



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 vénitienne 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

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
CEMMC, Université Bordeaux-Montaigne

Historiographiquement, le concept de « sortie de guerre¹ », forgé depuis une dizaine d'années à partir de l'étude de la Grande Guerre, renouvelle la notion d'« après-guerre » conçue quant à elle dans le cadre d'une réflexion sur la seconde guerre mondiale. Il s'agit de substituer à une analyse des conséquences du conflit une approche dynamique, qui cherche à comprendre les processus de démobilisation des sociétés, des armées, des États et des économies. Une telle démarche, appliquée premièrement aux conflits de l'époque contemporaine, se révèle être un prisme d'analyse tout à fait pertinent lorsqu'il s'agit de saisir les affrontements navals de la fin du règne de Louis XIV, et notamment la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697).

La France se lance en effet, à la fin de l'année 1688, dans un conflit qui devait se prolonger neuf ans et l'opposer au reste de l'Europe, tout particulièrement aux Provinces-Unies bientôt unies à l'Angleterre, tandis que l'Espagne rejoignait dans le courant de la guerre cette grande coalition. Pour affronter ces grandes puissances navales, la France poursuit l'effort engagé dans les années 1660 par Colbert pour se doter d'une flotte sans précédent. À la signature du traité de Ryswick en 1697, c'est donc une flotte considérablement augmentée, tant en nombre de navires qu'en tonnages et en équipages, qui s'en revient massivement dans les arsenaux d'attache ; le désarmement prend alors une ampleur rarement égalée, tout particulièrement en Levant.

Choisir Toulon² comme observatoire a du sens dans la mesure où l'on assiste, dans le courant du conflit, à un déplacement du centre de gravité des

1 Stéphane Audoin-Rouzeau & Christophe Prochasson, *Sortir de la Grande Guerre. Le monde et l'après-1918*, Paris, Tallandier, 2008 ; Cosima Plateau, « Les sorties de guerre. Une introduction », *Les Cahiers Sirice*, vol. 17, n° 3, 2016, p. 5-14.

2 Sur l'arsenal du Levant au xvii^e siècle, on consultera Jean Peter, *Vauban et Toulon. Histoire de la construction d'un port-arsenal sous Louis XIV*, Paris, Institut de stratégie

combats vers l'espace méditerranéen³. Si, jusque vers 1692-1693, les principaux affrontements ont lieu dans la Manche, comme en témoignent les grandes batailles de Béveziers et La Hougue ; la prise du convoi de Smyrne à la bataille de Lagos en juin 1693 amorce un basculement vers le sud. À la campagne 1694, l'escadre de Chateaurenault quitte Brest pour rejoindre Tourville et le bailli de Noailles en Méditerranée. Le siège de Palamos prélude à celui de Barcelone, les vaisseaux anglais hivernent à Cadix, car, comme l'a montré N.A.M Rodger, l'enjeu pour Guillaume III est de défendre les intérêts économiques des Provinces-Unies et de soutenir l'allié espagnol. C'est donc alors Toulon plus que Brest qui supporte l'effort logistique ; c'est là que, durant deux ans, Tourville se réfugie, arme et désarme, et la présence de Russel à Cadix le contraint à rester en Méditerranée. De plus, la tenue de campagnes d'hiver modifie en partie l'habituel calendrier des arsenaux, puisqu'il faut notamment pourvoir à l'avitaillement des vaisseaux pour trois mois supplémentaires. Aussi, lorsque survient la fin du conflit, le désarmement qui s'opère à Toulon revêt-il une ampleur toute particulière.

Cette étude de cas nous permettra de répondre à un triple objectif : prendre la mesure de ce qu'implique le désarmement de ce qui constitue peut-être alors la première flotte européenne, tant sur le plan de l'ampleur de la tâche qu'en termes de diversité des implications ; comprendre en quoi sortir de la guerre est non seulement un désarmement comme un autre – il faut démobiliser les hommes comme les vaisseaux – mais aussi beaucoup plus que cela ; percevoir que finir une guerre ne consiste pas seulement à clôturer le passé, mais aussi à préparer l'avenir, et peut-être le conflit suivant...

Pour ce faire, on se propose d'analyser ce qu'implique pour un arsenal comme Toulon de finir une guerre et d'organiser le retour à la normale, avant d'envisager comment on prépare l'avenir à moindre coût.

comparée, 1994 ; *id.*, *Le Port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV. La construction navale et les approvisionnements*, Paris, Economica, 1995 ; Michel Vergé-Franceschi, *Toulon, port royal (1481-1789)*, Paris, Tallandier, 2002.

3 Pour une approche événementielle des aspects maritimes de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, nous avons consulté principalement Martine Acerra & Jean Meyer, *Histoire de la marine française*, Rennes, éditions Ouest-France, 1994 ; John S. Bromley (dir.), *The New Cambridge Modern History*, t. VI, *The Rise of Great Britain and Russia, 1688-1715/25*, Cambridge, CUP, 1970 ; Daniel Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi Soleil*, Paris, Fayard, 1996 ; John Ehrman, *The Navy in the War of William III (1689-1697): Its State and Direction*, Cambridge, CUP, 1953 ; Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, t. VI, *Le Crépuscule du grand règne. L'apogée de la guerre de course*, Paris, Plon, 1932 ; Jean-Pierre Poussou, *Les Îles britanniques, les Provinces-Unies, la guerre et la paix au XVII^e siècle*, Paris, Economica, 1991 ; N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain (1649-1815)*, New York, W.W. Norton & Company, 2005 ; Geoffrey Symcox, *The Crisis of French Sea Power (1688-1697): from the Guerre d'escadre to the Guerre de course*, The Hague, M. Nijhoff, 1974.

FINIR LA GUERRE

Clore les opérations militaires : se retirer de Barcelone

Si la signature du traité de paix marque la fin de la guerre, il n'en demeure pas moins que le rappel et le repli des troupes peuvent prendre un peu plus de temps. Pour ce qui est de la marine, il faut faire revenir au port les vaisseaux les plus éloignés, mais aussi achever les opérations amphibies. En l'espèce, l'arsenal de Toulon est aux premières loges pour assumer le repli des troupes de Catalogne. Le siège de la ville est en effet réalisé par la coordination des troupes du duc de Vendôme, qui fait le siège de la ville par la terre, tandis que le comte d'Estrées l'attaque par mer le 16 juin, fort de neuf vaisseaux et trois galiotes à bombes, auxquels s'ajoutent les trente galères du bailli de Noailles⁴. Cette opération de 52 jours, qui se déroule à l'été 1697, se solde le 10 août par la capitulation des Espagnols et la victoire française⁵. La paix signifie la fin de l'occupation et le retrait des forces françaises qui ne se fait que progressivement, puisque au début de l'année 1698, les opérations ne sont pas encore achevées. On procède à l'évacuation de Rose et de Gironne⁶, des bâtiments faisant la liaison entre ces villes et la France pour rembarquer les munitions⁷ ou prendre dans l'arsenal de Barcelone tous les bois propres à la construction des bâtiments de mer⁸...

