



Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer

**Revue
d'histoire
maritime**

28

Sortir de la guerre sur mer

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0641-1
ISBN PDF COMPLET : 979-10-231-1222-1

Tirés à part :

- I. CHALINE, LECOQ : 979-10-231-1223-8
- I. BATAILLE : 979-10-231-1224-5
- I. CANDIANI : 979-10-231-1225-2
- I. LE MAO : 979-10-231-1226-9
- I. CORRE : 979-10-231-1227-6
- I. LOUVIER : 979-10-231-1228-3
- I. BREZET : 979-10-231-1229-0
- I. LECOQ : 979-10-231-1230-6
- I. BOUREILLE : 979-10-231-1231-3
- II. GALANO : 979-10-231-1232-0
- II. MARNOT : 979-10-231-1233-7
- II. KEIN, LAUX : 979-10-231-1234-4
- III. JUBELIN : 979-10-231-1235-1
- III. PRUDHOMME : 979-10-231-1236-8
- COMPTES RENDUS : 979-10-231-1237-5

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

fax (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (27) était consacré à « Mer et techniques ».

Le prochain numéro (29) aura pour thème « Le lest ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	6

DOSSIER SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

Sortir de la guerre sur mer	
Olivier Chaline & Tristan Lecoq.....	11
Pacifier, normaliser, commémorer : sortir de la guerre à l'époque viking	
Camille Bataille.....	21
Les démobilisations navales vénitiennes : une analyse comparative des guerres de Candie et de Morée	
Guido Candiani.....	45
Sortir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg : le cas de la flotte française au prisme de l'arsenal de Toulon (1697-1698)	
Caroline Le Mao.....	59
« Il apporta la nouvelle, l'heureuse nouvelle de la paix » Sorties de guerre et jeux d'échelles en 1783	
Olivier Chaline & Olivier Corre.....	79
La mémoire française des guerres navales en Méditerranée (1815-1914)	
Patrick Louvier.....	97
Le partage entre les Alliés de la flotte sous-marine de la marine impériale allemande en 1919	
François-Emmanuel Brézet.....	127
L'United States Navy. Sortir de la guerre, tirer les leçons du conflit, assurer le triomphe des puissances maritimes (1918-1922)	
Tristan Lecoq.....	137
La marine nationale et la sortie de la guerre froide (1989-1995)	
Patrick Boureille.....	147

VARIA

Montpellier et la Méditerranée au Moyen Âge (xiii ^e -milieu du xv ^e siècle) Réflexions autour de l'intégration de la ville aux réseaux d'échanges du grand commerce maritime Lucie Galano.....	177
Pour une histoire des modèles techniques portuaires (xix ^e -xxi ^e siècles) Bruno Marnot.....	193
Les ports en situation coloniale: interrogations sur la pertinence d'un concept. Le cas de l'empire français du xvi ^e au xx ^e siècle Jean-François Klein & Claire Laux.....	207

CHRONIQUES

« Par le fer et par le feu ». Pratiques de l'abordage et du combat rapproché dans l'Atlantique du début de l'époque moderne (début xvi ^e siècle-1653) Alexandre Jubelin.....	235
Naviguer en temps de Révolution: le chevalier de L'Espine (1759-1826), de l'indépendance américaine au service de l'Autriche. Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire Florence Prudhomme	241

COMPTES RENDUS

Comptes rendus	247
----------------------	-----

Éditorial

Olivier Chaline

« Sortie de guerre » : cette expression devenue comme indispensable aux historiens des conflits était encore inconnue il y a quelques décennies. Elle s'est imposée grâce à l'étude de l'immédiat après-première guerre mondiale, afin de saisir des chronologies plutôt courtes, de l'ordre de quelques années tout au plus, de la signature de l'armistice jusqu'à la fin des processus de démobilisation. À la différence des énoncés statiques sur les clauses des traités et les conséquences de la guerre, elle permet de saisir un passage, une métamorphose, une reconversion, un processus qui n'est que rarement le retour à la situation antérieure. La masse des sources et les tendances historiographiques concernant le premier conflit mondial ont ainsi porté à étudier le retour des soldats, leur réadaptation à un monde plus ou bouleversé, ainsi que les formes d'une impossible sortie de guerre dans le cas du deuil, de la mutilation ou encore de l'exil sans fin.

Mais cette notion n'a pas été vraiment appliquée à la dimension maritime de la première guerre mondiale, fréquemment négligée en France, pas plus à d'autres conflits maritimes, avant ou après. Ce double constat a porté le comité de rédaction de la *Revue d'histoire maritime* à s'y essayer pour diverses époques. Il en résulte une grande variété d'utilisations et d'adaptations de la notion initiale. Camille Bataille examine la manière dont les Vikings pacifiaient, normalisaient et commémoraient. Guido Candiani compare deux démobilisations navales vénitienes au xvii^e siècle, celles consécutives aux guerres de Candie et de Morée. Caroline Le Mao prend pour exemple l'arsenal de Toulon afin de dégager les choix et les formes de la mise sur le pied de paix de la puissante marine de Louis XIV au lendemain de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Olivier Corre et moi-même avons scruté et analysé les différentes temporalités de la fin de la

guerre d'Indépendance américaine, loin de l'Europe comme dans un port de guerre, Brest, et un autre de commerce, Le Havre. Patrick Louvier introduit la dimension mémorielle qui est celle notamment des monuments et des cimetières, à propos des guerres navales menées par la France en Méditerranée au XIX^e siècle. La sortie de la première guerre mondiale est envisagée sous deux angles différents : par Tristan Lecoq qui montre comment les lendemains du conflit consacrent la victoire des puissances maritimes, et par le CV François-Emmanuel Brezet qui explique le partage entre les vainqueurs de la flotte sous-marine allemande qui les avait tant inquiétés et mis au bord de la défaite au printemps 1917. Enfin l'étude détaillée de Patrick Boureille sur la marine nationale au sortir de la guerre froide permet de comprendre comment cette armée s'est trouvée confrontée aux nécessités de la première guerre du Golfe et à l'impossibilité de développer un pilier de défense européen, ce qui a poussé à s'aligner sur les normes de l'OTAN. Pour les historiens de la mer, des rivages et des sociétés maritimes, la « sortie de guerre » est donc une notion maniable et féconde.

