

## Regard d'après séminaire pour préparer l'avenir

### **SEMINAIRE SUR LES PETITS PORTS DU XV<sup>e</sup> A 1914**

**Université de Bretagne sud**

**Maison de la recherche**

**Vendredi 1<sup>er</sup> Février**

**Chèr (e) Collègue,**

Comme convenu, je vous transmets un regard sur notre séminaire afin de faire avancer notre réflexion sur les petits ports et envisager les formes que pourrait prendre la suite de cette étude.

Vos commentaires seront bien évidemment les bienvenus afin de préparer les autres échéances. Quid d'une publication intermédiaire sur papier ou en ligne ?

Très cordialement

Gérard LE BOUEDEC

**Sous la direction de Gérard LE BOUEDEC, CERHIO UMR 6258 Université de Bretagne sud et Gilbert BUTI, MMSH-TELEMME-CNRS-Aix en Provence**

#### **Arguments :**

L'historiographie a toujours privilégié les grands ports dans une perspective d'Histoire par en haut. Les travaux sur le cabotage et les sociétés littorales initiés notamment par G. LE BOUEDEC et G.BUTI ont démontré le rôle essentiel des liaisons intermédiaires et le dynamisme de la poussière portuaire au service du tissu économique et social littoral. Les études à l'échelle locale permettent de corriger le regard porté sur ces petits ports dans le cadre d'étude macro-économique. Il ne s'agit pas de les isoler, l'emboîtement des échelles est évident, mais de les replacer au cœur de l'économie et la société locales, de montrer qu'il constitue un enjeu de pouvoir. **Surtout, si la référence aux petits ports et à la poussière portuaire est fréquente, il n'en demeure pas moins qu'il nous manque une approche plus conceptuelle et qui prenne en compte l'évolution sur le temps long.**

## **Le petit port et les usages**

### Les équipements portuaires pour l'exploitation de l'estran :

Les usagers du littoral ont procédé à des aménagements de production, de prélèvements et de collecte de la ressource primaire. Le prélèvement de sable et de maerl, la collecte de goémon n'ont guère exigé d'équipement et les rampes d'accès furent aménagées tardivement.

### Les petits ports de pêche :

Le prélèvement halieutique, en dehors des pêcheries d'estran et d'estuaire, n'exige guère d'aménagements sur le littoral pour les flottilles de pêche. L'échouage sur la plage, ou entre les rochers, dans un site abrité, a fait longtemps office de port. C'est le traitement à terre du poisson qui est l'origine d'aménagements. Dans les ports harenguiers et sardiniers, ce sont les ateliers de décaquage et recaquage, les saurisseries, les presses qui constituent les équipements à terre. Avec l'industrialisation du traitement du poisson au XIXe siècle, l'empreinte de l'activité halieutique est double. Non seulement l'infrastructure à terre est d'une autre ampleur, surtout si l'on prend en compte l'urbanisation qui accompagne la construction des conserveries, mais l'équipement à la mer devient une réalité. L'intensification des mouvements des flottes qui viennent débarquer leur poisson va exiger l'aménagement de cales voir de quais, mais il faut souligner que l'échelle même de l'activité fait que ce sont les initiatives privées des conserveurs ou des marins qui sont à l'origine de ces équipements même s'ils ont reçu l'aval des autorités à condition que leurs usages soient publics.

### Les petits ports de cabotage

La poussière des ports de cabotage portés par de petits arrière-pays producteurs de céréales, de sel et de vin ne sont que des havres d'échouage ou des mouillage situés dans les fonds d'estuaire ou dans des rias, au fil de l'eau si la navigation amont est possible. Ils se sont fortement développés à la faveur du désenclavement européen et ils ont largement profité de la dynamique impulsée par la mondialisation des échanges aux XVIIe et XVIIIe siècles tout en passant sous la dépendance des grandes unités portuaires. La reconfiguration des échanges et la révolution des transports maritimes au XIXe siècle ont largement contribué à la marginalisation de ses petits ports. Or, Il ne faut pas sous-estimer la survie jusqu'à la première guerre mondiale de cette poussière portuaire, en dehors certes des grands circuits d'échanges, mais au service exclusif d'une économie de proximité. En outre, le développement des activités balnéaires et la promotion de la plaisance sont à l'origine de nouveaux petits équipements portuaires ou ont assuré la pérennité d'anciens petits ports déclassés.

