celle du courant, du maniement de la pagaie et de la rame, ou du halage par des hommes ou des animaux, puis les différents systèmes utilisés pour gouverner les embarcations. Le dernier chapitre analyse quelques exemples de la batellerie sur le réseau navigable de la façade atlantique, en particulier sur la Charente et sur l'Adour. Eric Rieth y démontre avec pertinence et clarté, à partir d'exemples tirés d'études originales et souvent récentes, l'existence de « systèmes » de navigation originaux, liés à la nature de la voie d'eau, qui témoignent d'une forte maîtrise technique, et donc de toute une culture d'une très grande richesse. En ce sens l'étude de la batellerie est parfaitement un objet d'histoire.

Ph. H.



Journal de mer, d'Albert SEYROLLE, matelot à bord de la *Curieuse* (1912-1914), Publication de l'A.M.A.P.O.F., 2, rue Stendhal, 45100 Orléans, 1998, 110 p.

Ce document inédit, retrouvé récemment, relate au jour le jour la deuxième expédition de Raymond Rallier du Baty (16 juillet 1912-25 décembre 1914) de Boulogne-sur-Mer à Sydney. C'est en fait un cahier de notes personnelles rédigées par un matelot.

Le récit, sobre et précis, rend bien compte de ce qui fut, dans les sévères

conditions des quarantièmes rugissants et des cinquantièmes hurlants, le labeur d'une très modeste équipe embarquée à bord de la *Curieuse*, bon petit bateau, gréé en dundee, long d'à peine 16,50 mètres à la flottaison, jaugeant environ 55 tonneaux et muni en secours d'un semi-diesel Bolinder de 40 CV!

Ce voyage de la *Curieuse* devait comporter un tour du monde avec l'exploration d'un grand nombre d'îles inhabitées de la zone subantarctique; interrompu en Australie par la guerre, il reste marqué par une très fructueuse campagne cartographique de l'archipel de Kerguelen.

Quant à l'auteur, auvergnat de naissance, il avait, avant cette expédition, effectué cinq ans de service dans la Marine nationale comme matelot puis quartier-maître timonier, en majeure partie à bord des sous-marins des flottilles de Méditerranée. A son retour en France en 1915, il retrouva les forces sous-marines auxquelles il était resté très attaché; embarqué à bord du sous-marin *Armide* en 1918, au cours de patrouilles en Adriatique, Albert Seyrolle fut victime d'intoxication pulmonaire par de l'hydrogène arsénié dégagé par les batteries d'accumulateurs. Hospitalisé à Corfou, il mourut, âgé de 32 ans, en octobre 1919, à l'hôpital de la Charité à Paris.

Cl. Pieri

A G E N D A

MANIFESTATIONS D'HIER ET DE DEMAIN

26 septembre 1998, à **Caudebec-en-Caux**, VI^e journée d'histoire maritime de Normandie, organisée par la délégation normande de la C.F.H.M. Programme : 10 heures visite commentée du Musée de la Marine de Seine; 14 heures communications de M. Yves Loir, Le *Redoutable*, premier S.N.L.E. français, un défi technologique de la guerre froide; de M. Didier Gozard, Les tribulations d'un caboteur de Saint-Valéry-sur-Somme. Le *Machault* (1763-1765); de M. Olivier Duquesne, La maritime des noms de rue au Havre et à Dieppe; de Mme. Anne-Sophie Auger-Sergent, Le passé maritime de Vatteville-la-Rue; 17 heures Visite guidée de l'église de Vatteville-la-Rue.

Informations : M. Eric Barré, 6, rue des Fossés 50000 Saint-Lô.

3 et 4 octobre 1998, à **Rochefort**, visite de Rochefort-ville marine, organisée par la délégation aquitaine de la C.F.H.M.

9 octobre 1998, à 14 h 30, **Marseille**, assemblée générale et élection du nouveau bureau de la délégation Méditerranée de la C.F.H.M., dans la salle Provence de la chambre de commerce de Marseille.