Dans les *varia*, Lucie Galiano met Montpellier en perspective dans les réseaux marchands et la géographie commerciale des XIV^e et XV^e siècles. Bruno Marnot propose une histoire des modèles techniques portuaires depuis le XIX^e siècle. Je le prie de bien vouloir accepter mes excuses pour l'oubli bien involontaire de son texte destiné au numéro précédent (« Mer et techniques »). Puis Claire Laux et Jean-François Klein nous livrent une réflexion sur la notion de « port en situation coloniale » appliquée à la France du XVI^e au XX^e siècle et s'interrogent sur sa pertinence.

Bonne lecture!

Sortir de la guerre sur mer

LES DÉMOBILISATIONS NAVALES VÉNITIENNES :
UNE ANALYSE COMPARATIVE
DES GUERRES DE CANDIE ET DE MORÉE

Guido Candiani
Université de Padoue

La nécessité non seulement de mobiliser ses forces pour la guerre, mais aussi de les réduire après la fin des hostilités, a constamment représenté un moment de crise et de défi pour l'État moderne. Si c'est vrai pour les armées, cela l'est encore pour les marines. La mobilisation des forces navales et le déploiement des flottes en temps de guerre ont toujours eu des coûts beaucoup plus élevés que ceux des forces terrestres, d'où la nécessité de démobiliser le plus rapidement possible une fois les hostilités terminées. Comme l'a souligné N.A.M. Rodger pour le XVIII^e siècle, les marines différaient des armées contemporaines en ce sens qu'elles étaient démobilisées à grande échelle à la fin d'un conflit. Bien que les marines aient été et soient demeurées permanentes en tant que structures et administration, elles ne maintenaient en service en temps de paix que peu d'unités et un nombre plus restreint encore de navires de ligne, car aucun État ne pouvait se permettre d'entretenir en continu de grandes forces navales¹ : « L'argent est le nerf de la guerre et maintenir les navires en mer coûte beaucoup d'argent². » C'était d'autant plus vrai pour un État comme la république de Venise qu'il était gouverné par une aristocratie d'origine marchande toujours particulièrement attentive aux considérations économiques et à la possibilité de faire des économies.

- 1 N.A.M. Rodger, « La mobilisation navale au XVIII^e siècle », dans Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi & André Zysberg (dir.), *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1995, p. 365. D'autre part, Rodger souligne que ce n'est qu'à la fin du XIX^e siècle qu'il est devenu courant qu'un navire demeure en service continu d'un radoub à l'autre. Pour la plupart des navires de guerre vénitiens (mais aussi des galères), c'était déjà le cas auparavant, donnant à la marine de la République un facteur précoce de modernité. Guido Candiani, *I vascelli della Serenissima: guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna (1650-1720)*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2009, p. 98-99, 132, 159.
- 2 Richard Harding, « Introduction », dans *id.* (dir.), *The Royal Navy (1930-2000)*, London/New York, 2005, p. 2 (1-18).

Les démobilisations doivent également être menées avec précaution, car elles créent des vides de puissance qui peuvent être comblés par des acteurs non désirés, en premier lieu les pirates. Une augmentation considérable de la piraterie a eu lieu, par exemple, après la démobilisation des flottes consécutive à la paix de 1545 entre l'Espagne et l'Empire ottoman et un phénomène similaire se remarque à la fin de la guerre entre l'Espagne et l'Angleterre en 1603, lorsque de nombreux commandants et équipages, n'étant plus au service du souverain anglais, ont été amenés à se tourner vers la prédation maritime³. L'État doit donc veiller à ne pas trop affaiblir sa marine en temps de paix et doit trouver un compromis difficile entre les exigences budgétaires et celles d'opérer avec des forces navales suffisantes pour contrôler et faire respecter ses prérogatives dans les eaux qui sont pour lui du plus grand intérêt maritime.

46

Dans la dernière phase de sa longue histoire, la république de Venise a dû faire face à trois démobilisations successives, au terme d'autant de conflits avec l'Empire ottoman : la guerre de Candie (1645-1669) et les deux guerres de Morée (1684-1699 et 1714-1718). La comparaison entre ces étapes du pied de guerre et du pied de paix peut aider à mettre en lumière la politique navale de la Sérénissime, les structures de la flotte et les mécanismes qui régissaient les relations entre l'État vénitien et le plus important de ses instruments de guerre.

Avant d'entrer plus en détail sur le sujet, il convient de noter que, dans le cas vénitien, les mobilisations et démobilisations navales concernaient deux domaines différents et pas toujours complémentaires, qui pouvaient nécessiter des modalités et procédures différentes. La marine vénitienne se composait en fait de deux composantes, l'*Armata sottile*, formée par les bateaux à rames – les galères et les galéasses en premier lieu – et l'*Armata grossa*, formée par les voiliers. Alors que jusqu'à la première moitié du XVII^e siècle, la flotte de la Sérénissime était faite de bateaux à rames, au cours de la période considérée ici, elle a vu l'introduction et l'affirmation dans ses rangs de navires de guerre à voile, codifiée en bref dans la typologie du navire de ligne. Le passage d'une structure reposant sur la composante traditionnelle qu'était la rame à une autre qui faisait de la voile l'élément dominant a créé de nouveaux problèmes et imposé de nouvelles solutions, qui se sont nécessairement reflétées dans les processus et méthodes de démobilisation.

3 Phillip Williams, « War and Peace Between the Catholic King and the Caliph: Holy War and Holier Peace in the Mediterranean, 1500-1700 », dans Guido Candiani & Luca Lo Basso (dir.), *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo (secc. XVI-XIX)*, Milano, 2010, p. 19 ; David J. Starkey, « Pirates and Markets », dans Lewis R. Fischer (dir.), *The Market For Seamen in The Age Of Sail*, St. John's, Nfld., 1994, p. 75.