## **Le petit port et la société locale**

Or le port est un véritable miroir de la société locale. La ville et le port sont intimement liés. Les équipages sont paroissiaux et c'est la mobilisation d'un

microcapitalisme local qui permet le développement des flottes de caboteurs ou de pêche. La trajectoire de ces petits ports traduit la dynamique sociale des acteurs locaux. Les aménagements portuaires, si modestes soient-ils, révèlent des tensions locales, l'avenir de ces petites villes ports paraissant dépendant de la pérennité du port.

## PROGRAMME DE LA JOURNEE

### **Matinée 9h -12 h 30**

#### Les petits ports sur la façade maritime méditerranéenne

**9h15 -9h45 : Gilbert BUTI, Professeur, (MMSH, TELEMME-CNRS- AIX en Provence) :** De discrets points de rencontre, ports secondaires et poussières portuaires sur le littoral méditerranéenne.

**9h45 10-15 : Patricia PAYN-ECHALIER, docteur en Histoire, (MMSH, TELEMME-CNRS AIX en Provence) :** Le port d'Arles et le delta du Rhône (XVI<sup>e</sup> – XVIII<sup>e</sup> siècle)

**10h15-10h45 : Laurent PAVLIDIS, Doctorant, (MMSH, TELEMME-CNRS AIX en Provence) :** Les multiples visages des petits ports provençaux au XIXe siècle : évolution des infrastructures et des activités.

#### **Questions et échanges**

Pause café

#### Les petits ports sur le littoral portugais

**11h15-11h45 Amélia POLONIA, Professeur invité, Université de Porto :** étude de cas : le petit port de Vila Condé à l'époque moderne

#### Les Petits ports en Mer Baltique

**11h45-12h15 Pierrick POURCHASSE, Maître de conférence, ( CRBC-CNRS-UBO) :** Les petits ports, acteurs essentiels du dynamisme de l'Espace baltique au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Questions et échanges

### **Après midi 14h -17 h30**

#### Les Petits ports sur la façade Atlantique française

**14h-14h30 : Thierry SAUZEAU, Maître de Conférences, GERHICO- Université de Poitiers :** Les petits ports animateurs de l'économie maritime de la Seudre et des perthuis.

**14h30-14h50 : Gérard LE BOUEDEC, Professeur, CERHIO/Solito, CNRS, Université de Bretagne Sud:** Les petits ports de la façade atlantique : étude de leurs fonction sur le temps long du XV<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle

**14h50-15h10 :Christophe CERINO, Ingénieur de recherche, CERHIO/Solito, CNRS, Université de Bretagne Sud :** une étude cas : Le port du Palais à Belle-île : un port insulaire animateur d'un réseau portuaire

**15h10-15h30 : Julien AMGHAR, Docteur en histoire CERHIO/Solito, CNRS, Université de Bretagne Sud :** une étude de cas : le petit port breton et l'animation de l'économie locale au XIX<sup>e</sup> siècle.

Questions et échanges

Pause

**16h-17h30 Débat : essai de définition et de caractérisation des petits ports.**

## **ESSAI DE BILAN**

Il est toujours hasardeux de faire des bilans mais je vais essayer de vous livrer en deux parties les premiers résultats de cette journée si riche du séminaire, ce qui permettra ensuite d'envisager la suite dans les deux séminaires de Poitiers, que nous pourrions présenter au GIS en septembre, et de Marseille en 2009, avant une éventuelle publication collective d'ouvrage.