28 novembre 1998, à **Bordeaux**, à bord de la péniche Marinexpo, « L'Aquitaine, la traite et l'esclavage ». A l'occasion du 150^e anniversaire de l'abolition de l'esclavage, la délégation aquitaine de la C.F.H.M. et l'association Marinexpo - Autre regard organisent conjointement une rencontre. M. Jacques De Cauna traitera, à l'aide de projections de diapositives, de la « Mémoire de l'esclavage aux îles; les vestiges de la puissance aquitaine à Haïti »; M. Eric Saugera présentera le rôle de Bordeaux dans la traite négrière.

Informations : Mme Sylvia Marzagalli, Maître de conférences à l'U.F.R. d'Histoire, université de Bordeaux III, 33405 Talence Cedex.

Février 1999, **Cherbourg**, VII^e journées d'histoire maritime de Normandie organisées par la délégation normande de la C.F.H.M. à Cherbourg.

16 et 17 avril 1999, à **Bayonne**, « Passé, présent et avenir du port de Bayonne ». Appel à communications pour le congrès organisé par la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, avec le concours de la municipalité et de la chambre de commerce et d'industrie. Les sujets suivants ont été retenus : 1. - Situation et infrastructures portuaires : l'hinterland, le port et la ville, les accès; 2. - Les hommes et les institutions : capitaines et équipages, armateurs et professions portuaires, la chambre de commerce (272 ans d'histoire), l'Amirauté; 3. - Les activités : la

construction navale, le trafic maritime, la pêche maritime, la course; 4. - Les retombées politiques, économiques et culturelles : la place du port dans les politiques françaises, anglaises et navarraises, les développements régionaux induits par l'activité portugaise, le port dans l'histoire de l'art de Vernet à Ozanne, Garneray et Corrèges. La liste des sujets n'est pas limitative. Les actes du congrès feront l'objet d'une publication.

Informations : Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, 1, rue Marengo 64100 Bayonne. Tél. 0559598120.

19 au 26 avril 1999, à l'Université de **Nantes**, Milieu littoral et estuaires. 124^e congrès national des Sociétés historiques et scientifiques. Principaux thèmes :

1. - Images, représentation et protection du patrimoine maritime (Musées maritimes et portuaires; la mer inspiratrice de l'art; Michel Colombe et son temps; cartographie et télédétection littorales; vocabulaire marin et maritime).
2. - Milieu littoral, estuaires et vallées fluviales (Morphosédimentologie et biosédimentologie du littoral; les milieux naturels, les zones humides littorales et leurs peuplements; systèmes fluviaux, estuaires et implantations humaines de la Préhistoire aux grandes invasions).
3. - Humanisation et anthropisation des milieux littoraux. Sociétés portuaires (Chantiers et constructions navales; la pêche; les ports et le grand commerce maritime; ports et villes maritimes; sociétés littorales, les hommes, les usages et les représentations; le droit des littoraux et de la mer).
4. - La défense des côtes (La côte : une frontière - agressions et défense; la protection des côtes contre la mer; les ingénieurs maritimes).
5. - Les matériaux du XXI^e siècle.
6. - Huitième colloque international sur l'histoire de l'art et l'archéologie de l'Afrique du Nord antique et médiévale.

13 au 15 mai 1999, **Tatihou**, colloque sur les « équipages de mer et de rivière, du navire antique aux marines d'aujourd'hui », organisé par la délégation normande de la C.F.H.M. à Tatihou.

Nous proposons un embarquement pour le Musée maritime de l'île de Tatihou à tous ceux qu'intéresse l'évolution au long terme des communautés de navigateurs. On envisagera la formation de l'équipage sur le plan juridique, professionnel et social. Il sera question de la vie quotidienne à bord, de la répartition du temps et des tâches, du navire comme espace de travail et de divertissement.

Toutes les marines sont concernées, celle du yachting et la plaisance autant que les flottes de guerre, de commerce et de pêche.

Nous retrouverons aussi marins et mariniers à terre car c'est là que naît l'équipage et qu'il se trouve et qu'il se retrouve au sein des communautés littorales ou riveraines. Entre navigations et ports, le programme comprendra les équipes des travailleurs des quais, des docks, des bassins et de la construction navale.

Ouvert sur une large perspective comparative (incluant la navigation sur les fleuves et rivières), de l'Antiquité à nos jours, le colloque s'adresse aussi bien aux chercheurs de toutes disciplines qu'aux professionnels des activités maritimes et fluviales.