La première des démobilisations analysées ici est celle qui a suivi la fin de la longue guerre de Candia, commencée en 1645 et terminée en 1669. Malgré l'importance des forces navales déployées par la République pendant le conflit, il s'agit, à bien des égards, de la démobilisation la plus simple des trois examinées ici, et ce pour deux raisons principales. D'une part, la réduction des forces vénitienes avait déjà commencé à la fin des années 1650, quand s'était achevée l'offensive navale consistant à bloquer les Dardanelles et menacer directement Istanbul ; pour renforcer cette réduction, on ajouta, dans les dernières années de la guerre, la démobilisation partielle de l'*Armata sottile*, due à la stratégie adoptée par Francesco Morosini après son élection (pour la deuxième fois) comme capitaine général da Mar début 1667 : Morosini diminua en effet le nombre de galères afin d'utiliser à terre leurs équipages pour défendre la forteresse de Candie (Héraklion), la capitale de l'île assiégée par les Turcs depuis mai 1667. D'autre part, le fait que l'*Armata grossa* ait été formée pendant le conflit presque exclusivement de navires affrétés, pour la plupart des navires marchands armés étrangers, a rendu la démobilisation de la composante voile de la flotte particulièrement rapide une fois les hostilités terminées.

En ce qui concerne les bateaux à rames de l'*Armata sottile* en 1646, ils avaient atteint un maximum d'environ soixante-dix unités entre galères et galéasses, se montant dans les quinze années suivantes à des chiffres entre quarante et cinquante⁴. Malgré la réduction qui suivit la fin de l'offensive navale contre Istanbul et le début de l'attaque finale ottomane contre Candie, au cours de l'hiver 1667, cinq galéasses et vingt-huit galères étaient encore en service dans le Levant, mais pour au moins trois de ces dernières l'équipage était employé à terre pour des travaux militaires⁵. Les lourdes pertes en hommes subies par plusieurs des unités à rames restantes pendant le siège final de Candie (1667-1669) expliquent le fait que lorsque, après la fin de la guerre de septembre 1669, l'*Armata sottile* dut être entièrement réorganisée pour son retour à Venise, seules quatre galéasses purent être armées et pas plus de quatorze galères, dont seulement neuf étaient opérationnelles : on leur ajouta les deux galères stationnées dans les îles Ioniennes et peut-être trois disponibles en Dalmatie⁶. Dans les mois qui suivirent, il semble que le nombre de galères ait encore diminué, tombant à douze stationnées à Corfou (devenue, après la perte de

4 Voir Guido Candiani, *Dalla galea alla nave di linea: le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2012, p. 99-132.

5 Archivio di Stato di Venezia (désormais ASV), *Senato, dispacci Provveditori da Terra e da Mar* (désormais PTM), filza 1251, dépêche Commissario Pagador [d'Armata] Daniele Giustinian 25.2.1668, annexe n° 1, 15.1.1668 ; annexe *Rassegne*, 24.2.1668.

6 ASV, PTM, filza 1224, dépêche Provveditore d'Armata Lorenzo Corner no 35, 7.10.1669 ; n.36, 5.11.1669.

la Crète, la base principale du Levant) et à cinq en Dalmatie⁷, tandis que les galéasses furent réduites à deux. Si le nombre de celles-ci était revenu au niveau d'avant-guerre, celui des galères était inférieur d'au moins un tiers à ce qu'il avait été dans les années précédant le conflit, où elles étaient une trentaine. Les choix opérationnels de Francesco Morosini avaient conduit à une forte réduction de l'*Armata sottile*, même par rapport au personnel du temps de paix, un résultat indésirable qui affaiblissait particulièrement la composante la plus traditionnelle, mais toujours centrale, de la marine vénitienne. En fait, après la guerre de Candie, l'*Armata sottile* aurait eu besoin non pas d'être démobilisée, mais plutôt d'une remobilisation (au moins partielle) : cependant comme nous le verrons, l'évolution de la marine vénitienne fit que cette augmentation n'eut jamais lieu⁸.

48

En ce qui concerne les voiliers de l'*Armata grossa*, les Vénitiens en avaient gonflé les rangs avec des dizaines de navires marchands armés affrétés pendant le conflit, principalement des navires néerlandais et anglais, auxquels s'étaient joints quelques français⁹. Le système des affrètements permettait en effet des mobilisations rapides et des démobilisations tout aussi rapides, dépendant exclusivement des moyens financiers disponibles. Il suffisait à l'État de s'entendre pour une certaine durée (généralement une campagne) avec les armateurs (parfois les capitaines des navires eux-mêmes), qui mettaient à sa disposition le navire entièrement équipé (seules quelques pièces d'artillerie étant fournies par l'arsenal de Venise) : une fois le contrat (ou le conflit) terminé, il pouvait tout simplement ne plus être renouvelé¹⁰. En novembre 1669,

7 ASV, PTM, filza 1224, dépêche Provveditore d'Armata Lorenzo Corner n° 28 [sic], 12.3.1670, annexe 28.2.1670.

8 À la fin de l'année 1671, les galères sont passées à vingt, principalement grâce à la réduction du nombre des galéasses et au recrutement d'un millier de rameurs libres, soit un effectif encore très inférieur à celui de l'avant-guerre (Guido Candiani, *Dalla galea alla nave di linea*, op. cit., p. 141).

9 Le nombre de navires de guerre, qui était d'environ quarante en 1646, a fluctué considérablement pendant le conflit. Sur l'affrètement vénitien de navires marchands armés et leur utilisation, voir Guido Candiani, « Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires angle-hollandaises et blocus des Dardanelles, 1646-1659 », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, « Risque, sécurité et sécurisation maritime depuis le Moyen Âge », 2008, p. 251-282 ; *id.*, *Dalla galea alla nave di linea*, op. cit., p. 209-232, 256-258 ; Jérôme Cras & Géraud Poumarède, « Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur François de Nuchèze pour le secours de Candie », dans Daniel Tollet (dir.), *Guerres et paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine : mélanges d'histoire des relations internationales offerts à Jean Bérenger*, Paris, 2003, p. 507-544. Un article récent traite de l'affrètement par Venise de navires hollandais, un phénomène qui commença lors de la guerre de Gradisca (1615-1617) – avec une référence très rapide à la guerre de Candie et en omettant la bibliographie la plus récente. Louis Sicking, « Selling and Buying Protection. Dutch War Fleets at the Service of Venice (1617-1667) », *Studi Veneziani*, n° 67, 2013, p. 102-103 (89-106).