Il faut en outre régler le versant financier de la question, car le propre de ces opérations amphibies est de mobiliser non seulement les forces armées, mais aussi une flotte de service affrétée auprès de civils pour pourvoir à la logistique. Il s'agit dès lors arrêter un compte précis de ce qui est dû⁹, et la chose est d'autant plus complexe que l'action ayant engagé la conjugaison des forces terrestres et maritimes, les dépenses sont à assumer conjointement par les munitionnaires de la marine et par les entrepreneurs de la fourniture de viande pour l'armée et les hôpitaux¹⁰.

- 4 Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, p. 158-159. Voir surtout Antonio Espino Lopez, *El frente catalán en la Guerra de los Nueve Años, 1689-1697*, Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona, 1995 ; Josep Maria Torras i Ribé, *La Guerra de Successió i els setges de Barcelona (1697-1714)*, Barcelona, R. Dalmau, 1999.
- 5 On peut se faire une idée des opérations menées grâce à *Barcelone, ville capitale de la principauté de Catalogne avec toutes les nouvelles fortifications assiégée par terre par M.r le Duc de Vandomme général des Armée du Roy en Catalogne le 9 juin 1697* (Paris, chez Houllie, 1697, BnF, département estampes et Photographie, réserve FOL-QB-201). Voir aussi BnF, P144385, [Vb-140-Fol.], camp devant Barcelone, du 15 juin 1697 ; BnF, P144344 [Vb-140-Fol.], plan de la ville de Barcelone avec ses attaques, 1697.
- 6 AN, MAR B2 135, f° 73v, 29/01/1698, lettre, Landreau, l'évacuation de Rozes est achevée.
- 7 AN, MAR B2 135, f° 5v, 01/01/1698, lettre, Landreau ; AN, MAR B2 135, fo 20v, 08/01/1698, lettre, Bidaud ; AN, MAR B2 135, f° 38, 15/01/1698, lettre, Bidaud.
- 8 AN, MAR B2 135, f° 45, 15/01/1698, lettre, Landreau ; AN, MAR B2 135, f° 73, 29/01/1698, lettre, Trobat.
- 9 AN, MAR B2 135, f° 5v, 01/01/1698, lettre, Landreau ; AN, MAR B2 135, f° 73, 29/01/1698, lettre, Trobat ; AN, MAR B2 135, f° 73v, 29/01/1698, lettre, Landreau doit fournir des comptes détaillés.
- 10 AN, MAR B2 135, f° 6v, 01/01/1698, lettre, Trobat.

L'affaire occupe donc durablement l'intendant de Perpignan, Trobat, chargé du paiement des patrons ayant participé au siège de Barcelone¹¹, sous la supervision de l'intendant de l'arsenal de Toulon, qui rend un compte régulier des opérations. En juillet 1698, l'affaire n'est toujours pas réglée et la facture s'élève déjà à 127 612 lt¹².

Discipliner les corsaires

62

Finir la guerre signifie aussi arrêter la guerre de course¹³, ce qui est moins simple qu'il n'y paraît. Signer la paix est en effet une chose, avertir tout le monde que la guerre est finie en est une autre. Le traité de Ryswick est en effet signé le 20 septembre 1697¹⁴, mais mentionne pour cessation des actes d'hostilité la date du 30 novembre pour la Méditerranée et le Levant, soit un délai de deux mois durant lequel chaque pays doit publier la paix dans ses différents territoires. Or, comme on le fait remarquer à M. de Louveciennes, « la lenteur ordinaire du conseil d'Espagne faisant présumer que les ordres pour la publication de la paix à Naples, en Sicile et en Sardaigne n'y seront pas sitôt envoyés, il serait à désirer que vous pussiez convenir avec l'envoyé d'Espagne qu'il se chargeât d'écrire aux vice-rois pour les engager de consentir en les attendant au rétablissement de la liberté du commerce¹⁵ ». De fait, le consul Lhuillier est ainsi en lien avec le gouverneur de Final, auquel il transmet la dernière convention faite à Ryswick pour « régler le temps dans lequel tous les actes d'hostilité devaient cesser ». La chose semble à peu près réglée sur les côtes italiennes, et l'on écrit d'Antibes et de Gênes que les corsaires de Final se sont retirés, tandis qu'on observe aussi un retour à la normale sur les côtes de Barbarie en janvier 1698¹⁶. La chose est d'importance puisque tant que les corsaires ne se sont pas retirés, le commerce maritime est exposé et le tarif des assurances prohibitif.

11 AN, MAR B3 104, f° 122, 125, 128, 132, 10/01/1698, 05/03/1698, 12/03/1698, 28/03/1698, lettres, Trobat.

12 AN, MAR, B3 103, f° 104, 20/07/1698.

13 Sur les spécificités de la guerre de course en Méditerranée, on consultera Michel Vergé Franceschi & Antoine-Marie Graziani (dir.), *La Guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Paris/Ajaccio, PUPS/ A. Piazzola, 2000.

14 On peut consulter une version du « Traité de Ryswick » en ligne : « Et si quelques prises se font de part et d'autre dans la mer Baltique, ou celle du Nord depuis Terneuse jusqu'au bout de la Manche dans l'espace de quatre semaines, ou du bout de ladite Manche jusqu'au Cap de Saint Vincent dans l'espace de six semaines, et delà dans la mer Méditerranée et jusqu'à la Ligne dans l'espace de dix semaines, et au-delà de la Ligne et en tous les autres endroits du monde dans l'espace de huit mois, à compter du jour que se fera la publication de la Paix à Paris et à La Haye; lesdites prises et les dommages qui se feront de part ou d'autre après le terme prefix, seront portez en compte, et tout ce qui aura été pris sera rendu avec compensation de tous les dommages qui en seront provenus. » (https://fr.wikisource.org/wiki/Trait%C3%A9_de_Ryswick)

15 AN, MAR B2 135, f° 24, 08/01/1698, lettre, de Louveciennes.

16 AN, MAR B2 135, f° 24, 08/01/1698, lettre, de Gibercourt.

Solder les comptes

Finir la guerre, c'est aussi solder les comptes et le retour à la paix se traduit par un intense travail administratif. Il s'agit souvent de rattraper le retard pris sur les formalités en raison des urgences de la guerre. Lafond, qui supervise l'exploitation des bois de Franche-Comté, envoie ainsi, au début de 1698, trois comptes, correspondant aux dépenses faites pour le service des vaisseaux en 1696, pour celui des galères en 1696, ainsi que pour celui des vaisseaux pour 1697; il lui reste encore donc à mettre au net celui des galères pour 1697¹⁷.

