# Introduction

Depuis l'épopée d'Ulysse, en passant par la *Nef des fous* et autres bateaux ivres, ou encore les romans de Jules Verne ou d'Ernest Hemingway, force est de reconnaître que le périple maritime et ses risques sont profondément inscrits dans l'imaginaire occidental comme autant de métaphores du destin humain. Nous en gardons bien des traces dans la langue, qui nous invite, après avoir *largué les amarres*, à *garder le cap*, à ne pas *perdre sa boussole*, et à *résister contre vents et marées* pour *parvenir à bon port*.

Plus *terre à terre* – la France de l'époque moderne est après tout un pays profondément agricole, où deux Français sur trois sont des paysans – la mer et les océans ont représenté le gagne-pain quotidien pour des milliers de marins et de pêcheurs, qui louvoient entre espoir de gain ou d'aventure pour certains, et crainte face à ce « territoire du vide », pour reprendre la belle expression d'Alain Corbin, où la mort n'est jamais bien loin, pour beaucoup d'autres. L'océan représente aussi une expérience de terreur indicible pour les millions d'Africains déportés de force pour servir comme main-d'œuvre dans une économie en voie de mondialisation, alors que les premières craintes de surexploitation des ressources halieutiques mobilisent les administrateurs et que la volonté d'orienter et contrôler les flux commerciaux occupe économistes et ministres.

Au-delà de mises en scène spectaculaires –le *Titanic* de James Cameron demeure à ce jour le plus grand succès du box-office français – la mer est perçue en effet avant tout, pendant des siècles, comme une ressource et une voie de transport : l'interconnexion grandissante entre des marchés éloignés dépend de la capacité d'acheminer à bas coût des quantités de plus en plus importantes de produits, ce qui jusqu'au milieu du XIX^e^ siècle passe pour l'essentiel par la voie maritime, avant que l'invention des machines à vapeur ne vienne réorganiser les circuits de distribution sur les continents et, surtout, baisser énormément les coûts du transport tant terrestre que maritime, facilitant ainsi l'accès aux produits commercialisés à un plus grand nombre de consommateurs. Encore aujourd'hui, 90 % du commerce mondial s'effectue par voie maritime. Le creusement de canaux (et bientôt la fonte des

«Atlas de la navigation en France à la veille de la Révolution», Silvia Marzagalli
ISBN 978-2-7535-9283-4, Presses universitaires de Rennes, 2023, www.pur-editions.fr

calottes polaires), la conteneurisation, la mécanisation et robotisation des différentes phases de chargement et déchargement, participent à une recherche permanente de gain de temps et baisse de coûts, pour une plus grande rentabilité. Nous commençons à peine à prendre collectivement la mesure des conséquences de ces choix sur nos vies et notre planète.

S'il est vain de rechercher le moment précis de bascule, le XVIIIe siècle a indéniablement représenté, pour les Européens, une époque d'intensification massive du commerce. La durée des trajets structurant les échanges, durée au demeurant aléatoire en raison des vents et des conditions météorologiques, se mesure à l'époque encore en semaines, plutôt qu'en jours ou en heures. Des milliers de trajets plus courts concourent toutefois à organiser les espaces commerciaux, selon des temporalités qui leur sont propres. La frénésie de rentabilité perce déjà dans les trafics ou les secteurs qui requièrent d'importants capitaux, qui imposent des rythmes aliénants : la pêche à Terre-neuve en fournit un bon exemple.