10 Parmi les innombrables contrats d'affrètement, voir, par exemple, celui du navire flamand *Ruota della Fortuna*, dans ASV, *Senato Mar*, filza 443, 30.1.1652 sq.

vingt-cinq navires affrétés étaient encore en service, et tous furent rendus sans difficulté à la mi-mars 1670¹¹. Il ne restait qu'à procéder au règlement définitif des comptes des navires loués, qui, d'après un calcul des autorités vénitiennes, s'éleva, pendant le conflit, à 238 au total. En fait, une série de différends sont restés en suspens entre la République et les armateurs, qui se sont prolongés pendant plus d'une décennie et ont conduit le gouvernement vénitien à dépenser environ 700 000 ducats de plus, ce qui était quand même beaucoup moins que ce que les armateurs avaient demandé¹². Au-delà de cette prolongation ennuyeuse, le système d'affrètement s'est révélé capable d'atteindre pleinement l'un de ses objectifs, à savoir rendre le passage du pied de guerre à celui de la paix particulièrement rapide et presque « indolore ». Le revers de la médaille, cependant, était le coût exorbitant de son fonctionnement – plus de quinze millions de ducats dépensés pendant les vingt-cinq années de la guerre –, ce qui ne portait pas à le reprendre à l'avenir¹³.

Si la démobilisation qui a suivi la fin de la guerre de Candia peut être considérée comme relativement facile et réussie, elle a laissé, comme on l'a dit, l'*Armata sottile* dans une position fragile. Alors que mettre fin à l'affrètement des navires était un choix autonome de politique navale, la diminution considérable des galères représentait une limitation obligatoire qui inquiétait les responsables de la politique navale de la Sérénissime. Dans le passé, Venise avait comparé l'effectif de ses galères à celui des *beylere*, armées par les *timar* maritimes de l'Empire ottoman et les seules unités à rames turques tenues pour vraiment efficaces, car elles étaient les seules pouvant être considérées comme permanentes. Avant la guerre de Candie, les *beylere* étaient normalement au nombre de vingt-deux mais, selon les projections vénitiennes, grâce aux nouvelles conquêtes ottomanes, elles étaient passées à trente-six, dont huit étaient approvisionnées par l'île de Crète. Afin d'égaliser ces chiffres, la seule solution à portée de main semblait être d'avoir plus de voiliers de guerre et ce furent les commandants de l'*Armata sottile* eux-mêmes qui proposèrent d'ajouter un certain nombre d'unités à voiles à celles à rames afin d'accroître, au moins temporairement, la cohérence numérique de la flotte. Toutefois, le choix ne fut pas d'affréter à nouveau des navires marchands armés étrangers, mais de maintenir d'une escadre de navires d'État. Dans l'héritage de la guerre de Candie, il y avait cinq *navi pubbliche*, c'est-à-dire des navires de guerre qui n'avaient pas été affrétés, mais qui avaient été armés et gérés par l'État : le Sénat

11 ASV, *Senato Rettori*, filza 75, 13.11.1669; *PTM*, filza 939, dépêche A. Bernardo, n° 31, 18.3.1670.

12 ASV, *Senato Mar*, filza 639, 6.9.1681; filza 643, 8.7.1682 sq.

13 Guido Candiani, *Dalla galea alla nave di linea*, op. cit., p. 257.

de la République décida de les maintenir en service jusqu'à ce que le nombre de galères ait à nouveau augmenté.¹⁴

Comme cela s'est souvent produit à Venise, un premier choix contingent est devenu, au fil du temps, définitif et les navires publics ont formé le noyau de la nouvelle *Armata grossa*, qui est devenue propriété exclusive de l'État. Grâce aux navires à voiles, la flotte permanente est revenue au niveau d'effectifs d'avant la guerre, avec une trentaine d'unités régulièrement en service, mais la présence de la nouvelle escadre de *navi pubbliche* a jeté les bases d'un changement radical dans la structure de la marine vénitienne. À partir de 1675, en effet, le Sénat, considérant le coût élevé de l'affrètement de navires marchands armés et suivant l'évolution plus générale des autres marines européennes, décida de construire une nouvelle escadre étatique de navires de ligne, ordonnant à cet effet la restructuration de sections importantes de l'arsenal et déplaçant ainsi définitivement le centre de gravité de l'*Armata sottile* vers l'*Armata grossa*¹⁵.

50

LES DÉMOBILISATIONS APRÈS LES DEUX GUERRES DE MORÉE

La nouvelle direction prise par la politique navale vénitienne s'est dessinée clairement pendant les deux guerres successives de Morée. Dans ces conflits, la marine vénitienne n'a plus retrouvé les dimensions qui avaient été les siennes pendant la guerre de Candie, alors que, dans certaines phases, on avait peut-être atteint les cent-trente navires à rames et à voiles. En moyenne, pendant les deux guerres de Morée, il y avait entre soixante et soixante-dix unités opérationnelles, bien qu'il faille noter que les fluctuations dans la taille de la flotte furent alors beaucoup moins importantes que pendant la guerre de Candie. En particulier, l'*Armata sottile* a maintenu une force égale ou légèrement supérieure à celle du temps de paix, étant donné que son importance en temps de guerre diminuait progressivement. Pour la première fois dans l'histoire de la République, il n'y a donc pas eu de réel problème de démobilisation des unités à rames. Pendant la première guerre de Morée (1684-1699), il n'y eut pas plus de vingt-six galères, tandis que les galéasses, au nombre de six furent les seules à retrouver leur niveau de la guerre de Candie. Après le conflit, les galères et les galéasses revinrent à leur niveau antérieur (vingt et deux respectivement) et la réduction servit,

14 *Ibid.* p. 141. Sur la mise en place longue et difficile d'une escadre de navires publics pendant la guerre de Candie, voir Guido Candiani, *I vascelli della Serenissima*, *op. cit.*, chap. 2 et 3, *passim*.

