

Introduction

Silvia Marzagalli



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6480>

DOI : [10.4000/cdlm.6480](https://doi.org/10.4000/cdlm.6480)

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2012

Pagination : 255-258

ISBN : 978-2-914-561-58-7

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Silvia Marzagalli, « Introduction », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84 | 2012, mis en ligne le 15 décembre 2012, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6480> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.6480>

Introduction

Silvia MARZAGALLI

Le 18 février 2011, le Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine a organisé, en collaboration avec l'Institut de Recherches et d'Études Pluridisciplinaires sur le Comté de Nice et l'Europe (IREP-COME), une journée d'études sur le thème des constructions navales en Méditerranée. Elle a réuni des spécialistes qui ont présenté les résultats de leurs recherches récentes ou en cours sur ce thème relativement délaissé par l'historiographie française, du moins pour l'époque moderne et pour le XIX^e siècle, avant que le navire à vapeur ne s'impose et que la généralisation du chemin de fer ne bouleverse l'univers du petit cabotage¹. Les sources pour étudier la construction navale existent pourtant – dans le cas exceptionnel de Gênes, étudié par Furio Ciciliot, dès le XII^e siècle – et elles sont même très abondantes, mais dispersées, et la collecte de données est toujours longue, laborieuse et néanmoins incomplète, comme le souligne Laurent Pavlidis pour le XIX^e siècle provençal.

Mal connue, la construction navale est un thème important à plus d'un égard. Tout d'abord, même si c'est une évidence, le navire est au cœur des échanges. Qu'il s'agisse d'animer le cabotage, d'entreprendre des voyages au long cours, ou d'assurer la maîtrise des routes maritimes par une marine de guerre, le monde méditerranéen avait besoin de toutes sortes d'embarcations. Or, celles-ci sont largement construites en Méditerranée – et cela est vrai encore au XIX^e siècle – même si quelques types de navires reprennent des modèles atlantiques ou s'en inspirent. Ainsi, si les premiers gros porteurs acquis par Gênes pour le transport de l'argent provenant d'Espagne au milieu du XVII^e siècle sont achetés en Hollande, les chantiers génois produisent les suivants. La République de Venise n'hésite pas, elle non plus, à acheter ses navires de guerre en Europe du Nord, avant d'en construire à son tour de puissants, dans les cales couvertes de ses arsenaux qui représentent une nouveauté dans le monde occidental. Ces processus ne sont jamais de simples reprises et imitations de savoirs venus d'ailleurs : les navires de guerre vénitiens étudiés par Guido Candiani sont par exemple adaptés aux contraintes de la faible

1. Voir cependant le numéro thématique intitulé « Les constructions navales dans l'histoire », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, 2005. Globalement, les travaux en France se sont focalisés sur la marine de guerre, nettement mieux documentée par ailleurs, ou, pour ce qui est de la construction de navires marchands, sur quelques ports atlantiques, comme Dunkerque, étudié par Christian Pfister-Langanay, *Constructeurs, charpentiers et navires à Dunkerque du XVII^e au XX^e siècle*, Dunkerque, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 2005. La Méditerranée a été davantage délaissée.

profondeur de la Lagune. La réciproque est par ailleurs vraie, et certains modèles atlantiques sont le produit des adaptations des unités qui ont vu le jour en Méditerranée.

Les contributions de ce dossier soulignent l'importance et la persistance au fil des siècles du savoir-faire en Méditerranée, et la longévité pluriséculaire de certains types de navires, signe incontestable de leur adéquation aux besoins. La maîtrise technique qui permet de construire ces bâtiments est diffuse, à condition que, comme le rappelle Furio Ciciliot pour la Ligurie de la fin du Moyen Âge, l'on puisse se procurer le bois et le fer nécessaires dans un arrière-pays proche. Pour de grosses commandes, toute une flottille assure le transport des matériaux vers le chantier, enclenchant ainsi des activités de commerce et de transport. Par ailleurs, les chantiers ne sont pas nécessairement permanents, dans les époques les plus reculées du moins : certains ne voient le jour qu'en fonction d'une seule commande, et disparaissent après. Comme le mentionne Luca Lo Basso, le savoir-faire est latent, et activé en fonction de la demande. Pour les petites embarcations de cabotage, le savoir-faire de maîtres-constructeurs locaux est primordial pour une clientèle qui, dans les cas du littoral de Gênes étudié par Furio Ciciliot, est différenciée dès le XI^e siècle, et dont une partie aurait eu du mal à accéder à des marchés plus lointains pour acquérir ses bateaux. Les petits bâtiments sont de tout temps les plus nombreux : Laurent Pavlidis rappelle que les chantiers provençaux ont produit au cours du XIX^e siècle quelque 10 000 unités de moins de 10 tonneaux, à côté de 2 700 environ dépassant cette capacité.