Nous disposons de nombreuses études consacrées aux trafics au long cours de l'époque moderne et plus spécifiquement, aux ports français du XVIIIe siècle. Une situation documentaire favorable et une longue tradition historiographique – celle française a occupé une position prééminente, dans les années 1950-1970, dans la recherche internationale en histoire maritime – ont engendré une production importante qui n'a pas d'équivalent dans d'autres pays européens. La génération d'historiens nés au début du XXe siècle qui compte dans ses rangs Fernand Braudel (1902-1985), Charles Carrière (1906-1986), Auguste Toussaint (1911-1987), Michel Mollat du Jourdin (1911-1996) ou encore Louis Dermigny (1916-1974) a entamé un cycle de recherche particulièrement fécond. Prenant leurs distances vis-à-vis d'une histoire bataille désormais décriée, ils ont accompagné l'essor des études sérielles que la génération des historiens nés dans les années 1920 ou aux débuts des années 1930 a poursuivi : parmi eux, Paul Butel, Pierre Chaunu, François Crouzet, Christian Huetz de Lemps, Pierre Jeannin, Jean Meyer, Michel Morineau, Jean Tarrade, et les nombreux chercheurs italiens qui viennent alors se former à Paris, lieu de passage incontournable, tels Ruggiero Romano ou Alberto Tenenti. Leurs études quantitatives apportent une contribution décisive à la connaissance du grand commerce et ses rythmes de navigation. Initiateur des colloques internationaux d'histoire maritime dont les quatre premiers ont tous lieu à Paris, Michel Mollat du Jourdin contribue grandement à structurer ce champ de la recherche. Parallèlement, sa visibilité est accrue par la collection lancée en 1951 « Ports, Routes, Trafics » par l'éditeur SEVPEN, qui connaît ses heures de gloire dans les années 1960 : sur un total de 28 titres, 19 sont sortis dans cette décennie, et la majorité (15) porte sur la période moderne. Si les horizons de ces chercheurs embrassent volontiers Séville et ses trafics atlantiques, le Portugal et son empire commercial, le commerce colonial français, ou encore les Philippines, la Chine et l'océan Indien, plusieurs monographies se consacrent aux trafics d'un seul port, à partir du dépouillement massif de sources sérielles de sa navigation. Le modèle a été donné par Fernand Braudel et le jeune Ruggiero Romano avec leur étude de Livourne aux XVIe et XVIIe siècles.

Dans les années 1970 – 1980, l'intérêt des historiens maritimistes se tourne vers le XVIIIe siècle français, relativement délaissé jusque-là, en dehors des recherches de Pierre Dardel sur Rouen et Le Havre. La description de l'évolution du commerce et de la navigation s'accompagne progressivement d'une attention plus marquée aux acteurs et aux pratiques commerciales qui soutiennent les trafics, et tout particulièrement au monde du négoce comme composante d'une société urbaine complexe propre aux villes maritimes. Chaque grand port français du XVIIIe siècle fait alors l'objet d'une thèse : Nantes (Jean Meyer), Bordeaux (Paul Butel et Christian Huetz de Lemps), Marseille (Charles Carrière), Dunkerque (Christian Pfister), Saint-Malo (André Lespagnol). Leurs apports se retrouvent dans les beaux volumes édités chez Privat dans la collection « Histoire des villes ». En parallèle, des recherches s'intéressent aux arsenaux et ports militaires (Martine Acerra, Gérard Le Boüedec), au commerce de la Compagnie des Indes (Philippe Haudrère), à la traite négrière (Serge Daget, Jean Mettas, Éric Saugera). Plus récemment, les études consacrées à la caravane maritime en Méditerranée (Daniel Panzac, Gilbert Buti) et aux activités de cabotage (Gérard Le Bouëdec, Thierry Sauzeau, Gilbert Buti) ont permis d'explorer des activités peut-être moins éclatantes, mais fondamentales pour les sociétés maritimes qui s'y adonnent.