15 La meilleure présentation de cette évolution à l'échelle européenne reste celle due à Jan Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America*, t. II, 1500-1860, Stockholm, Almqvist & Wiksell Internat., 1993, p. 173-206. Sur le cas vénitien, voir Guido Candiani, *I vascelli della Serenissima*, *op. cit.*, p. 115-136.

comme par le passé, à compléter les équipages des unités restant en service¹⁶. Pendant la seconde guerre de Morée (1714-1718), il n'y eut pas de mobilisation de l'*Armata sottile*, qui semble avoir eu plus de seize unités opérationnelles au Levant et qui ne vit pas augmenter le nombre des deux galéasses du temps de paix¹⁷. L'*Armata grossa* s'est considérablement développée, tant numériquement – des six navires des dernières années de paix (1682-1683) à la trentaine de la décennie 1690, un nombre qu'on retrouva pendant la seconde guerre de Morée – que qualitativement, avec l'introduction de navires de ligne plus grands et plus puissants.

Malgré la diminution générale des forces navales mobilisées, la forte augmentation de l'*Armata grossa* a rendu les démobilisations plus difficiles après les conflits de 1684-1699 et 1714-1718. En fait, le problème s'est posé de savoir comment démobiliser une structure aussi coûteuse que celle constituée par l'escadre de vaisseaux de ligne, qui, d'une part, était étatique – et donc non immédiatement liquidable, comme ce fut le cas pour la flotte de navires marchands armés affrétés pendant la guerre de Candie –, et d'autre part, difficile à reconvertir en temps de paix, vu son caractère fortement guerrier et ses coûts élevés.

En ce qui concerne la démobilisation du personnel, il n'y a pas eu de difficultés particulières, car les autorités vénitienes avaient emprunté à l'ancien système d'affrètement la pratique de « louer » des navires publics aux capitaines qui étaient engagés de temps en temps pour leur commandement. Essentiellement, l'État construisait et armait le navire, puis le confiait à un capitaine dont le contrat prévoyait qu'il serait chargé de former l'équipage et de le garder pendant le service, contre paiement d'une allocation mensuelle. Ainsi, une fois le contrat résilié, l'État n'avait plus aucune obligation envers les hommes qui l'avaient servi jusque-là¹⁸.

Sur le plan matériel cependant, les choses étaient très différentes, car les navires appartenaient à l'État, qui avait investi des ressources considérables et devait donc trouver un moyen de préserver ce précieux capital. Le problème s'est posé pour la première fois à l'issue de la première guerre de Morée. En août 1699, quelques semaines après la fin du conflit et sur l'avis des principaux *capi da Mar*

¹⁶ ASV, *Senato Rettori*, filza 135, 19.9.1699.

¹⁷ Voir ASV, *PTM*, filza 960, dépêche Capitano Generale da Mar Daniele 4° Dolfin, n° 93, 15.11.1715; filza 1135, dépêche Capitano Generale da Mar Andrea Pisani n° 6, 25.5.1716. Il semblerait que pendant la seconde guerre de Morée en Dalmatie, il n'y ait pas eu de galères, mais seulement des *galeotte*, de sorte que le nombre total de galères de l'*Armata sottile* pourrait avoir été de seize, voir ASV, *PTM*, filza 560, dépêche Provveditore Generale in Dalmazia Alvise 3° Mocenigo, n° 36, 2.5.1718.

¹⁸ Sur ces aspects, voir Guido Candiani, « La gestione degli equipaggi nei vascelli veneziani tra Sei e Settecento », dans Alessandra Dattero & Stefano Levati (dir.), *Militari in Età Moderna. La centralità di un tema di confine*, Milano, Cisalpino, 2006, p. 171-195.

(amiraux), le Sénat décida de ne maintenir en service que seize des vingt-neuf unités alors disponibles, un nombre jugé suffisant pour les besoins de la paix¹⁹. La suggestion de tous ceux qui furent consultés était de maintenir en service les plus petits navires (ceux de deuxième et de troisième rang), car ils étaient les plus aptes à accomplir les tâches prévues en temps de paix (patrouille, lutte contre les corsaires, escorte des convois marchands éventuels) ; les plus grands auraient plutôt été mis dans la « naphthaline », à l'exception de trois ou quatre navires de premier rang qui auraient dû servir de vaisseau amiral aux trois divisions dans lesquelles on pensait continuer à diviser l'*Armata grossa*, selon le schéma défini pendant la guerre²⁰.

52

Le débat a porté précisément sur la manière de préserver les treize navires devant être retirés du service. Personne ne voulait répéter l'erreur commise à l'époque avec le premier navire de ligne vénitien, le *Giove Fulminante*, dont la structure avait été irrémédiablement endommagée après avoir été tiré à terre en vue de sa préservation dans les *volti* (cales couvertes) érigées pour la construction des navires dans les années 1670-1680²¹. La pratique du remorquage, qui avait toujours été très courante avec les galères légères et minces – pour lesquelles l'arsenal s'était équipé de dizaines de *volti* couvertes à terre – a rencontré des difficultés presque insurmontables avec les navires beaucoup plus gros et encombrants. La décision de déplacer le centre de gravité de la flotte à rames vers les voiliers a créé une situation difficile affectant fortement un aspect qui a toujours été au cœur de la politique navale vénitienne, celui d'une réserve de navires prêts à être utilisés. Si maintenir une réserve de galères – même importante (vers le milieu du xvi^e siècle elle était fixée à cent galères²²) – était une tâche relativement facile étant donné la facilité de les tirer à terre et de les garder à l'abri dans les *volti* couvertes, avec des navires ce procédé devenait peu pratique, rendant beaucoup plus difficile de conserver une réserve de navires, bien que beaucoup moins importante que celle des galères.