Il faut aussi payer les dépenses engagées, et la chose vaut aussi bien pour le roi que pour ses fournisseurs. Le retour à la paix permet en effet d'arrêter les comptes, de prendre le temps du récolement des différents justificatifs. Un certain Guillois se signale par exemple parce qu'on ne lui a pas réglé ses appointements de 1696¹⁸. À l'inverse, les entrepreneurs des armes de la marine doivent 3 300 lt de leurs avances, dont ils peuvent éventuellement s'acquitter en livrant des armées propres pour la marine¹⁹. Mais c'est peut-être pour Aubert que la situation est la plus pressante. Consul à Gênes depuis 1684, l'homme est régulièrement intervenu, durant le conflit, dans des livraisons de gigantesques cargaisons de poudres, sans que l'on puisse toujours déterminer s'il n'y avait pas, de sa part, quelques prises de participation... Toujours est-il qu'au sortir du conflit, il apparaît criblé de dettes, et doit des sommes considérables au Roi, pour lesquels il quémande délai sur délais²⁰.

Solder les comptes, c'est dès lors faire payer les fraudeurs. Si en raison de l'urgence de la guerre « tout passa par nécessité²¹ », la fin du conflit marque souvent le début d'enquêtes approfondies pour débusquer les fraudeurs²², qu'on peut désormais pénaliser puisqu'il devient plus facile de s'en passer. On s'attaque ainsi aux voituriers qui travaillent sur le Rhône, et notamment au nommé Roux, « sans doute coupable de plus grandes friponneries que celles pour lesquelles on a trouvé des preuves suffisantes pour l'en convaincre²³ », tout

17 AN, MAR B2 135, f° 124, 19/02/1698, lettre, de Lafond.

18 AN, MAR B2 135, f° 101v, 12/02/1698, lettre, Guillois.

19 AN, MAR B2 135, f° 85v, 05/02/1698, lettre, Charonnier.

20 AN, MAR B2 135, f° 87, 05/02/1698, lettre, Aubert.

21 Citation empruntée à MAR B 3 60, f° 361, mémoire sur les vivres au port de Brest, Venise, 07/02/1690 : « Les marchands profitèrent de l'occasion et se défirent avec plaisir de ce qu'ils avaient de mauvaises denrées. On en avait trop besoin quand ils arrivèrent ici pour les rebuter. Tout passa par nécessité. »

22 Sur le sujet de la fraude, on consultera Gérard Béaur *et al.*, *Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Droz, 2007, notamment la présentation des pistes bibliographiques, p. 17-30, et la communication de Pierre Vernus, « Contrôler et définir la fraude dans la soierie lyonnaise (au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle) », p. 491-509.

23 AN, MAR B2 135, f° 122, 19/02/1698, lettre, de Mucie.

en entamant des démarches pour lui trouver un remplaçant²⁴. On s'attaque surtout au sieur Merle, adjudicataire de la fourniture des mâts et planches pour Toulon et Marseille. L'homme se plaint de ce que la cour des aides l'a condamné à payer les péages de Beaucaire au préjudice de sa franchise. En réalité, l'affaire est plus grave puisque à plusieurs reprises, le fermier desdits péages s'est plaint de ce que Merle faisait passer parmi les bois destinés arsenaux d'autres pièces qui ne payaient pas les droits et qu'il vendait ensuite à des particuliers²⁵. C'est ainsi que les bois qu'il fait passer, au titre de l'arsenal le 4 novembre 1694, sont retrouvés un mois après dans un clos appartenant à un nommé Nougier, à Trinquetaille, faubourg d'Arles en deçà du Rhône²⁶. La fraude est constatée en 1694, mais ce n'est finalement qu'en 1698 que les poursuites s'engagent.

Les mois qui suivent la signature de la paix sont donc consacrés à finir la guerre, qu'il s'agisse de conclure les opérations militaires ou de clôturer les comptes. La sortie de guerre se traduit aussi par un rapatriement humain et matériel massif vers les ports d'attache qui ne sont cependant que des étapes sur le chemin du retour.

ORGANISER LE RETOUR À LA NORMALE

Rentrer chez soi : le sort des hommes

L'un des grands enjeux du retour à la normale est le retour des hommes chez eux. Pour la marine, c'est une problématique récurrente puisque chaque automne, quand se termine la campagne, il faut désarmer les flottes, payer les hommes, et les renvoyer chez eux. Lorsque la guerre se clôture, ces opérations prennent une ampleur toute particulière, en particulier pour Toulon. En effet, durant les dernières années du conflit de la Ligue d'Augsbourg, les opérations s'étaient concentrées sur l'espace méditerranéen. Il faut donc renvoyer les officiers marinières et matelots ponantais chez eux, une question d'autant plus urgente que tant que les hommes ne sont pas démobilisés, la marine leur assure une demi-solde et la subsistance²⁷. Ainsi qu'on le rappelle, « ceux qui servent sur les vaisseaux du roi se renvoient sur des routes sur lesquelles on leur fournit tout ce qui est nécessaire pour leur subsistance²⁸ ».

24 AN, MAR B2 135, f° 149, 05/03/1698, lettre, de Mucie ; AN, MAR B2 135, f° 150, 05/03/1698, lettre, Charonnier.

25 Ce type de fraude est particulièrement fréquent sous l'Ancien Régime. Voir ce qu'en dit Anne Conchon, *Le Péage en France au XVIII^e siècle. Les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002, en particulier IV-III, la cristallisation de la question des péages.

26 AN, MAR B3 104, f° 116, Lamoignon de Basville, 06/11/1698.

27 AN, MAR B2 135, 01/01/1698, lettre, Levasseur ; AN, MAR B2 135, f° 14v, 08/01/1698, lettre, Levasseur.

28 AN, MAR B2 135, f° 40, 15/01/1698, lettre, Besnard.

L'organisation du retour impose dès lors une logistique complexe, d'autant que les matelots peuvent se révéler indociles. Ainsi, en janvier 1698, ils refusent la possibilité de rentrer par mer en empruntant les bâtiments en préparation à Marseille. On affecte donc des officiers pour les escorter, dotés de fonds pour payer les menues dépenses en chemin, tandis qu'on informe les commissaires des ports et intendants des lieux où ils doivent passer²⁹. Malgré cet encadrement étroit, quelques heurts surviennent. Ainsi, les habitants de Saint-Aon, auxquels on demandait des voitures – moyennant rétribution –, ont insulté certains des matelots³⁰. Plus loin, un détachement de matelots logeant à Saint-Roman se voit opposer un refus de la part de l'étapier, qui finit par s'acquitter sur présentation du certificat³¹.