Principaux axes de travail :

Thème 1 : D'où vient l'équipage? *Évolution du cadre juridique et institutionnel; Formation professionnelle; Mode de recrutement et condition d'engagement; Composition, commandement.*

Thème 2 : La vie quotidienne à bord. *Aménagement du navire et répartition de l'espace; Croyances, comportements collectifs, fêtes et divertissement; Discipline et sécurité, révoltes et mutineries; Santé navale, alimentation.*

Thème 3 : Organisation et partage des tâches. *L'équipage et l'évolution des techniques de navigation; Le pilotage portuaire et fluvio-maritime; Sauvetage et sauveteurs; Les travailleurs du port.*

Thème 4 : L'équipage à terre. *L'escale, les rites d'appareillages et retrouvailles; Fuites et désertions; Liens familiaux et réseaux professionnels.*

Le colloque « Equipages de mer et de rivières » est soutenu et organisé par : les Affaires maritimes; la Marine nationale; le Musée maritime de Tatihou; la Délégation Normandie de la Commission française d'histoire maritime; les Sociétés historiques et archéologiques de Normandie; les universités de Caen (C.R.H.Q.), du Havre (C.I.R.T.A.I.) et de Rouen (C.R.H.C.T.).

Les frais de communicants sont pris en charge.

Les propositions de communication (comportant un bref résumé) devront parvenir avant le 1^{er} janvier 1999 à : M. Eric Barré, 6 rue des Fossés, 50000 Saint-Lô.

25 septembre 1999, **Granville**, 1^{ère} journée d'histoire de la Grand-Pêche.

6-13 août 2000, **Oslo**, Congrès international des sciences historiques.

Liste des thèmes :

A. - *Thèmes majeurs.*

1. Mondialisation de l'Histoire? Concept et méthodologie.

11. Une histoire universelle est-elle possible?

12. Les rencontres de cultures entre continents à travers l'Histoire.

II. Millenium, temps et Histoire.

21. Construction et division du temps : périodisation et chronologie.

22. Eschatologie, mouvements millénaristes et visions du futur.

III. Les usages de l'Histoire et la responsabilité de l'historien dans l'Histoire.

B. *Thèmes spécialisés.*

1. Bilan historiographique du XX^e siècle : professionnalisation, courants méthodologiques, écriture.

2. Mémoire et identité collective : comment les sociétés construisent et gèrent leur passé.

3. Découvertes scientifiques : transmission et réception du savoir scientifique.

4. Théorie et pratique de la Justice : droit, normativité, déviance.

5. Les sociétés musulmanes dans l'Histoire.

6. Religion et rapport masculin-féminin.

7. Missions, modernisation, colonisation et décolonisation.

8. Structures familiales, démographie et population : comparaison des sociétés asiatiques et européennes.

9. Régions et régionalisation.

10. Les pratiques sociales de l'écriture et de la lecture de l'Antiquité à nos jours.
11. La maculinité : réalités et représentations.
12. Totalitarismes et dictatures.
13. Évolution des formes et des définitions du travail dans le temps et dans l'espace.
14. Cultures minoritaires et majoritaires dominantes.
15. L'Europe centrale : unité et diversité.
16. Nouvelles approches du monde du Pacifique.
17. Modernité et tradition en Amérique latine.
18. Mutations dans l'histoire de l'environnement.
19. Modes de communication et information de l'Antiquité à aujourd'hui.
20. Pouvoir, violence et mort, XIV^e-XX^e siècles.