19 ASV, *Senato Mar*, filza 750, 12 et 20.8.1699 et annexes ; *Senato Rettori*, filza 135, 19.9.1699 sq.

20 Venise avait une manière de diviser ses navires en rangs différente de celle qui avait prévalu dans la plupart des autres flottes européennes. N'ayant jamais eu l'occasion de construire des navires à trois ponts, la marine vénitienne a défini les navires de premier rang à deux ponts avec 70 à 80 canons, qui, dans d'autres flottes, auraient été définis comme de deuxième ou troisième rang ; de même, les navires des deuxième et troisième rangs avec 60 à 70 canons et ceux de troisième rang avec 50 à 60 canons correspondaient aux troisième ou quatrième et quatrième ou cinquième rang dans les autres flottes.

21 Voir Guido Candiani, *I vascelli della Serenissima*, op. cit., p. 275. En ce qui concerne le *Giove Fulminante*, même l'historiographie la plus récente (voir par exemple Louis Sicking, « Selling and Buying Protection », art. cit., p. 103) continue à attribuer à tort son projet à un modèle hypothétique anglais qui n'a jamais existé. En réalité, le *Giove Fulminante* était le résultat d'une conception entièrement originale, tout comme les navires de ligne vénitiens qui vinrent ensuite (voir Guido Candiani, *I vascelli della Serenissima*, op. cit., p. 75-76).

22 Voir ASV, *Milizia da Mar*, busta 240, 5.8.1545.

Une fois exclue la possibilité de tirer les navires à terre, le débat s'est concentré sur la manière de les conserver dans l'eau. Alors que les experts de l'arsenal pensaient garder les navires à l'intérieur dans des cales couvertes, les nombreux capitaines interrogés voulaient les laisser à l'extérieur, comme c'était le cas dans d'autres marines. Les premiers considéraient les pluies et la chaleur de l'été comme particulièrement nocives, tandis que les seconds pensaient qu'il était pire de les garder dans des pièces sans lumière et ventilation suffisantes, car les champignons, cause principale de la pourriture du bois, y prospéreraient. Le désaccord n'est pas seulement dû à la différence d'origine et d'expérience des deux groupes (une partie des capitaines était d'origine étrangère et provenait de traditions navales différentes de celle vénitienne), mais aussi à une conception différente de la réserve. Ceux qui voulaient garder les unités sous abri raisonnaient en termes d'économies : les navires devaient être maintenus sans besoin particulier de contrôles et d'interventions, même au prix de dégâts probables et importants à réparer au moment du besoin, tout en ralentissant ainsi une éventuelle mobilisation ; ceux qui demandaient la maintenance extérieure raisonnaient plutôt en termes d'efficacité : un entretien et des contrôles réguliers permettraient une mise en place rapide de la flotte en cas de besoin, mais au prix de dépenses élevées en temps de paix. Ce n'est pas un hasard si les experts de l'arsenal, bien qu'ils aient nié que les cales couvertes des navires seraient abandonnées, se montraient unis dans leur volonté d'éviter de nouvelles tâches pour le chantier naval d'État.

Le problème était également de nature structurelle, car les neuf cales en eau de l'arsenal étaient non seulement trop peu nombreuses, mais aussi trop peu profondes pour accueillir les navires de premier rang – qui représentaient la majorité de ceux à mettre en réserve – et auraient donc dû être restructurées. Le Sénat, tout en ordonnant un calcul de ce que coûterait leur approfondissement, avait entre-temps ordonné le retrait progressif du service des navires de deuxième et troisième rang, les seuls qui pouvaient être accueillis par les structures existantes. Cela poussa, d'une part, à utiliser les navires les plus appropriés pour le service de paix et, d'autre part, à se servir en les usant des gros navires pour des tâches très différentes de celles, strictement guerrières, pour lesquelles ils avaient été conçus. Finalement, une conférence spéciale tenue en août 1700 établit que les navires de premier rang seraient préservés dans les cales en eau convenablement restructurées, mais les travaux correspondants ne furent jamais entrepris dans les délais prescrits, tandis que les navires de deuxième et troisième rang retirés du service restaient à l'extérieur, comme c'était le cas pour les autres marines²³.

23 ASV, *Senato Mar*, filza 755, 16.9.1700 et annexes. Un dessin français de 1697 montre comment protéger un navire désarmé à l'extérieur avec une sorte de rideau supporté par une structure légère en bois. Voir Jean Boudriot, *Le Vaisseau trois-ponts du chevalier de Tourville*, Paris, chez l'auteur, 1998, p. 64. On trouvera une analyse plus détaillée de toute la question de la

En conséquence, les navires de premier rang demeurèrent en activité, mettant rapidement en évidence leur faible capacité d'adaptation aux conditions du temps de paix et subissant une usure rapide qui compromettrait leur utilisation future. Cela a eu des effets négatifs importants lorsque Venise s'est de nouveau heurtée à l'Empire ottoman lors de la seconde guerre de Morée (1714-1718), parce qu'au début du conflit, la flotte de la République se trouvait sans un nombre suffisant de grands navires pour s'opposer à la flotte ottomane, renouvelée et accrue au cours des quinze années de paix qui séparèrent ces deux conflits.

La démobilisation qui a suivi la fin de la seconde guerre de Morée présente le même profil que la précédente. L'*Armata sottile* n'a pas connu de difficultés particulières, puisque, comme on l'a dit, pendant le conflit, ses forces sont restées essentiellement celles du temps de paix. En ce qui concerne l'*Armata grossa*, qui comptait en 1718 vingt-huit navires, le nombre de navires à maintenir en service et le nombre de ceux à transférer dans la réserve furent à nouveau remis en question. Dans l'intervalle entre les deux conflits, l'effectif de navires actifs, fixé à seize après la première guerre de Morée, avait progressivement diminué à onze, en raison de la détérioration progressive de ceux en service (dont certains firent naufrage) et de leur absence de remplacement. La perte du royaume de Morée, sanctionnée par la paix de Passarowitz (21 juillet 1718), réduisit également les engagements exigés de la flotte, qui devait maintenant se limiter à patrouiller dans les mers Adriatique et Ionienne. Par conséquent, à la suggestion de la conférence ordinaire des *capi da Mar* tenue en septembre 1718, l'escadre active fut fixée à dix unités seulement, choisies parmi les plus anciennes pour qu'elles soient les premières à s'user, laissant disponibles pour un usage futur les unités modernes entrées en service pendant le conflit²⁴.