On songera aussi qu'à l'issue du conflit, il faut aussi assurer le retour des captifs. Si, en Manche et mer du Nord, on assiste, tout au long du conflit, à des échanges de prisonniers avec l'adversaire anglais, en Méditerranée, cette problématique prend une tonalité particulière, puisqu'il s'agit d'échanger ou de racheter/vendre des hommes réduits en esclavage le temps de leur captivité, une réalité qui est aussi bien celles des Français réduits en esclavage par les Barbaresques que celles des « Turcs » ramant sur les galères du roi de France³². Si Amna Abidi a pu saisir le phénomène en examinant les contrats de rachat, l'analyse de la correspondance du département du Levant permet de voir comment les différents acteurs se mobilisent. Ainsi, au niveau le plus haut, les états coordonnent les opérations dans le cadre d'accords existants ou de négociations, mais l'initiative revient souvent aux familles, soutenues dans leurs démarches par les autorités religieuses. On pensera par exemple à ces femmes de deux matelots de Marennes, esclaves à Miquenez, dont la demande est relayée par l'évêque de Quimper³³, même si ce

29 AN, MAR B2 135, 01/01/1698, lettre, Levasseur.

30 AN, MAR B2 135, f° 62, 22/01/1698, lettre, d'Herbigny; AN, MAR B2 135, f° 125, 19/02/1698, lettre, d'Herbigny.

31 AN, MAR B2 135, f° 62v, 01/01/1698, lettre, Bouchu.

32 Une importante bibliographie existe sur la question. À titre indicatif, on consultera Wolfgang Kaiser (dir.), *Le Commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée (xv^e-xvii^e siècle)*, Rome, EFR, 2008; Amna Abidi, « Le processus de rachat des captifs dans la Régence de Tripoli de Barbarie au xviii^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 116, n° 3, 2009, p. 161-180; Wolfgang Kaiser, « Négocier la liberté. Missions françaises pour l'échange et le rachat de captifs au Maghreb (xvii^e siècle) », dans Claudia Moatti (dir.), *La Mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédure de contrôle et documents d'identification*, Rome, École française de Rome, 2004 et Robert Charles Davis, *Esclaves chrétiens et maîtres musulmans. L'esclavage des Blancs en Méditerranée (1500-1800)*, Paris, Jacqueline Chambon, 2006; Moulay Belhamissi, « Course et contre-course en Méditerranée ou comment les Algériens tombaient en esclavage », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 65, 2002, p. 53-67.

33 AN, MAR B2 135, f° 7, 01/01/1698, lettre, Racine; AN, MAR B2 135, f° 11v, 01/01/1698, lettre, évêque de Quimper.

sont généralement les mercédaires et trinitaires qui déploieront la plus intense activité en la matière³⁴.

Pour assurer le retour de ces hommes, plusieurs procédures ont cours. Il semble que durant le conflit, des échanges de prisonniers aient eu lieu entre États. De part et d'autre, les autorités envoient des listes d'hommes dont on demande le retour. La paix de Ryswick entraîne de nouvelles négociations avec Alger, Tunis et Tripoli pour fixer les conditions du retour. Ainsi, le traité de paix conclu avec Alger prévoit le rachat réciproque, mais ne s'applique qu'aux « Turcs de la milice d'Alger ou les Maures de leurs dépens [...] », ce qui inclue donc ceux prix sur des vaisseaux algériens, mais pas les Turcs du Levant ou vendus par des particuliers³⁵. Désormais, on ne procède plus guère à des échanges, mais à des rachats réciproques d'esclaves, par le paiement des rançons stipulées dans les accords. Le changement est d'importance puisqu'il implique une participation financière des familles, de l'ordre de 400 lt.

66

Cependant, les mois qui suivent la signature du traité de paix constituent une période d'entre-deux, où les usages antérieurs ont encore cours. Encore en janvier 1698, Dusault fait parvenir une liste de 25 esclaves turcs demandés par le dey d'Alger pour échange³⁶. Côté français, on envoie Champigny et Lalande à Tripoli pour procéder à l'échange et/ou au rachat des Français embarqués comme esclaves sur les vaisseaux³⁷.

Le retour à la paix signifie donc le retour au port des hommes ayant participé au conflit, mais aussi le retour des vaisseaux et autres bâtiments.

Réparer ou vendre ? Que faire des vaisseaux ?

Le retour à la paix impose de prendre soin des vaisseaux construits à grands frais durant le conflit. Or, le premier problème qui se pose est celui de l'encombrement du port puisque si quelques vaisseaux sont affectés à des missions ponctuelles, les sorties en mer sont désormais limitées et les réparations à faire, imposant des séjours en cales, nombreuses. Levasseur, qui supplée l'intendant Vauvré à Toulon, adresse ainsi à ses autorités de tutelle un récapitulatif des précautions prises et un plan de la manière dont les vaisseaux sont rangés dans les darses, soulignant au passage le risque « d'accident du feu »

34 Paul Deslandes, *L'Ordre des Trinitaires pour le rachat des captifs*, Paris, 1903 ; Jean-Claude Laborie, « Les ordres rédempteurs et l'instrumentalisation du récit de captivité : l'exemple des trinitaires, entre 1630-1650 », dans François Moureau (dir.), *Captifs en Méditerranée (XVI^e-XVIII^e siècles). Histoires, récits et légendes*, Paris, PUPS, coll. « Imago Mundi », 2008.

35 Voir Jean Peter, *Les Barbaresques sous Louis XIV. Le duel entre Alger et la marine du Roi (1681-1698)*, Paris, Institut de stratégie comparée, 1997.

36 AN, MAR B2 135, f° 29, 08/01/1698, lettre, Dusault.

37 AN, MAR B2 135, 01/01/1698, lettre, Levasseur.

que crée leur étroite proximité³⁸. Aussi réfléchit-on à des travaux aux deux darses, pour les mettre en état d'accueillir l'ensemble des vaisseaux du roi, afin de séparer bâtiments de guerre et de commerce³⁹.