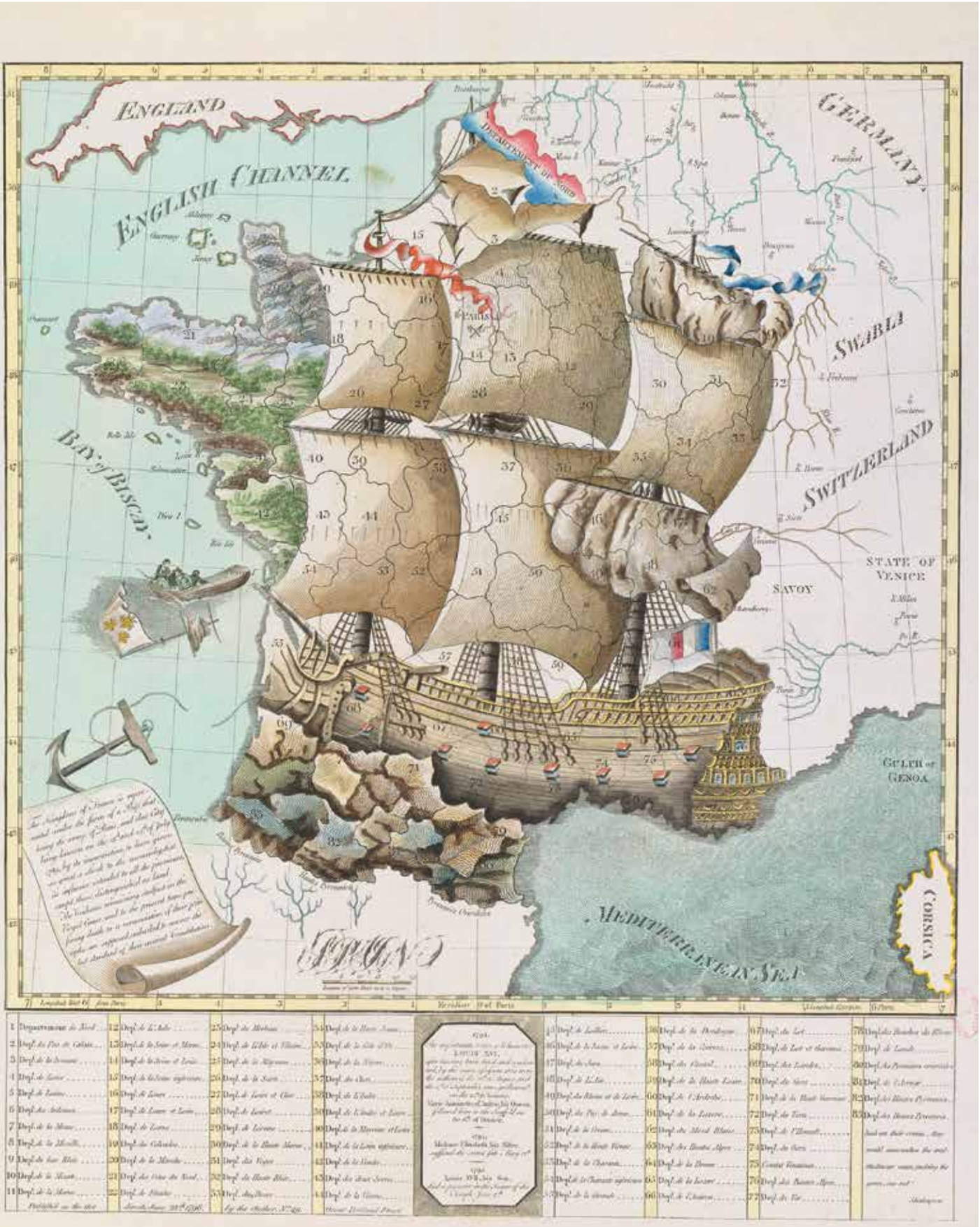
Cet ouvrage intègre bien évidemment les apports de cette riche historiographie, et ceux de tous ces historiens et les quelques historiennes qui ont tant bien que mal essayé de poursuivre ce filon de recherche alors que les regards s'éloignaient de plus en plus de l'histoire quantitative pour privilégier les approches culturelles ou l'histoire des représentations. Notre

«Atlas de la navigation en France à la veille de la Révolution», Silvia Marzagalli
ISBN 978-2-7535-9283-4, Presses universitaires de Rennes, 2023, www.pur-editions.fr

démarche vise avant tout à offrir une vision d'ensemble de l'interconnexion du tissu foisonnant des ports de France et de leur navigation à la fin des années 1780 sur la base d'une documentation largement inédite. Ce faisant, nous nous écartons en partie du sillon tracé par nos prédécesseurs. En effet, alors qu'une longue tradition conçoit les échanges maritimes selon une logique bilatérale et nationale, nous proposons ici de les penser comme un système : il s'agit dès lors de montrer comment ses différentes composantes s'imbriquent entre elles. Notre analyse montre à plusieurs reprises l'importance des échanges à l'intérieur d'une province, d'une part, et l'existence de circulations parfois bien plus importantes avec l'étranger qu'avec le reste des ports métropolitains, d'autre part. Les données semblent ainsi contredire l'existence en France à la fin de l'Ancien Régime, d'un marché national, aussi bien pour le transport, que pour les produits, et suggérer la nécessité de ne pas postuler la pertinence d'une lecture agrégée au niveau national. Aussi, la vision proposée par notre cartographie s'efforce de dépasser le point de vue d'un seul port, perspective largement privilégiée par les monographies d'histoire maritime dont il a été question, qui se proposaient de retracer les aires commerciales et les dynamiques d'une ville maritime et leur évolution, pour expliquer la croissance ou le déclin urbain. Sans négliger cette perspective pour éclairer tel ou tel questionnement, nous avons essayé d'offrir une vision globale des trafics, des activités et des pavillons étudiés, en multipliant les regards et les points de vue. Les pesées globales s'ouvrent alors, lorsque les sources le permettent, vers des approfondissements d'un cas particulier, susceptible d'éclairer des pratiques ou des modalités de fonctionnement, même lorsqu'elles ne sont pas forcément représentatives des tendances de fond. Le cas individuel vient alors indiquer l'horizon du possible. Cette approche a été possible grâce au recours à la base de données relationnelles Navigocorpus qui nous permet à tout moment d'interroger les sources collectées aussi bien pour aboutir à une vision agrégée que pour mettre en valeur l'itinéraire d'un capitaine. La cartographie de cet univers maritime vient ainsi étayer la démonstration en donnant à voir les caractéristiques de cette navigation.

