

## CHRONIQUE

### *Soutenance de thèse de Josée Valérie Murat*

Le 26 mars 2001 dans la salle Georges Duby de la Maison méditerranéenne des sciences de l'homme à Aix-en-Provence Josée Valérie Murat a présenté devant l'Université de Provence une thèse de doctorat intitulée *Navires et navigation à Marseille au XIV<sup>e</sup> siècle* devant un jury constitué de Madame Christiane Villain-Gandossi, directeur de recherches au CNRS (UMR Telemme), directeur de la thèse, Messieurs Régis Bertrand, professeur à l'Université de Provence, Henri Bresc, professeur à l'Université de Paris X-Nanterre, Noël Coulet, professeur émérite à l'Université de Provence, président, Éric Rieth, directeur de recherche au CNRS (Musée de la Marine), rapporteur.

Josée Valérie Murat présente un ouvrage qui porte sur les navires envisagés sous leurs aspects technique, terminologique et humain, fruit d'une enquête menée à travers les actes notariés, les sources judiciaires et les archives de la Chambre des comptes pour la période 1300-1370. Elle a réuni ainsi un corpus de 2100 documents dont elle fournit la transcription ou l'analyse dans deux volumes d'annexes. Elle a consacré la première partie de son volume de texte à la présentation de ces sources. Puis, dans la seconde partie, elle s'attache à la terminologie en relevant 64 termes qui présentent une originalité dans leur forme ou leur signification par rapport à l'état présent des glossaires et elle étudie les aspects techniques pour élaborer une typologie des navires qu'elle rencontre dans ses sources. La troisième partie traite du navire en voyage. Ce volet de l'enquête aboutit à un certain nombre de constatations qui se démarquent des travaux antérieurs, apportant, par exemple, la preuve de la navigation nocturne ou hivernale. Il fournit également des informations inédites sur le conditionnement des marchandises, les modalités de leur embarquement et de leur débarquement. Il projette aussi des éclairages sur la vie à bord et sur le rôle des différents acteurs de la vie maritime. Josée Valérie Murat conclut en espérant avoir contribué à une meilleure connaissance des navires médiévaux en Méditerranée et de l'activité maritime à Marseille.

Éric Rieth intervient en archéologue plus familier des données matérielles que des sources écrites. Il souligne la parfaite maîtrise du vocabulaire nautique et la connaissance approfondie des principes de l'architecture navale (coque, grément, apparaux) dont fait preuve l'auteur de la thèse. Il s'attache d'abord à la typologie qui repose sur 700 bâtiments analysés chacun selon une grille à 11 entrées dont les critères d'établissement donnent lieu à une discussion avec la candidate. Éric Rieth relève que la fonction, les dimensions, les formes, les équipements, les modes de propulsion et de direction de ces bateaux sont très différents. Il préfère à la notion de type retenue par l'auteur celle de famille typologique, plus large. Il s'interroge sur le nombre impair de rames observé dans quelques cas et émet l'hypothèse de la neutralisation d'un banc sur un bord pour la cuisine. Il regrette l'absence de comparaison avec d'autres centres portuaires armant des galées comme Barcelone, Gênes ou Venise. Passant aux développements concernant la construction, l'entretien et la réparation des navires, il relève la rareté des marchés de construction dans les sources dépouillées par la candidate, alors qu'elle a pu relever 220 actes de vente de bateaux. Il faut sans doute faire intervenir la notion, d'ailleurs parfaitement développée par Josée Valérie Murat, de contrat oral et ne pas négliger l'importance d'une culture technique non écrite. Éric Rieth conclut en soulignant l'intérêt de cette thèse qui repose sur une documentation très riche étudiée avec une méthode et une rigueur parfaite et un sens de l'analyse historique tout à fait remarquable.