C. Tables rondes.

1. La révolution des techniques de communication (multimédia et Internet) et le travail de l'historien.
 2. L'enseignement de l'Histoire : techniques nouvelles, manuels, place de l'histoire dans l'éducation.
 3. L'histoire comparée : méthodes et modèles.
 4. La production radiophonique et télévisuelle comme source pour l'Histoire.
 5. Armée et pouvoir dans l'Antiquité.
 6. Voyages et explorations dans l'Atlantique nord du Moyen Âge au XVII^e siècle.
 7. Rencontres et confrontations entre systèmes juridiques européens et non-européens.
 8. L'Histoire de l'homosexualité.
 9. Famille et mariage, propriété et héritage.
 10. La noblesse : perspectives comparatives.
 11. L'économie souterraine.
 12. Crime et criminalité : bilan et état de la recherche historique.
 13. Sexe, race, xénophobie, nationalisme.
 14. L'héritage d'Athènes et de Rome dans la culture et la construction de l'Europe.
 15. Le monde de la Baltique dans l'Histoire.
 16. La Chine et le monde au XVIII^e siècle.
 17. L'histoire de la maladie.
 18. L'histoire du suicide.
 19. Ouverture des archives et histoire du communisme : l'expérience des années 1990-2000.
 20. Les images du pouvoir et la propagande.
 21. La guerre froide : un demi-siècle d'historiographie.
 22. Tourisme et Histoire.
 23. Traités de paix et réconciliation.
 24. L'individu et le concept de vie privée.
 25. Les revues d'Histoire : des ambitions généralistes à l'hyper-spécialisation.
- Information : Comité international des sciences historiques, Institut d'histoire du temps présent, bâtiment Laplace, Ecole normale supérieure de Cachan, 61, avenue du Président Wilson, 94235 Cachan Cedex ou Comité français des sciences historiques, 56, rue des Francs-bourgeois, 75141 Paris Cedex 03

UN NOUVEAU CENTRE DE RECHERCHE EN HISTOIRE MARITIME le Centre franco-ibéro-américain d'histoire maritime de la faculté des Lettres de l'Institut catholique de Paris

Le Centre franco-ibéro-américain d'histoire maritime entend promouvoir la recherche sur l'histoire maritime des pays catholiques bordant les espaces atlantique et pacifique et se propose, en particulier, d'étudier les interactions entre Marine, Économie et Religion.

Historique et présentation des thèmes de recherche.

Le Centre s'inscrit dans le prolongement du Centre ibéro-américain d'Études et de Recherches fondé en 1947 à l'Institut catholique par Monseigneur Jobit, ancien membre de l'École française des Hautes Études hispaniques et ancien professeur à l'Institut français de Madrid. A son instigation, de nombreuses conférences ont été organisées jusque dans les années 1970 qui, dans l'esprit des statuts du Centre, ont contribué à favoriser, maintenir et resserrer les liens unissant les représentants et les amis des cultures hispanique, hispano-américaine, portugaise et luso-brésilienne à la civilisation latine et française.

La faculté des Lettres a souhaité donner une impulsion nouvelle à ce centre en l'orientant sur les questions navales et maritimes qui ouvrent, nous le pensons, de vastes perspectives de recherches et de coopération, par le biais notamment de la Fédération internationale des universités catholiques et du Centre universitaire Cluny de la faculté des Lettres de Madrid.

Trois éléments nous y ont incités.

- La Marine a été le trait d'union entre les peuples bordant les espaces atlantique et pacifique. Le navire fut le vecteur d'idées nouvelles, l'instrument obligé d'observation des « philosophes », c'est dire combien elle eut une influence considérable sur l'histoire des idées, des religions et des sciences.

- Ensuite, la présence française dans cette histoire, souvent soulignée avec chaleur en Amérique du Sud, n'a pas encore reçu en France toute l'attention qu'elle mérite. La sombre période des guerres de religion a trop occulté, en France, l'apport de notre pays au mouvement des grandes découvertes de la première moitié du XVI^e siècle. Faut-il rappeler que c'est à l'instigation de François I^{er} que le Génois Jean de Verrazane (Christophe Colomb n'était-il pas également génois ?) entrepris sa célèbre exploration qui conduisit pour la première fois des Européens à pénétrer dans la baie de New York ? Faut-il rappeler que le Normand Pinot Paulmer de Gonville arriva au Brésil quatre années seulement après sa découverte par Cabral ? Et les Nicolas Durand de Villegagnon, Jean Ribault, Laudonnière Ravardière furent leurs dignes émules.

L'œuvre des religieux français est également à redécouvrir : André Thevet et Jean de Léry nous ont laissé de précieux témoignages. La présence française, sous le couvert des missions jésuites, mérite aussi une analyse détaillée ; les entreprises des Pères Chomé, Labbé, du Toit sont encore à étudier. Les travaux des Pères minimes Charles Plumier et Louis Feuillée contribuèrent pour leur part à l'élaboration des œuvres de Linné et de Buffon et préfigurèrent les voyages scientifiques de La Condamine, Bouguer, Godin et tant d'autres.