L'ère numérique contribue en effet à modifier les pratiques de l'historien, car elle élargit le spectre des possibilités qui s'offrent pour valoriser les sources. La quantification des échanges (nombre de navires, tonnage, valeur) propre à la séquence historiographique des années 1970 limitait la possibilité de saisir pleinement les échanges dans leurs interconnexions : les flux étaient perçus à l'entrée et/ou à la sortie d'un port, souvent à partir d'une seule source majeure, dont l'exploitation absorbait les forces du chercheur, obligé de reparcourir l'ensemble de ses fiches cartonnées ou perforées pour chaque variable qu'il souhaitait mettre en valeur. La logique fine de l'ensemble, qui naît d'interactions multiples, était ainsi généralement effacée par l'agrégation des données : ainsi, un tableau pouvait chiffrer le nombre de sorties par pavillon, un autre préciser les destinations, sans que le lecteur puisse savoir si un tel pavillon dominait la navigation vers une destination particulière. L'usage de sources centrées sur le port étudié introduisait aussi des distorsions, amenant à penser que les localités environnantes, dont on retrouvait les bâtiments à des nombreuses reprises, dépendaient du port principal. Face à l'aridité de la succession de tableaux et graphiques, certains se sont d'ailleurs repliés dans la micro-histoire d'un armateur ou d'une expédition, qui offre la possibilité d'une histoire incarnée permettant de saisir les acteurs et leur rôle. Mais il semble possible aujourd'hui de relancer une approche quantitative plus large qui participe à une lecture systémique des échanges, tout en gardant la possibilité ouverte de suivre une destinée singulière, en variant constamment d'échelle et en profitant des apports des lectures « macro » et « micro ». À l'ère du digital, nous sommes en effet à même de gérer de manière infiniment plus souple plusieurs dizaines de milliers d'itinéraires maritimes avec toutes leurs variables, en interrogeant simultanément plusieurs d'entre elles. La base de données qui a servi à la saisie et la mise en forme des sources permet ainsi la mise en carte des différents aspects de la navigation, texte, cartographie et iconographie s'épaulant mutuellement. Cet ouvrage repose, pour l'essentiel, sur la documentation produite à l'époque par l'amirauté de France – institution chargée du contrôle de la navigation et de la perception d'une série de redevances – et par le bureau de la Santé de Marseille, préposé avant tout à la prévention du risque épidémique lié à la présence quasi endémique de la peste sur les rivages du Levant. Si les sources marseillaises couvrent presque entièrement le siècle des Lumières, la situation documentaire est beaucoup moins favorable pour ce qui concerne celles de nature fiscale produites par les bureaux de l'amirauté, ce qui nous a amené à centrer nos propos sur les années qui précèdent la Révolution française. Outre la présence de nombreuses enquêtes chiffrées menées sous le règne de Louis XVI, auxquelles les administrateurs recourent de plus en plus volontiers pour penser l'action politique, le processus révolutionnaire

«Atlas de la navigation en France à la veille de la Révolution», Silvia Marzagalli
ISBN 978-2-7535-9283-4, Presses universitaires de Rennes, 2023, www.pur-editions.fr




«Atlas de la navigation en France à la veille de la Révolution», Silvia Marzagalli
ISBN 978-2-7535-9283-4, Presses universitaires de Rennes, 2023, www.pur-editions.fr