Christiane Villain-Gandossi souligne les qualités d'un travail rigoureux doté d'un solide appareil critique. Elle regrette toutefois l'insuffisance des *indices*, le caractère un peu sommaire des cartes et le caractère un peu aride de certains passages. L'introduction ne lui semble pas assez explicative et, surtout, elle ne fait pas assez place à la toile de fond, une Méditerranée dont les caractéristiques après 1282 sont profondément modifiées. Christiane Villain-Gandossi insiste sur l'intérêt de la typologie des bâtiments, notamment en ce qui concerne les linhs d'orles, de bandes et de tières. Elle estime qu'il était difficile de mieux restituer l'ensemble cohérent, pour chacun de ces types, d'un système architectural à travers ses aspects conceptuel, structurel, morphologique et fonctionnel. On aurait pourtant pu aller plus loin en introduisant des comparaisons avec les informations contenues dans les œuvres littéraires, les données de l'iconographie, et surtout les apports de l'archéologie sous-marine. Il faut aussi relever tout ce que l'enquête conduite par Josée Valérie Murat apporte à la lexicographie maritime avec la révélation de datations plus anciennes d'un certain nombre de termes et la mise en évidence de graphies nouvelles. L'entreprise était difficile en raison du véritable apprentissage que demande la connaissance des techniques maritimes et des problèmes de documentation. Josée Valérie Murat les a surmontées avec le plus grand succès. Elle s'affirme d'ores et déjà comme une spécialiste confirmée de l'histoire maritime médiévale.

Henri Bresc relève la masse considérable de documents dépouillés et analysés par Josée Valérie Murat qui figurent dans ses deux volumes d'annexes : 650 commandes, 180 nolis témoignant au total de 660 voyages, 200 prêts et une trentaine de contrats de société, 220 ventes de navires et de pièces de navire. Les lectures de ces textes sont dans l'ensemble sûres et les analyses présentées justes, en revanche il faudrait corriger un certain nombre d'identifications de noms géographiques. Ce corpus pourra être utilisé par d'autres chercheurs pour de tout autres travaux, de prosopographie, sur le milieu marchand, les juristes, les juifs, les expéditions maritimes, la vie matérielle etc. Le temps imparti n'a pas permis à la candidate d'analyser à fond ce

riche matériel dans un premier volume relativement court, alerte, témoignant de finesse d'analyse et d'esprit critique. C'est l'aspect technique qui prédomine avec une seconde partie qui constitue une pierre milliaire dans l'étude du navire au XIV<sup>e</sup> siècle. Henri Bresc conteste la place choisie pour l'étude de la terminologie placée en tête de cette partie alors qu'il s'agit d'un excursus qui aurait pu s'insérer dans le glossaire figurant en annexe. La troisième partie traite du navire en voyage. L'auteur exploite sa documentation avec une prudence que la masse des informations rend très compréhensible mais si Josée Valérie Murat met le lecteur en appétit, elle le laisse quelquefois sur sa faim. Les chapitres qui suivent (rôle et place de chacun à bord, voyages et aléas, problèmes à bord, relations humaines), s'ils ne manquent pas d'intérêt sont plus rapides et la problématique plus courte. Dans l'ensemble le plan est trop statique : la candidate privilégie l'histoire navale sans l'articuler suffisamment à l'histoire politique et militaire de la Provence de ce temps et celle des commerces maritimes ou de l'investissement. Elle aurait pu, par exemple tenir compte de l'analyse développée par Melis de la révolution des nolis qui donne un dynamisme précoce aux flottes italiennes et qui manque à Marseille. La rédaction se ressent d'une certaine rapidité qui se traduit par le manque de liant entre les chapitres, l'absence d'introductions problématiques et de conclusions partielles. Mais ce sont là des défauts de jeunesse alors que la candidate a fait preuve d'une formidable capacité à rassembler sa documentation, de beaucoup d'enthousiasme, d'intuition et de finesse.