Dans un premier temps, six des dix-huit navires à démobiliser devaient être stationnés à Corfou, la principale base navale après la capitale, afin de disposer d'une réserve avancée en cas de besoins soudains. Cependant, la tradition centralisatrice vénitienne, poussant à concentrer dans la Dominante tous les principaux travaux de construction, de préparation et de maintenance de la flotte, ramena à Venise tous les navires à mettre en réserve²⁵. Le nombre plus élevé qui était cependant le leur, souleva plus d'un doute quant à leur conservation dans l'arsenal, comme cela avait été le cas pour les treize navires démobilisés après 1699. Une conférence spéciale d'experts, tenue en

conservation des *navi pubbliche* dans Guido Candiani, *I vascelli della Serenissima*, op. cit., p. 416-419.

24 Outre les dix navires, la flotte en temps de paix comprenait deux galéasses, seize galères, autant de *galeotte* et trois corvettes, unités mineures à voiles et à rames. ASV, *Senato Rettori*, filza 184, 10.9.1718 et annexes.

25 Biblioteca Querini Venezia, ms. cl. IV, cod. 168 (424), *Diario del Senato tenuto da Pietro Garzoni*, c. 303r., 10.9.1718 ; c. 305r., 24.10.1718.

novembre 1718, rejeta de nouveau l'idée d'échouer les navires, mais se divisa sur l'alternative entre les maintenir à l'intérieur ou à l'extérieur du chantier naval d'État. Ceux qui poussaient à la première solution craignaient qu'en dehors de l'arsenal, les navires ne fussent endommagés par les courants et les taretts ; ceux qui optèrent pour la seconde solution ont préféré courir ces risques plutôt que de subir les effets des profondeurs limitées de l'arsenal, qui étaient considérées comme laissant dangereusement trop peu d'eau entre la quille et le fond, et ses eaux, considérées trop stagnantes. Le Sénat suivit ce deuxième avis, décrétant que, dans l'attente de trouver un emplacement définitif, les navires seraient pour l'instant placés dans le canal de la Giudecca. La décision de les garder à l'intérieur ou à l'extérieur n'eut plus lieu d'être, car le choix du canal de la Giudecca excluait automatiquement toute possibilité d'abri dans des plans d'eau couverts²⁶.

En mars 1719, il fut proposé de déplacer définitivement les navires démobilisés vers l'île de Poveglia qui était située à l'intérieur de la lagune près de l'embouchure du port de Malamocco et qui avait déjà parfois joué dans le passé le rôle d'arsenal lagunaire avancé. Poveglia, cependant, en plus d'être plus loin de l'arsenal que le canal de la Giudecca – problématique au cas où des travaux importants de doublement seraient nécessaires – et d'avoir des eaux davantage infestées en taretts, était aussi plus exposée aux attaques de la mer, comme en témoigne l'incursion faite en 1702 par les Français dans le port de Malamocco, pendant la guerre de Succession d'Espagne²⁷. Le Sénat préféra donc garder les navires démobilisés dans le canal de la Giudecca²⁸, plus protégé et plus proche. Comme on peut le voir dans deux tableaux de Canaletto de 1722 et 1726 (qui rappellent les tableaux ultérieurs de Claude-Joseph Vernet relatifs aux navires français conservés à Toulon et Rochefort), les navires étaient ancrés le long des *fondamenta* de l'île de Giudecca, avec leur seul grand mât et couverts de toiles cirées²⁹.

26 À cette occasion, l'un des capitaines de navires publics interrogés a rapporté qu'il avait pu observer en personne comment, en Angleterre, en France et en Hollande, les navires étaient gardés à l'extérieur « dépouillés de toutes les garnitures, ornements et armes avec leurs tentes en été, de la poupe à l'avant des vieilles voiles, les sabords des batteries du *corridoio* (premier pont) étant ouvertes pour faire circuler l'air frais, en laissant entrer et sortir, le matin et le soir, de l'eau de mer. En automne, ils les inondent[impermeabilisent] par-dessus pour les protéger des pluies, calfatent les sabords des batteries et n'en laissant que trois pour partie qui s'ouvrent quand il fait beau ». ASV, *Senato Arsenale*, filza 8, 10.12.1718, annexe *scrittura* cap. Pietro Rosa, 11.8.1718.

27 L'action, dirigée par Claude de Forbin, eut lieu en violation de la neutralité vénitienne afin de capturer un navire autrichien. Voir. Guido Candiani, *I vascelli della Serenissima*, op. cit., p. 449.

28 La garde en était ordinairement confiée à la maistrance de l'arsenal. ASV, *Senato Arsenale*, filza 8, 10.12.1718 et annexes ; *Diario Garzoni*, c. 309r., 18.3 e 8.4.1719.

29 Voir Bozena Anna Kowalczyk, *Canaletto prima maniera*, Milano, Electa, 2001, p. 106-107, 154-155.

La démobilisation de 1718-1719 fut la dernière effectuée par la marine vénitienne. Dans les décennies suivantes, et jusqu'à sa chute en 1797, la République resta en paix avec l'Empire ottoman et évita d'être impliquée dans les nombreux conflits européens³⁰. Celles qui sont décrites ici peuvent donc être considérées comme les trois démobilisations finales de la longue histoire navale de la République sérénissime.