**LE ROYAUME DE FRANCE REPRÉSENTÉ SOUS FORME DE BATEAU, 1796.**

Cette extraordinaire gravure britannique, d'excellente facture, montre une carte de France sur laquelle s'impose un navire à trois mâts, armé d'une vingtaine de canons. On distingue tout d'abord les départements, numérotés, puis identifiés en bas de l'image. L'annexion récente des Pays-Bas autrichiens, votée par la Convention au mois d'août 1795, est bien évidemment ignorée. L'auteur de la carte se positionne en effet clairement du point de vue légitimiste. La cartouche centrale en bas rappelle les condamnation à mort et l'exécution du roi en janvier 1793, « par ces mêmes assassins qui ont été les auteurs du 10 août et du 2 septembre [1792] ». Nul besoin, pour le lecteur cultivé de l'époque, d'expliciter davantage : la prise de Tuileries et la déposition du roi qui s'en suit, et le début des massacres de septembre, sont placés ici sur un pied d'égalité, et la responsabilité est attribuée aux hommes qui dirigent la nouvelle Convention, qui ne prend en réalité fonction que le 21 septembre. Le cartouche évoque également la mise à mort de Marie-Antoinette et de Madame Élisabeth, la sœur du roi, et le décès du dauphin, âgé de 8 ans, survenu à la prison du Temple le 8 juin 1795.

La didascalie de gauche évoque l'insurrection de Paris le 13 et 14 juillet et son extension à toutes les provinces de France, exceptées celles représentées sur la carte comme un territoire rural – par opposition au maritime – correspondant à la Bretagne et à une partie de la Normandie. L'image oppose ainsi deux Frances : celle révolutionnaire, représentée comme un bateau de guerre dont le câble de l'ancre a cassé, et celle rurale, restée fidèle à la cause royale, préférant la mort à la « renonciation de leurs principes ». Trois Vendéens s'efforcent depuis une chaloupe de récupérer l'étendard au pavillon blanc fleurdelisé des Bourbons, tombé à l'eau. La didascalie explicite la dimension symbolique de leur tentative de retrouver « *the lost standard of their ancient Constitution* ».

BNF, département Cartes et Plans, GE B 12965.

a aussi amené à la saisie des papiers courants du dernier amiral de France, préservant ainsi des registres inestimables pour l'étude de la navigation des années 1780. Mobilisant des milliers des données largement inédites relatives aux trajets maritimes dont les archives fiscales et sanitaires de l'époque livrent la trace, et mettant à profit quelques-uns des outils que l'ère numérique offre à l'historien, l'ouvrage propose ainsi une vision cartographiée de la France à la fin de l'Ancien Régime à partir de ses littoraux. C'est en scrutant les itinéraires de milliers de patrons de barque et de capitaines qui entrent et sortent des ports de France, qu'il a été possible de mettre en avant quelques-unes des logiques étatiques, diplomatiques, économiques à l'œuvre dont ces gens de mer sont à la fois les acteurs et les instruments. Sans négliger le commerce au long cours, les données collectées jettent un éclairage important sur les trafics de cabotage.

Le moment saisi et cartographié ici s'inscrit à l'issue d'un siècle de forte croissance des échanges, rythmé par l'alternance des périodes de guerre et des années de paix qui imposent des stratégies de navigation différentes. La croissance commerciale du XVIII^e^ siècle dépasse celle démographique, pourtant bien réelle : la population française passe de 21-22 millions de consommateurs en 1715 à 28 millions en 1789. Pendant la même période, le commerce extérieur français augmente toutefois au taux de 2,25 % par an ! La composante coloniale, que les autorités de l'époque incluent dans la balance du commerce extérieur, en constitue le moteur : sucre, café, indigo représentent, dans les années 1787-1789, un tiers de la valeur des importations de la France métropolitaine, et un tiers aussi de ses exportations en direction de l'Europe et de l'Empire ottoman. Or, le commerce colonial et celui avec l'océan Indien sont, comme la pêche hauturière, extrêmement vulnérables aux conflits, et dépendent aussi très largement de la capacité de l'État français de les protéger, que ce soit militairement, diplomatiquement ou par une politique commerciale protectionniste.