**1** En parcourant l'ensemble des notes que j'ai prises, il me semble que **quatre aspects ont été traités par les différents intervenants :**

### **1.1 Les sources**

Gilbert BUTI a fait référence à différentes enquêtes qui constituent des sources primaires et aux travaux publiés ou non sur les études portuaires qui révèlent les ports intégrés dans les réseaux des ports de commandement. Patricia PAYN-ECHALIER a insisté sur le croisement des sources : délibérations des communautés de villes, les comptes de villes, les sources de l'Amirauté, les ressources iconographiques et cartographiques. Laurent PAVLIDIS, tout en insistant sur les archives de la série S des Pont et Chaussées pour le XIX<sup>e</sup> siècle a fait la démonstration de la difficulté d'exploitation des sources multiples sur les navires : notaires, actes de francisation, tribunal de commerce, justice de paix, douanes, sources iconographiques. Pierrick POURCHASSE a démontré la nécessité d'avoir recours à l'arsenal législatif et réglementaire en matière de politique économique et d'organisation portuaire. Amélia POLONIA a intégré des outils dans sa

communication d'une part les indicateurs de définition des petits ports élaborés par Gordon Jackson (doc. 1) et Adrian Jarvis (doc. 2) et publiés dans l'International Journal of Maritime History, d'autre part des schémas sur les indicateurs de la dimension d'un port et sur le modèle de construction portuaire. Laurent PAVLIDIS (doc. 3) nous livré un tableau d'indicateurs et une typologie de petits ports sous l'angle activité de construction navale.

## Document 1

### Facteur de classification des ports (Proposition de Gordon Jackson)

<b>Ports majeurs</b>	<b>Ports moyens</b>	<b>Petits ports</b>
Centres commerciaux et financiers	Traquent avec peu de produits	Part minimale des importations et des exportations
Trafic de longue distance	Circuits plutôt régionaux ou locaux, peu de circuits internationaux	Prédominance du trafic de cabotage. Peu de connections extérieures. Part réduite du trafic côtier
Flotte significative de gros navires	Navires de petits ou moyens tonnages, appartenant à des armateurs locaux	Petite flotte
Grande capacité de cargaison	Moyenne capacité de cargaison	Navires de moyens ou petits tonnages
Grande variété de produits	Port de délestage ou au service d'un plus grand port	
Large hinterland		Hinterland pauvre et limité
		Petite communauté mercantile et peu de liaisons avec d'autres communautés marchandes
		Capacités financières restreintes
		Peu d'industries
		Population réduite
		Infrastructures administratives inadéquates
		Mauvaises accessibilité
Peu nombreux mais avec un impact économique significatif	Affirmation au travers des liaisons côtières très fortes et essentielles à l'articulation des circuits économiques régionaux et nationaux	Faibles opportunités et capacités insuffisantes pour générer un trafic maritime et commercial significatif. Dépendance vis-à-vis des ports majeurs (absence de capitaux pour l'armement).

Gordon Jackson, « The Significance of Unimportant Ports », *International Journal of Maritime History*, XIII (December 2001) : 2, 6.

## Facteurs de classification des ports (Proposition de Adrian Jarvis)

On peut classifier un port d'après :

- **les principaux types de trafic** : des biens coloniaux ; trafic indifférencié ; transport de passagers ou importation a grenier ;
- **le modèle d'administration portuaire** : est il un port administré par le gouvernement central, une compagnie adjudicataire, le gouvernement provincial ou bien par des privés ?
- **la nature du commerce** : c'est plutôt un commerce d'importation, d'exportation ou bien un mouvement redistributive de marchandises?
- **les indicateurs démographiques**, dépendant de leur statu comme villes capitales, ports métropolitains, sièges régionaux ou ports marginaux du point de vue administrative ;
- **la tonnage des vaisseaux** qui peuvent accéder a chaque port ;
- **la quantité de capital mobilisé**

Adrian Jarvis, "Port History: some thoughts on where it came from and where it might be going", in *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, ed. L. R. Fischer and Adrian Jarvis (Newfoundland, International Maritime Economic History Association, Research in Maritime History series, 16, 1999): 22.