Plus largement, le retour à la paix se traduit par une réflexion sur ce que doit être la flotte, car il est financièrement peu tenable et stratégiquement peu pertinent de conserver en temps de paix tous les vaisseaux. Cela se traduit par un état des lieux de la flotte française, afin de préciser, pour chaque bâtiment, son état et son utilité. À Toulon, les jugements sont sans appel : le *Parfait* est hors service et son entretien à la charge du roi ; le *Brusque* a ses membres en très méchant état et est difficile à manœuvrer ; le *Neptune*, l'*Arc-en-ciel* et l'*Espion* ne sont pas non plus à garder pour le service du roi⁴⁰...

Dès lors, plusieurs possibilités se dessinent. Pour ceux qui sont utiles au roi, on procède à un radoub scrupuleux et Toulon participe à l'effort. En mars 1698, le radoub du *Conquérant* est presque achevé ; sont en cours ceux de l'*Invincible*, du *Constant*, de l'*Éole*, du *Henry*, et l'on change un grand nombre de membres et de bordages aux deux flûtes le *Chariot* et la *Baleine*. On procède au remplacement des mâts du *Dauphin Royal*, pourris, pour lequel on a dû par ailleurs employer beaucoup d'étoupes et de journées de calfat, ses coutures s'étant fortement ouvertes⁴¹. Au 4 mai, le *Content*, l'*Éole*, le *Marquis*, le *Sérieux*, l'*Hirondelle* sont hors de carène d'un côté, tandis que la mature du *Prudent* est en place⁴².

Pour ceux qui sont moins directement utiles, on envisage des conversions. Plusieurs bâtiments sont ainsi appelés à « servir en flûte », comme le *Parfait*⁴³. On peut enfin décider de vendre au plus offrant les unités les moins utiles ou les plus abîmées. C'est le cas de l'*Arc-en-ciel* et du *Brusque*⁴⁴. Les vaisseaux le *Brave* et l'*Aquilon* sont ainsi vendus aux enchères pour une somme jugée décevante – 13 000 lt – mais qu'on accepte malgré tout car ils ne peuvent plus servir et l'entretien en serait dispendieux⁴⁵. En février, on procède à la vente de huit bâtiments pour un total de 34 000 lt, une somme proche de l'estimation faite par les officiers du port⁴⁶. On « déstocke » aussi les flûtes ou les bâtiments pouvant servir comme tels, car ils peuvent être utiles au commerce, et peuvent aisément être rachetés pour l'armée navale en cas de besoin. On se sépare ainsi

38 AN, MAR B2 135, 01/01/1698, lettre, Levasseur.

39 AN, MAR B2 135, f° 49v, 22/01/1698, lettre, Levasseur.

40 AN, MAR B3 103, f° 88, 22/06/1698, lettre, de Vauvré.

41 AN, MAR B2 135, f° 49v, 22/01/1698, lettre, Levasseur ; AN, MAR B3 103, f° 261, 11/03/1698, Levasseur.

42 AN, MAR B3 103, f° 281, 04/05/1698, Levasseur.

43 AN, MAR B3 103, f° 142, 31/08/1698, lettre, de Vauvré.

44 AN, MAR B3 103, f° 142, 31/08/1698, lettre, de Vauvré.

45 AN, MAR B2 135, 01/01/1698, lettre, Levasseur.

46 AN, MAR B2 135, f° 92, 12/02/1698, lettre, Levasseur.

de l'*Agathe*, adjugée 8 000 lt⁴⁷. Ces ventes ont cependant leurs limites. Non seulement tous les vaisseaux ne sont pas cessibles, mais en outre, ils ne le sont pas à n'importe qui... Il ne s'agit pas en effet, à la faveur de la paix, de renforcer un potentiel adversaire. On refuse ainsi de vendre trois vaisseaux pour la république de Venise, et une frégate pour Malte⁴⁸.

Rétablir la formation

Organiser le retour à la normale consiste enfin à rétablir la formation au sein de l'arsenal, car la guerre a eu pour conséquence de suspendre un temps ladite formation. Or, même si l'on peut considérer que le combat est une école pratique, le sieur de Beaujeu estime qu'il faut rétablir les leçons :

68

Depuis que l'on a redonné toute la place nécessaire aux exercices des gardes de la marine⁴⁹, j'ai demandé à M. le contrôleur un maître et un maître canonnier, lesquels m'ont paru les plus propres parmi les entretenus pour montrer aux gardes de la marine tout ce qu'un bon officier doit savoir de la garniture, arrimage, manœuvre et artillerie des vaisseaux ; je travaille à présent avec lesdits maîtres et avec celui de la construction établi dans nos écoles à apprendre le tout à nosdits gardes et le leur expliquer par écrit, avec tout l'ordre, la brièveté et la clarté possible et inconnues à nos officiers marinières qui, par la rusticité de leurs manières et de leurs expressions, confondent ordinairement et sous le prétexte d'une longue pratique tout ce qu'on devrait et pourrait savoir dans notre métier avec un peu plus d'attention et beaucoup moins de temps⁵⁰.

Le propos est clair : si la pratique est essentielle, la théorie l'est tout autant et elle passe par la mise à l'écrit ; aussi envisage-t-on de faire mieux en hydrographie où l'on espère profiter des leçons du père Hoste.

Une fois le programme établi et le corps enseignant recruté, il faut rétablir les lieux dédiés à l'enseignement, car les anciennes salles et la maison du roi ayant été démolies, on ne dispose plus pour l'heure de locaux. On fait donc accommoder un des bureaux du contrôleur. Il faut aussi pourvoir à l'équipement. L'urgence de la guerre avait conduit à de larges réquisitions de tout le matériel disponible. Ainsi, lorsque Chateaurenault passa en Ponant avec cinquante vaisseaux en

47 AN, MAR B2 135, 01/01/1698, lettre, Levasseur.

48 AN, MAR B2 135, f° 112v, 19/02/1698, lettre, Levasseur ; on consent cependant à vendre à Venise le vaisseau le Saint-Jean de Livourne.

49 Sur la formation des gardes de la marine, on consultera Michel Vergé Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 2007 et *id.*, « Une jeunesse militaire sous Louis XIV : les gardes de la marine », dans Christine Bouneau & Caroline Le Mao, *Jeunesse(s) et élites. Rapports paradoxaux en Europe de l'Ancien Régime à nos jours*, Rennes, PUR, 2009, p. 295-310.