Outre les aspects techniques – quels bâtiments, avec quelles caractéristiques construit-on ? – la construction navale constitue une activité économique à part entière qui doit être étudiée en tant que telle. Sa santé reflète la conjoncture globale, qui lui impose aussi de faire face à la concurrence, et au défi de la nécessaire adéquation technologique aux évolutions des activités maritimes. La demande joue sans conteste un rôle moteur dans l'essor et le déclin des chantiers navals, qu'il s'agisse de celle émanant des patrons locaux, d'entrepreneurs privés, ou encore des États. C'est l'étude des réponses données à cette demande dans la République de Gênes à l'époque moderne qui permet à Luca Lo Basso d'affirmer avec conviction, contre l'image de décadence transmise par l'historiographie italienne, la vitalité de la construction navale ligure à cette époque, voire son caractère innovant. Guido Candiani le confirme indirectement, lorsqu'il montre que dans la seconde moitié du XVII^e siècle la République de Venise louait ses navires de guerre entre autres aux Génois ; mais il démontre aussi le niveau technologique atteint par la construction navale vénitienne, prenant lui aussi le contre-pied d'une historiographie qui a assimilé un peu trop rapidement l'idée que l'émergence du monde atlantique s'accompagne nécessairement d'un rapide déclin des économies méditerranéennes. C'est toujours la demande qui détermine les fortunes des constructions navales dans les ports provençaux du XIX^e siècle étudiés par Laurent Pavlidis, et de celles d'Hermopolis, dans l'île de Syros, dont la capacité productive dépasse celles de Provence et de Ligurie, comme cela ressort de l'étude comparée menée par Apostolos Delis. Dans ce contexte, ce sont des communautés tout entières qui vivent de cette activité.

En fonction des types de navires, des savoir-faire et des compétences spécifiques peuvent être nécessaires. Ils sont reconnus par le marché, et le cas des navires de guerre est à cet égard exemplaire. Luca Lo Basso, qui démontre chiffres en main le coût et la taille élevés de ces navires, atteste le savoir-faire génois lorsqu'il constate que les commettants étrangers n'hésitent pas à s'approvisionner dans les chantiers ligures. Pour le renouveau de la marine de guerre ottomane et pour la construction de la marine de guerre égyptienne, Daniel Panzac rappelle l'apport des ingénieurs et des techniciens européens et américains, soulevant plus généralement la question du transfert des savoir-faire qui ont permis au monde méditerranéen une adaptation constante des types de navires, par emprunts mutuels, tout en maintenant en même temps une grande variété de modèles, avec leurs spécificités locales. Plusieurs auteurs soulignent d'ailleurs la difficulté, du Moyen Âge jusqu'au XIX^e siècle, de connaître exactement les caractéristiques de tel ou tel type de navire, dont le nom peut d'ailleurs recouvrir, dans des espaces différents, des réalités distinctes, tout comme deux termes différents peuvent indiquer des modèles fort similaires. Pour les grandes unités, outre le problème de leur construction et de leur entretien, se pose aussi celui de leur commandement, qui impose, toujours dans le cas égyptien, des transferts croisés. Avec l'emploi d'Européens au service de la marine égyptienne, et le cas des jeunes Égyptiens envoyés en formation en France, on retrouve la thématique du « travail chez l'Autre » qui fait l'objet de l'autre dossier de ce numéro des *Cahiers de la Méditerranée*. Sans surprise, serait-on tenté d'ajouter, car la Méditerranée peut être avant tout définie comme un espace de circulations.

Enfin, le thème des constructions navales permet d'aborder celui des usages des navires et de leur lien avec l'économie au sens large du terme, au-delà des seuls aspects relevant de la construction navale en elle-même en tant qu'activité économique. Maria-Lucia de Nicolò nous en offre un bon exemple avec l'adoption en Adriatique des tartanes et des techniques de pêche (françaises ou catalanes), au moment où les sociétés méditerranéennes post-tridentines alimentent une demande de poisson plus soutenue que par le passé, ce qui nous rappelle au passage que l'histoire économique ne saurait faire l'impasse sur les aspects culturels dans lesquels elle est « encadrée ». Elle montre également comment, à partir de ces changements introduits dans la typologie des navires et dans les techniques de pêche, les communautés se trouvent à devoir réglementer les usages de la mer, entrant dans d'interminables conflits ; mais aussi comment les capitaux plus importants investis dans les activités halieutiques enclenchent un processus de différenciation sociale et de paupérisation des pêcheurs. Apostolos Delis souligne l'adéquation entre la typologie des navires produits en Provence, Ligurie, et Hermopolis et la géographie et la typologie des trafics dans lesquels ces ports sont insérés, particulièrement évidente pour ce qui concerne les besoins de transport des céréales de la mer Noire par les Grecs. Mais la corrélation entre routes, trafics et navires n'est pas pour autant si évidente, comme les données issues de la base de données Navigocorpus que j'ai pu analyser semblent l'indiquer. Sans doute faudrait-il approfondir la question en ajoutant la nature des cargaisons, le pavillon, les modalités de gestion et le ratio hommes/équipages pour parvenir à une

compréhension plus fine des logiques de navigation en Méditerranée à l'époque de la marine à voile. Ce dossier devrait permettre en tout cas de montrer l'intérêt qu'il y a à remettre ces aspects apparemment techniques sur le métier, faute de quoi nous risquons de passer à côté d'éléments importants qui structuraient la vie des communautés maritimes du passé et qui donnaient toute sa vitalité à la Méditerranée.