Avec leur longueur inhabituelle – plus de 22 ans de conflits quasi ininterrompus, en dehors de la courte paix d'Amiens (1802-1803) –, les guerres de la décennie révolutionnaire et celles napoléoniennes ont un impact majeur sur les ports de la façade atlantique métropolitaine, dont le commerce antillais avait fait la fortune au XVIII^e^ siècle. Le conflit entraîne la perte de Saint-Domingue et sonne le glas du modèle du négoce et de croissance propre au XVIII^e^ siècle qui avait tant contribué à la prospérité de la façade maritime française au XVIII^e^ siècle, en révélant la fragilité du système. Cette évolution s'inscrit au demeurant dans un processus plus large de transformation de l'économie du monde occidental, sur fond d'indépendance des Amériques et d'abandon progressif, avec des temporalités variées, de la traite négrière et de l'esclavage au cours du XIX^e^ siècle. Dans la respiration longue de l'économie, on pourrait se demander si le XVIII^e^ siècle ne représente finalement qu'une parenthèse contenant, dans

«Atlas de la navigation en France à la veille de la Révolution», Silvia Marzagalli
ISBN 978-2-7535-9283-4, Presses universitaires de Rennes, 2023, www.pur-editions.fr

ses propres dynamiques de croissance, les germes de son dépassement. La « splendeur des Îles » qui fait la fortune des négoces portuaires repose en effet sur l'exploitation sans précédent d'esclaves africains déportés par millions. Que ce soit en raison de l'essor d'une pensée humanitaire ou par le coût croissant de ce système (en raison de la hausse considérable du prix des esclaves et du maintien de l'ordre dans les sociétés esclavagistes), le tournant qui mène à l'abandon de l'esclavage dépasse le seul contexte français. Le succès de la révolte des esclaves de Saint-Domingue à partir d'août 1791 a certes été facilité par la guerre civile à laquelle se livrent alors colons blancs et libres de couleur autour de l'exercice des droits politiques garantis par la Révolution : mais le déséquilibre des rapports de force et les tensions extrêmes engendrées par l'intensification de l'économie de plantation sous le poids de la demande des consommateurs européens ne sont pas le fruit de la Révolution, mais la conséquence du choix du recours massif à l'esclavage fait par les Européens.

Un deuxième élément de fragilité du modèle commercial du XVIII^e^ siècle vient de la contradiction fondamentale entre un système d'échanges qui se veut national et une demande qui est fortement internationale : cette contradiction est source permanente de conflit entre colons et métropoles et n'épargne pas la Grande-Bretagne. Dans les colonies françaises, le désir de se soustraire au carcan de l'exclusif alimente une contrebande active qui fragilise les marges de profit du négoce métropolitain, déjà orientées à la baisse au cours du dernier tiers du XVIII^e^ siècle par la multiplication des opérateurs et la hausse généralisée du volume des échanges. Les tensions créées par l'existence d'empires dont les bénéfices sont théoriquement réservés à leur métropole se manifestent aussi sur le plan international, en alimentant les conflits entre puissances européennes tout au long du siècle. L'érosion du premier empire colonial français, en 1713 avec la perte de Terre-Neuve, de l'Acadie et de la baie d'Hudson, en 1763 avec celle de la Nouvelle France, soit d'environ un tiers du continent nord-américain, se parachève avec la perte de Saint-Domingue, devenue république indépendante de Haïti en 1804, et de l'île de France (Maurice) en 1815. Ces conflits européens permettent au demeurant de compenser, par les versements de subsides et le recours aux puissances neutres pour le service de transport en temps de guerre, les énormes déséquilibres de la balance commerciale française engendrés par le poids des réexportations coloniales. Le système d'échanges exclusif, qui fait de la France le principal fournisseur de l'Europe en sucre et café depuis les années 1730, se maintient aussi longtemps parce qu'il engendre des conflits internationaux qui permettent de rééquilibrer les comptes, au sein d'un complexe système multilatéral des circulations tant de biens que de flux financiers. Enfin – sans même insister sur les risques d'une dépendance massive de la prospérité coloniale française à une seule aire d'approvisionnement (Saint-Domingue) – le poids des colonies dans la structure des échanges français représente un ultime facteur de faiblesse : la diversification des exportations de la Grande-Bretagne, désormais engagée par ailleurs dans la production de biens manufacturés grâce à une mécanisation croissante des procédés de fabrication, lui assure déjà dans la seconde moitié du XVIII^e^ siècle une prééminence sur les marchés mondiaux que sa Marine protège efficacement. La croissance du commerce extérieur français, avec sa forte composante coloniale, n'a pas eu d'effets d'entraînement majeurs sur l'ensemble de l'économie française. Certes, les Antilles françaises produisent au XVIII^e^ siècle plus que les Britanniques, et à moindre coût : les denrées coloniales françaises alimentent ainsi une réexportation plus importante. Si on veut comparer les deux puissances coloniales, il convient toutefois de regarder au-delà de l'espace antillais. Le commerce avec les Treize colonies compte à la veille de leur indépendance, pour les Britanniques, deux fois plus en valeur que les marchés antillais. Les productions diverses, variées et complémentaires des colonies continentales anglaises alimentent des échanges complexes qui embrassent l'ensemble de l'Atlantique, contribuant à créer une toile dense de relations d'interdépendance. De la pêche au commerce de denrées coloniales, en passant par le trafic négrier, sans oublier les centaines de cargaisons de céréales, bétail, et produits manufacturiers qui sillonnent l'océan en long et en large, les échanges débordent largement le cadre du seul empire colonial, et déterminent la nature des relations que la Grande-Bretagne entretient avec le reste de l'Europe et des Amériques. Les consommateurs états-uniens restent au demeurant attachés aux productions anglaises même après 1776. Dans l'océan Indien, la prééminence britannique est pleinement acquise. Or, dans le cas français, ce degré de sophistication et d'intégration entre différentes aires n'a jamais été atteint : avant même sa perte définitive en 1763, la Nouvelle France a toujours souffert de son faible peuplement, et les colonies antillaises entretiennent autant que faire se peut, légalement ou pas, des relations avec les autres empires coloniaux.