- Enfin, troisième élément ayant motivé l'orientation nouvelle du Centre, l'importance des avancées en histoire maritime de ces dernières années nous permet d'envisager de nombreux thèmes communs de recherche. Il serait intéressant, par exemple, de comparer le système d'inscription maritime mis en place par Colbert au *Matricula del Mar* de la Marine espagnole. Ceci nous permettrait comprendre les raisons pour lesquelles les deux puissances fortement peuplées qu'étaient au XVIII^e siècle l'Espagne et la France ne réussirent pas à mobiliser chacune plus de 60000 marins, tandis que l'Angleterre avec seulement 6 millions d'habitants parvint à un volant de 121000 hommes. L'importance de la coopération navale entre l'Espagne et la France, notamment entre 1701 et 1815, devrait induire une complémentarité naturelle sur de nombreux axes de recherches, une démarche d'autant plus nécessaire que le XVIII^e siècle naval est historiographiquement plutôt connu sous l'aspect du duel franco-anglais.

De surcroît ces travaux complèteraient utilement notre vision sur les interactions entre État, Marine, Économie et Religion. En effet, l'édification d'une puissante marine n'aurait-elle pas été l'un des principaux moteurs du développement économique comme le laisse penser l'histoire des Provinces-Unies au XVII^e siècle, de la Grande-Bretagne au XVIII^e siècle et des États-Unis au XIX^e siècle?

Cette interaction entre Marine, Économie et Société qui fit trop souvent défaut à l'Espagne et à la France ne pourrait-elle pas expliquer, bien plus que leur imprégnation catholique comme le considérait Max Weber dans *L'Éthique protestante et l'Esprit du Capitalisme*, le retard qui fut périodiquement le nôtre dans le domaine économique?

Christian BUCHET,
directeur du Centre

Activités au cours de l'année universitaire 1997-1998

- Mardi 2 décembre 1997 : séance inaugurale du Centre en présence de Madame M.-L. Fédérici, ambassadeur du Pérou en France.

Conférences :

- « Le séjour français du navigateur et cosmographe Pedro Sarmiento de Gamboa », par Monsieur l'ambassadeur José Miguel Barros, membre de l'Académie chilienne d'Histoire.

- « Les liens maritimes entre la France et le Pérou du XVIII^e au XX^e siècles », par Monsieur Georges Ortiz, professeur à l'École supérieure de guerre navale du Pérou.

- 28, 29 et 30 janvier 1998, colloque sur *Le Naufrage*, à l'Institut catholique de Paris, dont les actes sont sous presse.

Journées d'études au cours de l'année universitaire 1998-1999

Mardi 15 décembre 1998, de 17 heures à 19 heures, en salle B 14

- « Le second des grands voyages de Jean de Verrazane : en Amérique du Sud (1526-1527) », par le Sénateur Jacques Habert, de l'Académie des Sciences d'outre-mer.

- « Le commerce français dans la rivière de la Plata durant la guerre de la

Succession d'Espagne », par M. Fernando Jumar, professeur à l'université nationale de la Plata (Argentine).

Mardi 16 février 1999, de 17 heures à 19 heures, en salle B 14

- « Les réductions du Paraguay, modèles pour les théocraties missionnaires du Pacifique », par Madame Claire Huetz de Lemps-Laux.

- « Les sœurs de Picpus en Amérique latine : les premières missions d'éducation (XIX^e siècle) », par Mme. le Doyen Chantal Paisant.

Mardi 13 avril 1999, de 17 heures à 19 heures, en salle B 14

- « La Marine française au service de la diplomatie française en Amérique du Sud » (première moitié du XIX^e siècle), par M. Jean Meyer, professeur à l'université de Paris-Sorbonne.

- « Les regards portés sur l'Amérique du Sud par les officiers de Marine français » (XIX^e siècle), par M. le Contre-amiral François Bellec, de l'Académie de Marine.

Ces conférences se tiennent à l'Institut catholique de Paris, 21, rue d'Assas, 75006 Paris. Si vous souhaitez être régulièrement tenu informé des activités du Centre ou pour tout autre renseignement adressez-vous à Christian Buchet ou Sophie Giraud-Forte, tel. 01 44 39 52 00 - fax. 01 44 39 52 67.