50 AN, MAR B3 103, 17/04/1698, lettre, de Beaujeu.

1696, on prit les baïonnettes, fourniments et gargoussiers de la salle d'armes de Toulon, qui furent simplement remplacés par des mousquets très légers, qui servirent à l'entraînement des gardes de la marine. Or ceux-ci, s'étant habitués à des armes légères, furent gênés par le poids de leur fusil lors du siège de Barcelone⁵¹. On demande dès lors à ce que leur soient fournies des armes conformes. L'ordre peut enfin être donné pour obliger les officiers « de retourner aux écoles qui avaient été interrompues pendant la guerre⁵² ». Le dernier effort porte enfin sur l'établissement d'une compagnie d'apprentis canonniers, qui met du temps à voir le jour car, comme l'explique l'intendant, pour pouvoir la former et la payer, il faut se séparer d'une partie des hommes qui travaillent dans l'arsenal. Ainsi, sortir de guerre conduit aussi à mettre en place des solutions pour l'avenir, tout en contrôlant étroitement les dépenses.

PRÉPARER L'AVENIR À MOINDRE COÛT

Soldats et marins : quel avenir professionnel ?

Sortir de guerre, c'est en effet préparer l'avenir, mais à un coût drastiquement réduit, car l'un des premiers problèmes qu'affronte un pays au sortir du conflit est celui des gigantesques dépenses et de la dette.

L'économie peut être réalisée en renvoyant chez eux soldats et matelots, car seul un noyau reste au service. Il faut donc réformer les troupes, et notamment les compagnies de marine, ce qui se fait progressivement, détachement après détachement, en concertation avec les capitaines qui connaissent bien les hommes et peuvent déterminer qui doit être congédié⁵³. Cette réforme est d'autant plus pressante qu'il faut loger ceux qu'on garde au service. Toulon commence ainsi à peiner sous la charge, d'autant que la baisse d'activité de l'arsenal appauvrit considérablement la ville. Aussi un ordre du roi autorise-t-il le logement des compagnies franches dans les abords de la ville, « pour ne la point surcharger par le logement d'un trop grand nombre de soldats⁵⁴ ».

Ces compressions de personnel concernent aussi le personnel administratif de l'arsenal, ce qui peut poser des problèmes de « sécurité nationale ». L'intendant Vauvray évoque ainsi le cas problématique du sieur Malorty, qu'on vient de

51 AN, MAR B3 103, f° 43, 24/08/1698, lettre, de Beaujeu.

52 AN, MAR B3 103, 20/07/1698, lettre, de Vauvray.

53 AN, MAR B2 135, f° 5, 01/01/1698, lettre, La Jonquière ; AN, MAR B2 135, fo 18v, 08/01/1698, lettre, La Jonquière ; AN, MAR B2 135, fo 36v, 15/01/1698, lettre, La Jonquière ; AN, MAR B2 135, fo 69v, 29/01/1698, lettre, La Jonquière : réforme de la compagnie d'Egrefin et soldats restant à Rochefort congédiés.

54 AN, MAR B2 135, f° 92, 12/02/1698, lettre, Levasseur ; AN, MAR B2 135, f° 107v, 12/02/1698, lettre, Barbezieux ; AN, MAR B2 135, f° 97, 12/02/1698, lettre, La Jonquière, mention de la distribution de huit compagnies.

congédié. Commis de M. de Resson, il a dessiné « toute [l'] artillerie tant de canons que mortiers, bombes et leurs affûts avec leurs proportions, les fourneaux des fonderies et a écrit tous les mémoires du sr de Resson, et comme il sait parfaitement la géométrie, il peut passer en pays étranger⁵⁵ ». Vauvré plaide donc sa cause et propose de l'employer pour lever les plans des rades et côtes sur les escadres.

On tâche donc, lorsqu'on le peut, de trouver des solutions pour ces hommes. L'une des pistes envisagées est leur envoi aux colonies. L'administration prête une oreille attentive à un soldat congédié qui se fait fort de convaincre 25 à 30 de ses collègues de passer à Saint-Domingue. On lui promet de favoriser son établissement, et de lui donner un commandement dans la milice de quartier où il s'habituerait⁵⁶. Cette démarche est suivie avec attention, puisque, même si l'on renonce à faire armer un bâtiment pour emmener ces soldats dans les îles, en raison de leur nombre limité, on prend des dispositions pour qu'ils puissent s'embarquer sur des navires marchands de Marseille, en partance pour l'Amérique. On prévoit même de jouer sur l'obligation faite à ceux qui ont des passeports pour cette destination de transporter des fusils boucaniers ou des farines pour les îles pour obtenir le transport de ces hommes à moindres frais⁵⁷. Le roi s'engage même à fournir à chaque candidat au départ une ration de six sols par jour pendant la traversée, voire leur subsistance pendant un an, pour leur donner le temps de vivre de leur travail⁵⁸. Pour autant, l'administration se montre sélective, n'hésitant pas à refuser certaines candidatures : « Il n'est pas question d'y envoyer des fainéants mais des gens qui se proposent par leur industrie et par leur travail de chercher les moyens de s'employer utilement⁵⁹. » L'option est cependant finalement abandonnée en mars, et laissée aux bons soins des officiers de Ponant « où les passagers ne seront point obligés d'attendre longtemps par le nombre des bâtiments qui en partent souvent pour ce pays⁶⁰ ».

70

55 AN, MAR B3 103, f° 142, 31/08/1698, de Vauvré.

56 AN, MAR B2 135, f° 5, 01/01/1698, lettre, La Jonquière ; AN, MAR B2 135, f° 92, 12/02/1698, lettre, Levasseur. Sur les troupes coloniales et leur recrutement, nous renvoyons à Boris Lesueur, *Les Troupes coloniales d'Ancien Régime. Fidelitate per Mare et Terras*, Paris, SPM, 2015.

57 AN, MAR B2 135, f° 92, 12/02/1698, lettre, Levasseur.

58 AN, MAR B2 135, f° 92, 12/02/1698, lettre, Levasseur ; AN, MAR B2 135, f° 32, 15/01/1698, lettre, Levasseur ; AN, MAR B2 135, f° 99v, 12/02/1698, lettre, Duclos : il est réprimandé pour son peu d'application dans cette affaire, « étant aisé de présumer que toutes les fois que vous renvoyez ces soldats aux propriétaires des bâtiments pour savoir s'ils les veulent passer ou non, et que vous n'entrez point dans les petits détails qui pourraient leur faire trouver les moyens de subsister, en attendant les occasions ils se rebuteront tous par les obstacles qu'il est bien certain que leur peu de génie et d'expérience ne leur fera pas surmonter » ; la remarque prouve en creux l'intérêt de la Marine pour cette question.