## Document 3

### Document

Nom du port : \_\_\_\_\_ Année : \_\_\_\_\_ Classement : gr 1  gr 2  gr3  gr 4  gr 5   
 N° du port \_\_\_\_\_

Localisation : \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Image, plan :

  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  

<u>Aménagements</u>	Observations
Port public _____ Port privé _____	
Port naturel <input type="checkbox"/>	_____
Port avec une jetée, une digue ou un môle <input type="checkbox"/>	_____
Bassin fermé <input type="checkbox"/>	_____
Port lié à un village ou une ville <input type="checkbox"/>	_____
Port lié à un aménagement correspondant à une activité spécifique <input type="checkbox"/>	_____
Port non lié à un aménagement <input type="checkbox"/>	_____
Linéaire de quais pas de quai <input type="checkbox"/> moins de 100 m <input type="checkbox"/> moins de 200 m <input type="checkbox"/> plus de 200 m <input type="checkbox"/>	_____

  

Activités

Activité originelle _____	Evolution de l'activité _____
Refuge – relâche <input type="checkbox"/>	Activité militaire <input type="checkbox"/>
Pêche <input type="checkbox"/>	Présence d'une école d'hydrographie <input type="checkbox"/>
Bornage et cabotage <input type="checkbox"/>	Siège d'un quartier maritime <input type="checkbox"/>
Grand cabotage et long cours <input type="checkbox"/>	Siège d'un sous quartier maritime <input type="checkbox"/>
Construction navale <input type="checkbox"/>	Autre activité économique <input type="checkbox"/>
Plaisance <input type="checkbox"/>	port de liaison <input type="checkbox"/>

Observation : \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**Volume d'activités**

Nombre d'entrées :                    moins de 100     moins de 200     plus de 200     \_\_\_\_\_  
Correspondant à un tonnage de :                    \_\_\_\_\_ tx  
Nombre de sorties                    moins de 100     moins de 200     plus de 200     \_\_\_\_\_  
Correspondant à un tonnage de :                    \_\_\_\_\_ tx  
Nombre de relâche                    moins de 100     moins de 200     plus de 200     \_\_\_\_\_  
Nombre de navires attachés au port                    moins de 50     moins de 100     plus de 100     \_\_\_\_\_  
Nombre de navires construits par an                    moins de 10     moins de 20     plus de 20     \_\_\_\_\_  
Correspondant à un tonnage de :                    \_\_\_\_\_ tx  
Quantité de poisson pêché                    critères à définir                    \_\_\_\_\_

Description des activités : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Les Acteurs attachés au lieu**

Observations

Pêcheurs	_____	_____
Marins au bornage ou au cabotage	_____	_____
Au grand cabotage et au long cours	_____	_____
Ouvriers des chantiers	_____	_____
Autres	_____	_____

**Remarques générales :** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Sources :** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**1.2** Les différents intervenants ont proposé des classements ou des formes de hiérarchisation. Ainsi Gilbert BUTI distingue les ports secondaires comme Saint-Tropez et les ports mineurs situés dans l'aire portuaire d'un grand port ou les marines d'une localité intérieure sans oublier la poussière temporaire, en associant à chacune des catégories des usages différents. Patricia PAYN-ECHALIER a présenté une nébuleuse portuaire, celle d'Arles un port de delta, un port de terroir, avec de nombreux sites temporaires liés par exemple à la production céréalière autour des abbayes et des bacs de franchissement des bras du Rhône. Laurent PAVLIDIS nous a proposé à l'aide d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs un classement des petits ports en cinq catégories. Amélia POLONIA, tout en livrant les tableaux d'indicateurs de Jackson et Jarvis propose une double modélisation permettant de déterminer le niveau d'un port et son positionnement hiérarchique dans un réseau portuaire. Thierry SAUZEAU a élaboré à l'échelle du Portus Santonum une typologie fonctionnelle : port d'exportation monoactif, port de pêche, port mixte, port sans flotte, port entrepôt.