Comité de Documentation historique de la Marine

Conférences 1998-1999

- 17 novembre 1998 : Etienne Taillemite, « Les nouveaux États d'Amérique latine vus par les marins français (1820-1840). »
- 15 décembre : Hélène Blais. « Les officiers de marine dans le Pacifique (1815-1845) : hommes de terrain, hommes de science. »
- 19 janvier 1999 : Rémi Monaque. « La Touche-Tréville : l'amiral qui défiait Nelson. »
- 9 février : François Brezet. « Tirpitz, un portrait à multiples facettes. »
- 16 mars : Dominique Brisou. « La révolution industrielle dans les arsenaux de la marine française au XIX^e siècle. »
- 13 avril : René Burlet. « Évolution des techniques de vogue des galères de l'Antiquité au XIX^e siècle. »
- 4 mai : Philippe Haudrère. « Le tricentenaire de la naissance de La Bourdonnais : un idéal malouin. »
- 8 juin : Martin Motte. « Théophile Delcassé : Marine et Diplomatie. »

Au Musée de la Marine, les mardis à 17 heures.
Palais de Chaillot (entrée par les jardins - porte de la Conservation),
Métro : Trocadéro – Le stationnement est interdit dans les jardins.

Séminaire d'histoire maritime médiévale et moderne

Chargé de conférences : Christian Villain-Gandossi

Année universitaire 1998-1999

Thèmes : 1. Typologie des sources de l'histoire maritime

(analyse interne et comparaison des différents types de sources).

2. Élaboration du *Nouveau Glossaire nautique* d'Augustin Jal (suite).

- Mercredi 18 novembre 1998 : Jean Boudriot. « Présentation de sources iconographiques se rapportant à la petite marine sous l'Ancien Régime ». Élaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.
- Mercredi 16 décembre : Cdt. C. Forrer. « Iconographie des bateaux d'Asie du Sud depuis le VIII^e siècle ». Élaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.
- Mercredi 20 janvier 1999 : Cdt. R. Dobenik. « A propos de problèmes de traduction

et de normalisation du vocabulaire maritime ». Élaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

Mercredi 17 février : Édith Garnier. « Les galères du Levant dans le jeu de la politique en Méditerranée au XVI^e siècle ». Cdt. H. Michea. « La nomenclature des premières machines à vapeur (1783-1816) au travers de documents d'époque ».

Mercredi 18 mars : Débats autour de l'élaboration d'une grille d'analyse de l'image du navire, animés par Ch. Villain-Candossi, J. Boudriot, E. Rieth, en relation avec des articles du *Nouveau Glossaire nautique*.

Mercredi 14 avril : Cdt. S. Rateau. « De l'influence du vocabulaire maritime sur notre parler quotidien ». Élaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

Mercredi 19 mai : Débats autour du vocabulaire maritime en Normandie au Moyen Âge, animés par Anne Merlin-Chazelas, en relation avec des articles du *Nouveau Glossaire nautique*.

Mercredi 17 juin : M. A. Abeydeera. « Voyager à bord du *Boa Esperança* : caravelle portugaise faite sur le modèle du XVI^e siècle ». M.J.L. Cortès. « Le caïque d'Yport : origines, construction, vie à bord ».

Les séances se tiennent à l'École pratique des Hautes Études – Section des sciences historiques et philologiques, à la Sorbonne, 45-47, rue des Écoles, Escalier E, 1^{er} étage, salle Delamare, à partir de 14 heures.

Séminaire de Jean Meyer, 1998-1999

Thème : **Les grandes batailles navales.**

- 18 novembre 1998 : Jean Meyer. « Les grandes batailles de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1690-1694) : Béveziers-La Hougue; l'attaque du convoi de Smyrne. »
- 2 décembre : Jean Berenger. « L'Invincible Armada (1598). »
- 6 janvier 1999 : Michel Vergé-Franceschi. « La France l'emporte à Velez-Malaga (1704), mais Gibraltar reste anglais ».
- 3 février : André Zysberg. « Une bataille de galères : Lépante (1571) ».
- 3 mars : Michèle Battesti. « Aboukir (1798) ».
- 7 avril : Philippe Haudrère. « Stratégie et batailles navales entre les puissances européennes dans l'Océan Indien au XVIII^e siècle ».
- 5 mai : Michel Balard. « La Méloria (1284). »
- Vendredi 7 mai : Jean Meyer. « La guerre sous-marine (1914-1918 et 1939-1945). Étude comparative. »

Au Musée de la Marine (entrée par la porte de la Conservation)
le mercredi à 18 heures.