Tout en prêtant une attention particulière à la croissance du commerce colonial et de la traite négrière qui lui fournit la main-d'œuvre nécessaire, cet ouvrage rappelle toutefois que ce commerce, certes structurant, n'est le fait que d'une poignée de grands ports. Si la navigation au long cours et avec les pays étrangers, qui préoccupe en priorité les autorités et les économistes de l'époque, a capté de manière majoritaire aussi le regard des historiens, il n'en demeure pas moins qu'une partie écrasante des activités maritimes s'effectue en réalité sur des trajets très courts. Au-delà des quelques ports connectés aux marchés américains et asiatiques, nous avons constaté que plus de trois cents « ports » (souvent de simples échouages) sont en activité le long des façades maritimes de la métropole. La documentation mobilisée nous a permis aussi, dans le cas du sel, de démontrer que les quantités commercialisées au

«Atlas de la navigation en France à la veille de la Révolution», Silvia Marzagalli
ISBN 978-2-7535-9283-4, Presses universitaires de Rennes, 2023, www.pur-editions.fr

sein du territoire placé sous la souveraineté du roi de France, mal connues, sont supérieures à celles exportées. Ce texte plaide aussi pour une prise en compte de l'ensemble des activités des littoraux français.

L'analyse donne à voir, tout d'abord, la présence de plus en plus pointilleuse de l'État, soucieux de contrôler les gens de mer qu'il réquisitionne en cas de besoin pour sa Marine, mais aussi les circulations des biens à une époque où l'on croit encore aux vertus du *doux commerce* et au rôle du législateur dans sa promotion. Ce contrôle a produit des sources importantes, en dépit des destructions opérées par le temps, que l'historien peut mobiliser pour questionner les réalités des circulations maritimes de l'époque. Le poids de l'État a été tout naturellement reconnu, sans toutefois que la vision des administrateurs ne devienne la nôtre : nous sommes enclins à penser que le souverain définit le cadre des échanges, mais ne les crée pas. Le cadre fixé par la monarchie est pris en compte par les acteurs, que ce soit pour en profiter quand il offre des primes ou des privilèges, ou pour estimer les risques de surcoût en cas d'infraction. Mais les législations étatiques des États modernes ne sont pas à même de s'imposer pleinement sur une mer que bien des juristes s'efforcent depuis le XVII^e^ siècle de concevoir comme libre. Du point de vue du négociant, l'État et sa législation ne sont donc que l'une des multiples variables à prendre en compte lorsqu'il conçoit et réalise une opération commerciale. Si la guerre – une année sur deux au XVIII^e^ siècle – offre des témoignages éclatants de la capacité du négoce international de contourner la législation des belligérants, il convient d'avoir toujours à l'esprit que la volonté du législateur ne coïncide jamais avec la réalité des échanges maritimes. Or, nous sommes tributaires des sources produites par les administrations étatiques : quand cela a été possible, des sources complémentaires ont été mobilisées pour éclairer les aspects dont les agents de l'État ne sont pas forcément au courant.