59 AN, MAR B2 135, f° 39, 15/01/1698, lettre, Duclos.

60 AN, MAR B2 135, f° 145, 05/03/1698, lettre, Levasseur.

Si la reconversion des soldats peut sembler difficile, on aurait toutes les raisons de croire qu'en revanche, pour les marins, la solution serait toute trouvée, à savoir s'engager sur les navires de commerce de Toulon ou du grand port voisin de Marseille. Comme le mentionne la correspondance au moment de la réforme des officiers mariniers, canonniers et charpentiers entretenus au port de Toulon, ceux qui seront renvoyés « ne doivent pas être embarrassés puisque par l'habileté et l'expérience qu'ils ont acquises sur les vaisseaux du roi, les marchands s'en serviront par préférence⁶¹ ». Pourtant, la réalité est tout autre. Si l'on en croit Levasseur, les contremaîtres, bossemans, quartiers-mâîtres et autres principaux officiers mariniers « ne vont à la mer que sur les vaisseaux du roi et ne subsistent après le désarmement que du travail du port et ne peuvent être occupés au commerce y en ayant peu en ce pays-ci et les marchands de Marseille et de la Ciotat préférant les officiers et matelots qu'ils connaissent et qui ont accoutumé de naviguer en marchandises⁶² ». S'y ajoute de surcroît un autre problème : la désorganisation du système des classes⁶³. De fait, après avoir pressuré la main-d'œuvre maritime pour la faire servir sur les vaisseaux, la marine relâche la pression à la faveur du retour à la paix : « Depuis la paix, on a donné indifféremment au commerce les officiers mariniers et matelots qui ont été demandés à quoi je crois qu'il est nécessaire de pourvoir et de rétablir l'ordre des classes, sans quoi les marchands auront tous les bons matelots des trois classes⁶⁴. » On comprend dès lors que le système des classes peut, en temps de paix, jouer un rôle de régulateur du marché de l'emploi, puisqu'il s'agit de retenir l'une des trois classes en Provence et Languedoc, pour ne lui autoriser que la pêche ou les voyages sur les côtes d'Espagne, d'Italie et de Barbarie.

Maintenir l'activité de l'arsenal, mais au ralenti

Ce problème de l'emploi ne se pose pas seulement pour les soldats et marins. Il concerne les ouvriers des arsenaux d'autant que ces établissements ont largement recruté durant la guerre pour faire face aux gigantesques commandes. Il faut donc désormais opérer une décélération pour poursuivre l'activité de l'arsenal, mais à un niveau beaucoup moins élevé. Dès lors, plusieurs défis se présentent.

61 AN, MAR B2 135, f° 92, 12/02/1698, lettre, Levasseur.

62 AN, MAR B3 103, f° 88, 22/06/1698, lettre, de Vauvray ; AN, MAR B3 103, f° 261, 11/03/1698, Levasseur.

63 Pour une mise au point sur le fonctionnement du système des classes, voir Patrick Villiers, « Les mariniers de la Loire, marins du roi pendant la guerre d'Indépendance. La généralisation du système des classes aux paroisses fluviales, l'exemple d'Orléans, 1778-1783 », dans Jean-Pierre Bois (dir.), *La Loire, la guerre et les hommes, histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, Rennes, PUR, 2013, p. 119-130.

64 AN, MAR B3 103, f° 88, 22/06/1698, lettre, de Vauvray.

Le retour à la paix conduit à un état des lieux de ce qui reste en magasins, et le constat est contrasté. L'intense consommation de marchandises dans le courant de la guerre et la baisse du financement durant les dernières années ont eu pour conséquence de largement dégarnir les réserves, mais de manière inégale⁶⁵. Ainsi, si certaines marchandises manquent cruellement, d'autres sont relativement abondantes au point d'être sous-utilisées. Par exemple, on est contraint de demander un état des ouvrages qu'on pourrait faire en bois d'orme dans l'arsenal, pour éviter que celui-ci ne se gâte⁶⁶.

72

Il faut donc, pour maintenir les activités de l'arsenal, reconstituer les stocks et pour cela relancer les procédures d'approvisionnements. On rachète du chanvre, on donne un ordre au nommé Roux pour faire passer 60 000 pieds cubes de chêne, orme, fayard et tillot, ainsi que 34 milliers de grand merrain⁶⁷, tandis que le sieur Parron, déjà fournisseur général de Toulon durant la seconde moitié du conflit, poursuit ses fournitures⁶⁸. L'accent est mis sur le bois et notamment sur les mâts, avec la signature de plusieurs contrats⁶⁹. Mais la nouveauté est le retour des marchandises du Nord, auxquelles l'arsenal n'avait plus du tout accès durant le conflit. Le nouveau contrat signé avec Tronchin rapporte ainsi dans les entrepôts de Toulon 124 mâts du Nord, 1 000 barils de goudron, 320 quintaux de cuivre et même 400 planches de Prusse et 100 sceaux de cuir bouilli⁷⁰... De même, à l'été 1698, on offre à Vauvré 2 000 quintaux de chanvre de Riga à 22 lt poids de table⁷¹. La fibre est donc désormais relativement abondante, de même que les autres marchandises, mais elles ne sont pas encore bon marché.

65 Voir Caroline Le Mao, *Les Fournisseurs de la Royale au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697)*, mémoire d'habilitation, université Bordeaux-Montaigne, 2017.

66 AN, MAR B3 103, f° 322, 20/09/1698, ordres particuliers concernant les ateliers et autres endroits qui ont rapport au magasin général.

67 AN, MAR B2 135, f° 48v, 15/01/1698, ordre, Roux.

68 AN, MAR B2 135, f° 109, 12/02/1698, passeport pour le sieur Parron, pour 4 000 quintaux de chanvre de Bourgogne, Bugey, Dauphiné, 50 000 aunes de toiles noyales de différentes qualités, 10 000 aunes de mélis double et simple, 40 000 pierres à fusils, 500 livres de fil à gargousse, 500 livres de fil de fer, 7 500 mesures de charbon de terre, 5 550 quintaux de fer de Franche Comté de différentes qualités.

69 AN, MAR B2 135, f° 8v, 01/01/1698, lettre, de Mucie, il mentionne avoir fait les adjudications et marchés pour la fourniture de bois de Toulon; AN, MAR B2 135, f° 14, 01/01/1698, lettre, Levasseur, on lui demande de voir s'il connaît des marchands de Toulon ou d'ailleurs pour l'entreprise des bois de Franche-Comté. AN, MAR B2 135, f° 90, 05/02/1698, lettre, comte de Briord, à propos de la négociation des mâts de Savoie; AN, MAR B2 135, f° 92, 12/02/1698, lettre, Levasseur, acceptation de la proposition de Brunet et Pellat pour les mâts de Savoie, Suisse et Dauphiné pour Toulon. AN, MAR B2 135, f° 109, 12/02/1698, passeport, pour 70 mâts de Savoie à Toulon.