Université d'Arras, d'Amiens et du Littoral
 Année universitaire 1998-1999
 DEA Histoire et civilisation
 Programme de l'option 4 :
Le littoral de la mer du Nord et de la Manche
 Responsable : M. P. Villiers
 Rappel : l'option n° 4 comprend 5 modules.

Module 1 : Du littoral de la mer du Nord et de la Manche aux espaces océaniques.
 Responsable : M. P. Villiers.

21 octobre : La rivalité hispano-hollandaise en Manche et mer du Nord : 1560-1640,
 (M. P. Villiers).

Module 2 : Aspects comparatistes : La Méditerranée et l'Océan V^e-XV^e siècles.
 Responsable : M. G. Jehel, professeur Amiens.

4 novembre : Historiographie thématique des études d'histoire maritime méditerranéenne au Moyen Âge... (M.G. Jehel).

16 décembre : L'assurance maritime au Moyen Âge (M. G. Jehel).

Module 3 : Manche et Mer du Nord au Moyen Âge. Responsable :
 (M. J. P. Arrignon.)

18 novembre : ...Bateaux et techniques maritimes au Moyen Âge :
 (M. J. P. Arrignon.)

25 novembre : Ports et associations marchandes en Manche et Mer du Nord
 (J. P. Arrignon).

Module 1 (fin) : Responsable : M. P. Villiers.

2 décembre : Dunkerque, métropole corsaire de Philippe IV à Vauban.

9 décembre : Guerre, commerce et pêche, de l'Empire à la guerre 14-18 + Jeunes
 recherches en histoire maritime à l'université du Littoral (M. P. Villiers).

Module 4 : Les ports du Littoral. Responsable : M. C. Pfister et M. C. Borde.

20 janvier : Artisans d'art et vie portuaire en Flandre maritime XVII^e-XIX^e siècles,
 (M. C. Pfister).

27 janvier : Les ports de commerce français au XIX^e siècle, approche bibliographique,
 (M. C. Borde).

Module 5 : Vie politique et syndicale des gens de mer. Responsable : M. B.
 Béthouart.

4 février : Vie syndicale des milieux maritimes du Pas-de-Calais au XX^e siècle
 (M. B. Béthouart).

11 février ou mars ? : Jeunes recherches maritimes contemporaines sur le Littoral
 (M. B. Béthouart et X. Boniface).

Journée pluridisciplinaire à Dunkerque : L'Art et la mer, sous la direction de

G. Jehel :

mercredi 24 mars 1998, 11 h.-17h. : Musée portuaire de Dunkerque. D. Gondika :
 les vases grecs et crétois ; S. Curvellier, G. Jehel : l'art de la mer médiéval ;
 P. Villiers : batailles navales et art ; C. Borde : Les représentations du Transmanche ;
 C. Pfister : le musée portuaire de Dunkerque.

Les séances ont lieu le mercredi après-midi de 14 heures à 18 heures, à l'université
 du Littoral, Centre du Musée, 34, Grande-Rue, 62200 Boulogne-sur-mer,
 tél. : 03 21 99 43 00, fax : 03 21 99 43 91, salle du D.E.A.

Chronique d'histoire maritime

**La Maison Cruse et Hirschfeld
au milieu du XIX^e siècle**
par Paul Butel

**Boissons à bord des navires
au XIX^e siècle et « coliques sèches »**
par Pierre-Marie Niaussat

**Le vin sur l'eau :
tonneaux et gabares en Aquitaine**
par Pierre Nègre

PUBLICATIONS

**Livres et revues reçus
Comptes rendus**

AGENDA

**Manifestation d'hier et de demain
Séminaires de recherche**

Prix : 50 F

ISSN 0243-6671