**1.3** La troisième dimension de ces interventions concerne le positionnement d'un petit port dans les réseaux, avec le souci de ne pas négliger le temps long, ce qui permet d'évoquer les trajectoires portuaires. Amélia POLONIA a présenté une étude cas, celle du petit port de Vila do Conde, proche de Porto, aspiré par la dynamique ultramarine au XVI<sup>e</sup> siècle, et qui décroche dès le XVII<sup>e</sup> siècle victime du déclin du système colonial portugais. Pierrick POURCHASSE montre l'impact du Stapelrecht de la politique mercantiliste qui favorise la polarisation sur les grands ports mais qui laisse tout de même une place aux petits ports au niveau local avec les deux exemples danois de Dragor et Aero. Thierry SAUZEAU insiste d'une part sur l'intégration des petits ports dans différents systèmes de développement (système salicole, système morutier, système atlantique) et sur la mobilité du centre de gravité externe (Bordeaux et La Rochelle) et interne (Marennes/Brouage). Gérard LE BOUEDEC a centré sa communication sur les différentes échelles territoriales de fonctionnement d'un petit port : l'ancrage local dans un système qui s'appuie sur l'hinterland (système céréalier, système salicole, système viticole, système maraîcher) qui associe les producteurs, le négoce et l'armement caboteur) ; l'intégration dans les aires des ports de commandement à la faveur de la mondialisation des échanges avec une dimension supplémentaire de flotte de service ; le décrochage progressif au XIX<sup>e</sup> siècle de ces petits ports qui se replient sur l'animation économique locale avant de trouver d'autres perspectives dans la plaisance. Il insiste alors sur l'originalité de la composition de la communauté portuaire qui vit en symbiose avec le port et qui est le reflet du positionnement du port (composition professionnelle, micro capitalisme, formation). L'étude cas de Christophe CERINO sur Belle-île, démontre qu'un petit port (essentiellement Le Palais), au XVIII<sup>e</sup> siècle, dans le cadre d'un système original militaro-halieuétique insulaire, peut prétendre à l'animation d'un réseau portuaire qui s'appuie sur plusieurs systèmes locaux, le système sardinier, les systèmes céréaliers de Bretagne sud et la dispositif de défense du littoral). Julien AMGHAR, en prenant l'exemple du port du Fret, sur la presqu'île de Crozon, entre 1850 et 1950, fait la promotion du petit port aménagé au service de l'animation de l'économie locale dans l'orbite brestoise (meunerie, passage traversier, pêche, tourisme).

## 2 La synthèse de la discussion

Au terme des communications, nous avons ouvert un débat qui démontre la difficulté de notre entreprise et Françoise PERON qui pilote actuellement, notamment sur le Finistère, une enquête sur le patrimoine des petits ports a évoqué la difficulté d'établir la liste des indicateurs, préalable à l'établissement d'une typologie. L'essentiel des interventions s'articule autour de quatre points :

**2.1 Le diagnostic :** les petits ports sont identifiés à la faveur des études sur le cabotage et les pêches côtières. Ils apparaissent indissociables des grands ports, mais peuvent avoir une vie sans eux. Ils constituent le substrat essentiel de l'organisation économique, socioprofessionnelle et culturelle du tissu littoral.

### 2.2 Nous disposons de deux types de sources d'informations

- **Les enquêtes**, qui présentent l'avantage d'offrir une observation cohérente, du moins à l'échelle de chacune d'elle : les enquêtes colbertiennes (1664), l'enquête de Le Masson du Parc (1726-1728), l'enquête de Chardon à la fin de l'Ancien Régime, les tableaux dressés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées et publiés au XIX<sup>e</sup> siècle, les registres des douanes du petit et du grand cabotage au XIX<sup>e</sup> siècle. Il faut y ajouter des enquêtes plus régionales comme celles de Séguiran en Provence en 1633-1635 et les enquêtes de Colbert de Croissy et Béchameil de Nointel en Bretagne dans la deuxième moitié du XVII<sup>e</sup> siècle.
- **Les dépouillements des archives et les travaux universitaires de la littérature grise ou publiée** sur le trafic des ports de commandements qui révèlent la guirlande portuaire impliquée dans l'approvisionnement et la redistribution : Le Havre-Rouen au XVIII<sup>e</sup>, Saint-Malo sous Louis XIV, Lorient durant la seconde Compagnie des Indes, Bordeaux au XVIII<sup>e</sup>, Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle, tout en sachant que l'exploitation de ces productions n'est pas toujours simple.

**3 Pour avancer sur l'identification du profil du petit port, il s'agit de dresser un tableau des indicateurs quantitatifs** à l'exemple de ceux fournis par Jackson, Jarvis, et Amélia Polonia :

- *Les activités* : commerce, pêche, activités de transformation, construction navale, transport de passagers avec des indicateurs : flotte (type de navire, tonnage), trafic (nombre d'unités, tonnage, nature des cargaison), production halieutique...
- *territoire d'usage* : hinterland (cartographie, nature) ; foreland (destination, aire de fréquentation et de pêche)
- *institutions et juridictions* : seigneuriales, d'état, socio-économiques.
- *démographie* : effectifs de population, répartition entre bourg et villages ou sur une ville et sa périphérie.
- *composition socio-professionnelle de la sphère portuaire*
- *capital* : les formes d'investissement, les capacités du microcapitalisme local.