56

Comme on l'a souligné, l'élément le plus important dans le développement de la marine vénitienne à cette époque a été le passage du noyau principal de la flotte de la rame à la voile. Cela a inévitablement entraîné un changement dans les mécanismes de mobilisation et, par conséquent, dans ceux de démobilisation. D'un plus grand engagement pour mobiliser et démobiliser les gens par rapport aux moyens, caractéristique des unités à rames, nous sommes passés à un autre au moins égal, sinon supérieur, pour mobiliser et démobiliser les moyens par rapport aux hommes. Garder en réserve des unités de taille relativement petite et légères comme les galères était en fait beaucoup plus facile que de conserver les coques grandes et lourdes des navires de ligne. Pendant des siècles, l'arsenal de Venise avait été équipé pour maintenir une réserve de galères et avait un grand nombre de cales non seulement pour les construire, mais aussi pour les garder à l'abri sur terre, étant donné la facilité relative de leur remorquage. Il avait été possible de réadapter un certain nombre de cales pour construire les navires à l'intérieur, mais pas d'adopter la technique de halage utilisée pour les galères – les expériences en ce sens s'étant révélées infructueuses. La solution aurait pu être d'aménager plusieurs cales en eau, mais cela aurait nécessité des interventions nouvelles et coûteuses que le Sénat n'avait pas voulu aborder. Il se tourna ensuite vers la conservation en plein air, comme c'était le cas dans d'autres marines européennes, mais cela ne donna pas satisfaction au désir vénitien de voir des biens publics bien réparés et protégés si précieux.

La solution insatisfaisante relative à l'entretien d'une réserve de navires de guerre à voile a conduit, dans les décennies qui ont suivi 1718, à une parcimonie considérable dans la mise à l'eau des nombreux navires installés dans les cales de l'arsenal. Une fois ceux-ci lancés, en effet, les Vénitiens croyaient qu'il serait impossible de les conserver correctement s'il fallait les mettre en service immédiatement ou les remettre en réserve. Cela explique en partie pourquoi, au cours du XVIII^e siècle, de nombreux navires de la République sont restés en

30 Les seuls affrontements majeurs survinrent avec les régences barbaresques, en particulier celle de Tunis, mais les opérations nécessitaient des forces navales plutôt limitées. Voir Ricardo Caimmi & Bruno Mugnai, *Spedizioni navali della Repubblica di Venezia alla fine del Settecento*, Bassano del Grappa (VI), Itinera Progetti Editore, 2018; Daniel Panzac, *La République de Venise et les régences barbaresques au XVIII^e siècle. Un exemple de relation Nord-Sud en Méditerranée occidentale*, Paris, Publisud, 2015.

service pendant des décennies. Il ne s'agissait pas d'une manifestation de faible capacité de construction, comme le souligne souvent l'historiographie, mais d'un choix précis visant à garder en réserve un bon nombre de navires à lancer et à n'utiliser qu'en cas de besoin réel³¹. Étant donné le désengagement militaire relatif de la République après 1718, cela ne fut jamais nécessaire. Lorsque Venise fut finalement mortellement frappée par le péril napoléonien, l'absence d'une véritable menace navale française – pendant la crise de 1797, la Sérénissime put facilement déplacer les troupes par mer de Dalmatie à la capitale pour renforcer ses défenses – et le climat plus général de division interne et d'irrésolution expliquèrent une fois encore l'échec de la mobilisation de la réserve, tant et si bien que les Français, une fois entrés dans la ville, purent trouver à l'arsenal de nombreux navires dans les cales et de grandes quantités de matériel dans les dépôts. Qu'ils n'aient pas voulu ou n'aient pas su utiliser efficacement ces ressources pour une nouvelle projection de la puissance navale dans l'Adriatique et le Levant s'inscrit dans les limites plus générales de la politique navale française de l'ère révolutionnaire et napoléonienne.

57

Traduit de l'italien par Olivier Chaline

31 Je tiens à remercier Alberto Secco d'avoir souligné cet aspect à plusieurs reprises.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au xviii^e siècle
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. L'Instrument naval

tome II. L'Opérationnel naval

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du xv^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

xv^e-xx^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au xix^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830
Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956
Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du xviii^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805
Robert Larin
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François Ier
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes
xvii^e-xviii^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du xvii^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

27. Mer et techniques
26. Financer l'entreprise maritime
25. Le Navire à la mer
24. Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours
 - 22-23. L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au xxe siècle
 21. Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine
20. La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir
19. Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du xixe siècle
 18. Travail et travailleurs maritimes (xviii-xxe siècle). Du métier aux représentations
 17. Course, piraterie et économies littorales (xve-xxie siècle)
 16. La Puissance navale
15. Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours
 14. Marine, État et Politique
 13. La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviiiè siècle
 12. Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux
- 10-11. La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation
 9. Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge
 8. Histoire du cabotage européen aux xvie-xixe siècles
 7. Les Constructions navales dans l'histoire
 6. Les Français dans le Pacifique
 5. La Marine marchande française de 1850 à 2000
 4. Rivalités maritimes européennes (xvie-xixe siècle)
 - 2-3. L'Histoire maritime à l'Époque moderne
 1. La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 28
Sortir de la guerre
sur mer

Olivier Chaline,
Tristan Lecoq
& Patrick Boureille

Lancée par les historiens de la première guerre mondiale et envisagée sous un angle principalement terrestre, la notion de « sortie de guerre » est-elle pertinente pour les conflits maritimes ? Si oui, de quelle manière ? Au-delà du retour des combattants et des mémoires du conflit, la logique de milieu se fait ici très fortement sentir. Les espaces ne sont pas les mêmes et les temporalités non plus. Comment faire savoir, parfois à l'autre extrémité du monde, que les hostilités sont suspendues ou s'achèvent ? Qu'advient-il des conditions de navigation et des circuits commerciaux, parfois redéfinis, propres au temps de guerre ? Le retour à la paix est-il si attrayant ? Que faire des navires de guerre désormais trop nombreux, ceux des vaincus mais aussi ceux des vainqueurs ? Et des personnels désormais inutiles ? Quelles leçons tirer du conflit, aussi bien en termes de matériels, que d'opérations navales ou de coopérations avec des alliés ? Autant de questions auxquelles répondent une série d'études, du Moyen Âge viking à la fin de la Guerre froide.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Couverture : Atelier Papier

25 €

979-10-231-0641-1