L'ouvrage présente ainsi l'activité des ports alors en activité sur les littoraux français, leur inégal rayon d'action, la nature de leur commerce. Les critères possibles de hiérarchisation étant multiples et leurs caractéristiques très variées, nous nous sommes efforcés de multiplier les points de vue, de peser les activités menées par les navires français et ceux étrangers, de prendre la mesure du degré d'intégration et de complémentarité entre les ports et les provinces maritimes françaises, et par-delà, entre des marchés imbriqués. La pêche hauturière, le commerce colonial et négrier, la navigation vers l'océan Indien et le Pacifique, ne doivent pas faire oublier les réalités quotidiennes de l'écrasante majorité des ports qui n'ont aucune relation directe avec ces espaces lointains, ni même avec des ports étrangers ou une façade maritime française autre que la leur, mais qui ne dépendent pas pour autant uniquement du port principal le plus proche. Dans un siècle qu'on considère souvent axé sur l'Atlantique, il s'agit enfin de questionner à nouveau frais l'importance de l'espace méditerranéen.

Dans sa réalisation matérielle, cet ouvrage est le fruit d'une collaboration fructueuse avec Patrick Pentsch, qui a mis en carte mes requêtes en y apportant son savoir-faire et son regard lucide : je lui dois notamment ses salutaires rappels à la nécessité de hiérarchiser l'information, pour que la carte soit, avant tout, immédiatement compréhensible au lecteur.

Issu d'une collecte de données qui m'a occupée pendant plus d'une quinzaine d'années, ce texte repose en amont sur un travail de recherche collectif. Qu'il me soit permis d'exprimer ici toute ma reconnaissance aux collègues à qui il doit le plus. Jean-Pierre Dedieu, tout d'abord, créateur de cette machine infernale qu'est la base de données Navigocorpus : sans son abnégation et les innombrables centaines d'heures de travail qui y a consacré, rien n'aurait été possible. Christian Pfister, Pierrick Pourchasse et Thierry Sauzeau ont vaillamment épaulé l'aventure depuis ses premières heures, toujours dans la bonne humeur, que ce soit en collectant les données, en discutant leur portée, en cogitant conjointement sur la manière de les traiter, et aussi, mais c'est essentiel, en croyant au projet. Christine Plumejeaud, géomaticienne, a soufflé depuis 2017 sur nos voiles une exigence renouvelée de rigueur : elle a élaboré des logarithmes pour repérer les erreurs de codage dans la base de données, et nous a poussés à aller plus loin, en nous accompagnant notamment dans l'attribution des ports à leur amirauté, province et État, sans quoi la lecture agrégée des données proposée par plusieurs cartes aurait été impossible. Pierre-Yves Beaurepaire, enfin, pourchasseur infatigable de mes italianismes résiduels, a bien voulu relire dans des délais draconiens l'ensemble du manuscrit, en se demandant sans doute ce qu'il venait faire sur cette galère. Je lui dois aussi, entre autres, d'avoir su élargir mon regard en direction des circulations des savoirs, vers lesquelles je ne serais probablement pas allée spontanément.

Les données sur la navigation ont été collectées et retravaillées grâce aux financements généreusement octroyés par l'Agence Nationale de la Recherche et aux deux programmes que j'ai coordonnés, Navigocorpus (ANR-07-CORP-028) et Portic (ANR-18-CE38-0010). La prise en charge de la réalisation cartographique et de la publication en couleur de cet ouvrage a bénéficié en outre d'une aide du gouvernement français, gérée par l'Agence Nationale de la Recherche au titre du projet Investissements d'Avenir UCA^JEDI^ portant la référence n° ANR-15-IDEX-01. Sans tous ces apports, ce livre n'aurait jamais pu voir le jour. Je suis profondément reconnaissante à toutes celles et ceux qui ont eu à évaluer ces demandes de financement et qui ont apporté leur soutien.

«Atlas de la navigation en France à la veille de la Révolution», Silvia Marzagalli
ISBN 978-2-7535-9283-4, Presses universitaires de Rennes, 2023, www.pur-editions.fr