**3 Mais le petit port s'inscrit dans la dynamique portuaire des façades maritimes. Il s'insère dans des systèmes et des réseaux d'échelles différentes.** Le petit port a-t-il la capacité à s'intégrer ou non dans ces dynamiques ? Le rapport au port de commandement ou au centre de gravité n'est pas nécessairement univoque. La dépendance n'est pas unilatérale, elle

témoigne des capacités à saisir les opportunités et à jouer sur les différentes dimensions de la complémentarité. La sensibilité au contexte, à la trajectoire générale des modèles de développement détermine des trajectoires individuelles portuaires, ce qui se traduit par la promotion, l'intégration, le décrochage, le repliement avec l'idée qu'il n'y a pas de disparition même si le petit port peut paraître parfois illisible.

#### **4 Il s'agit d'identifier les variables des différents environnements :**

##### **4.1 Les conditions macro politiques et économiques**

- *modèles* : le désenclavement planétaire et européen dans le cadre des systèmes atlantiques ; la révolution industrielle et la reconfiguration des échanges et de la carte des ports.
- *les politiques économiques* : mercantilisme, protectionnisme, libre échange ;
- *les politiques d'investissement portuaire* : financement privé et initiative locale, financement de l'Etat et choix d'une polarisation ou non (politique d'aménagement) des investissements.

##### **4.2 Les conditions géo-économiques**

- *L'hinterland* : il n'est pas pérenne sur le temps long ou du moins il est à géométrie variable : système multimodal (accessibilité fluviale, routière, ferroviaire), profil, structure économique, dimension ;
- *Les conditions géomorphologiques d'accès portuaire* (fonctions des capacités techniques de chaque époque) : situation, site, calaison, potentialité d'aménagement (différence entre calanque et estuaire ou delta à rives très larges).
- *Centre de gravité des échanges et des activités* à l'échelle macro et locale et le positionnement dans les circuits de production et d'échanges qui détermine le niveau d'intégration dans les réseaux

##### **4.3 Les conditions logistiques et humaines :**

- *Démographie* : importance quantitative du tissu littoral et présence ou non de pôles urbains forts ou éclatement en petites unités urbaines ou rurales.
- *le niveau de compétences* : en terme de pouvoir (présence de juridictions institutionnelles ou socio-économiques ; en terme capitalistique (envergure de l'investissement), en terme de savoir-faire et de formation (gens de mer monoactifs ou pluriactifs), main d'œuvre portuaire ou industrielle; en terme de moyens logistiques propres (flottes et entrepôts).

##### **4.4 Les constructions d'infrastructures**

- *aménagement des accès (balisage, protections)*
- *aménagement des accostages et des structures de maintenance*
- *construction à terre d'infrastructures de stockage et de transformation*

**Bien évidemment, il s'agit de mesurer le rôle ou la place que va alors avoir le petit port. Or cet environnement va rejaillir sur les indicateurs initiaux et déterminer la dynamique ou non de développement :**

- les indicateurs économiques d'activités et de captation d'un certain niveau de commandement
- les indicateurs de démographie en terme de croissance ou non de la population.
- les indicateurs de dynamique sociale qui traduisent les mutations de la composition sociale et socio-professionnelle.
- la reconfiguration du territoire en terme d'équipement portuaire et d'aménagement urbain.

**Il reste des interrogations :** Le petit port a acquis un statut ou du moins une existence à partir d'études par en haut. Le pari est d'essayer de renverser la perspective et d'étudier le petit port par en bas en essayant d'observer son fonctionnement et de reconstituer les modèles de fonctionnement de sa trajectoire en privilégiant l'étude de sa place sa place dans les réseaux. **Bref, faut-il d'emblée lancer des enquêtes normées ou privilégier des études de cas ciblées afin de disposer d'un corpus suffisamment étoffé avant de modéliser ?**

GERARD LE BOUEDEC