Régis Bertrand met en relief la performance que constitue l'achèvement de ce travail en un délai d'un peu moins de quatre ans, d'autant plus remarquable que la candidate a travaillé sur une documentation exclusivement manuscrite, difficile à lire car les documents utilisés sont souvent en mauvais état et ils ne furent pas toujours commodes à obtenir en communication. La période envisagée avait fait l'objet d'une première exploration par Édouard Baratier. Ce dernier était allé à l'essentiel en fonction des interrogations de son temps : les grandes aires d'échange, les grands types de produits, les principaux acteurs commerciaux, le paysage du port. Les types de bateaux, leur équipement, les conditions de navigation, la vie à bord et même la mémoire professionnelle des gens de mer sont autant de problématiques négligées un demi-siècle plus tôt qui sont au cœur de l'étude de Josée-Valérie Murat. De même, cet ouvrage témoigne d'une attention plus précise portée à des données telles que la désignation des navires, le conditionnement des marchandises, les marques, la mémoire visuelle des gens de mer. Il résulte de ce nouveau regard sur la vie maritime à Marseille un beau travail plein de substance que Régis Bertrand a lu avec un intérêt soutenu, même s'il regrette que ne soient pas davantage exploités les riches exemples fournis par les annexes qui sont trop souvent signalés par une laconique référence en note. Il aurait souhaité que les dates choisies comme limites de l'étude soient justifiées dans l'introduction où il aurait aimé trouver un rappel succinct de la conjoncture politique et économique de Marseille dans la période considérée. Le développement sur les dispositions législatives relatives aux marchandises fait une part excessive à la réglementation d'autres villes qui supplée sans précaution oratoire aux lacunes des statuts de Marseille. La conclusion générale est trop maigre et dégage mal l'apport pourtant très important de ce travail. Il conviendrait que de nombreuses notes qui nuancent et complètent le texte, voire apportent des précisions importantes y soient intégrées. C'est, conclut Régis Bertrand, en formulant le vœu qu'une formule de publication puisse être trouvée, un travail qui apporte beaucoup et qui laisse espérer davantage encore. En tant qu'historien de Marseille, il se réjouit de voir que la grande

tradition d'histoire maritime et commerciale de la ville se poursuivra brillamment, grâce à Josée Valérie Murat dans le millénaire qui commence.

Noël Coulet ne cache pas qu'il a été inquiet de voir Josée Valérie Murat s'engager dans un sujet de thèse qui l'amenait à revenir sur des documents déjà exploités par Édouard Baratier dans le second volume de l'*Histoire du Commerce de Marseille*. Or le travail qu'elle présente démontre que son choix était justifié, que l'entreprise était possible et, mieux, que l'on ne pourra plus utiliser désormais cet ouvrage de référence sans tenir compte de l'apport de la thèse soutenue ce jour et de la réévaluation de la documentation qu'elle propose. Ce succès tient largement au choix courageux, que l'auteur justifie, d'une manière convaincante, d'analyser l'intégralité des sources manuscrites de la période 1300-1370 dont Baratier n'avait retenu qu'un large échantillon. Peut-être pouvait-on pousser l'enquête plus loin et ajouter au corpus le recueil des miracles d'Urbain V publié par Albanès. Noël Coulet a été gêné, comme d'autres membres du jury l'ont dit avant lui, par l'absence de justification des dates limites du sujet. Il manque un tableau introductif de la conjoncture marseillaise, provençale et méditerranéenne qui aurait aidé l'auteur à mieux scander son propos et lui aurait permis d'introduire certains éléments d'explication des phénomènes qu'elle décrit. Fait défaut également un véritable état des sources dont le tableau « description des registres » ne tient pas tout à fait lieu. La candidate aurait pu mieux valoriser sa partie lexicologique en adoptant un système de sigles permettant, pour chaque mot répertorié, de voir d'emblée s'il s'agit d'un terme inconnu jusque là, d'une forme inédite d'un mot déjà identifié ou d'une attestation plus précoce d'un mot déjà repéré. Quelques chapitres suscitent des réserves : celui qui a trait aux marchandises n'apporte rien de bien neuf par rapport à l'*Histoire du Commerce de Marseille* et le développement consacré à l'histoire des prix qui repose sur un matériel très lacunaire est décevant. En revanche, les passages relatifs aux destinations, aux routes maritimes, aux périodes de navigation ou à la spécialisation des navires qui fourmillent de notations originales, nuances ou corrections apportées aux affirmations d'Édouard Baratier et Félix Reynaud, sont fort bien venus. Il faut souligner aussi, dans un très bon chapitre sur le chargement et le déchargement des navires, tout l'intérêt des pages consacrées aux marques apposées sur les cargaisons qu'illustrent dans les annexes de nombreux relevés de ces marques dessinées dans les registres de la série III B. Ces mêmes sources judiciaires fournissent la matière d'aperçus vivants et plein de sens regroupés sous le titre de « relations humaines dans le monde maritime ». Suggestives, ces pages auraient mérité un traitement plus poussé, mais cela aurait contraint à allonger le temps de rédaction. Noël Coulet conclut en soulignant la conscience scrupuleuse et la spontanéité de Josée Valérie Murat dont la thèse révèle le tempérament de chercheur.

Après une brève délibération le jury confère à Josée Valérie Murat le grade de docteur de l'Université de Provence avec la mention très honorable avec félicitations.