70 AN, MAR B2 135, f° 131, 19/02/1698, état des mâts et autres marchandises du nord que le sr Tronchin fournira pour 1698: AN, MAR B3 103, f° 148, 07/09/1698, de Vauvré: arrivée de deux vaisseaux danois chargés pour le compte de Tronchin.

71 AN, MAR B3 103, f° 88, 22/06/1698, lettre, de Vauvré. Si l'on procède à une conversion en poids du roi, le prix est d'environ 26 lt, ce qui est assez élevé, même au regard des tarifs pratiqués durant la guerre.

En revanche, le besoin est bien moins pressant, ce qui modifie considérablement les conditions de négociation avec les fournisseurs. Sortir de la guerre, c'est pouvoir acheter moins et espérer le faire à bien meilleur marché... Ainsi l'intendant de Toulon Vauvré écrit-il : « Je n'estime pas non plus que le sieur Parron doive s'attendre en temps de paix aux moyens extraordinaires auxquels le roi a été obligé d'avoir recours, et qui n'étaient pas en usage avant la guerre. »

L'enjeu, au lendemain de la guerre, est donc de réduire les dépenses des arsenaux, tout en y maintenant une activité minimale pour éviter un chômage trop important. Ainsi, en janvier 1698, on informe Levasseur qu'il peut procéder au radoub des vaisseaux venus de Brest, en se limitant au strict nécessaire. Cette tâche, jointe à ce qui reste à faire aux vaisseaux de Toulon, devant suffire pour l'entretien des officiers, on reporte donc à l'année suivante la construction du vaisseau de 60 canons que le roi avait initialement prévue, pour se contenter de la mise en chantier d'une frégate⁷². De fait, le contraste est frappant entre une période de guerre où l'on organisait les équipes pour travailler même la nuit, et des lettres où l'on « approuve qu[']aient été] mis peu d'ouvriers aux vaisseaux qui étaient en radoub à présent, aucune raison n'obligeant de le presser et pouvant par ce moyen leur fournir l'ouvrage nécessaire pour être entretenus plus longtemps⁷³ ». On arrive cependant, à l'été 1698, à un très faible niveau d'activité. Comme l'écrit Vauvré à la fin juin, il y a de quoi occuper les ouvriers pendant un mois, ce qui conduit à réduire encore le nombre de ceux qui sont employés pour ne garder que les meilleurs. Selon cette logique, on opère un repli de l'activité sur le seul arsenal. Il est ainsi décidé de ne plus délivrer de fer aux ouvriers qui travaillent en ville, « ce qui ne se fai[sait] que dans le temps que les ouvriers de l'arsenal ne [pouvaient] fournir tout ce qui [était] nécessaire et qu'on [était] obligé d'avoir recours ailleurs⁷⁴ ».

Dès lors, au-delà de l'arsenal, la réduction d'activité pose le problème de la survie des sous-traitants spécialisés, qui ne travaillent quasiment que pour des commandes militaires. On pensera tout particulièrement aux forges à canons. Sautereau, qui tient celles de Saint-Gervais⁷⁵, ne cesse de réclamer des

72 AN, MAR B2 135, 15/01/1698, lettre, Levasseur ; AN, MAR B2 135, f° 79, 05/02/1698, lettre, Levasseur : Sa Majesté a changé ses ordres, « s'étant déterminée à cette dépense dans la vue uniquement d'entretenir les ouvriers. Elle se trouvait remplie par le radoub à faire aux vaisseaux venus de Ponant et quelques-uns de ceux qui étaient dans le port de Toulon. [...] Elle a donné le même ordre à Brest et réserve la construction des vaisseaux nécessaires pour remplacer ceux qui ne peuvent plus servir pour l'année prochaine ».

73 AN, MAR B2 135, f° 112v, 19/02/1698, lettre, Levasseur.

74 AN, MAR B3 103, f° 277, 24/04/1698, lettre, Levasseur.

75 Alain Blaise, « Une grande entreprise au xvii^e siècle, la fonderie royale de canons de marine de Saint-Gervais », *Cahiers du Peuil*, n° 5, 2003 ; Jean Peter, *L'Artillerie et les fonderies de la marine sous Louis XIV*, Paris, Institut de stratégie comparée, 1995 ; *id.*, *Les Manufactures de la marine sous Louis XIV. La naissance d'une industrie de l'armement*, Paris, Institut de stratégie comparée, 1997.

commandes, en jouant du fait qu'il s'agit là d'une production stratégique dont il faut maintenir le savoir-faire, mais la requête se heurte à la viabilité économique du modèle :

74

Quelque peu de besoin qu'on ait à présent de canons dans l'arsenal de Toulon, le roi a bien voulu vous en ordonner encore cette année un nombre et des calibres de même que ceux que vous avez faits pour la dernière, suivant l'état que vous trouverez ci-joint mais vous ne devez point attendre que Sa Majesté entre dans la proposition que vous faites d'en ordonner jusqu'à 400 pièces au-delà de celles qui peuvent être nécessaires par l'inutilité d'une dépense aussi considérable, laquelle ne soutenant la manufacture que pendant quelque temps, on serait obligé sur votre principe de la continuer aussitôt qu'elle serait achevée et de voir tomber de même cette fabrique. Toutes celles de Périgord se soutiennent par elles-mêmes et c'est à vous à en régler le travail de manière que vous y puissiez parvenir pour profiter de tout le secours que le roi vous donne que celles-là n'ont point, y ayant deux ans qu'on n'en a tiré aucun canon pour son service⁷⁶.

L'exemple montre bien que le roi est prêt à soutenir ses forges jusqu'à un certain point, tant il est conscient de la nécessité de garder sur place des ouvriers au savoir-faire stratégique ; mais cette volonté a ses limites et l'on essaie, dans la mesure du possible, d'éviter de maintenir l'activité de manière trop artificielle, le but étant de trouver pour ces établissements des débouchés annexes, qui permettraient de maintenir la vocation initiale des forges sans peser trop lourdement sur les dépenses de l'État. Aussi la commande faite à Sautereau est-elle de 60 canons pour 1698 « pour lui donner moyen de soutenir cette manufacture et de chercher les occasions d'en débiter aux étrangers⁷⁷ ».

Tirer les leçons de la guerre

La guerre fut une période d'apprentissage, de mise à l'épreuve du système naval tel qu'il était conçu. Aussi le retour à la paix marque-t-il un temps de réflexion et de réorganisation, d'autant que le ralentissement du rythme et le reflux des urgences permettent de prendre à nouveau le temps pour mettre en œuvre de nouvelles procédures, qui prennent en compte l'expérience acquise. Par exemple, les opérations conjointes terre/mer ayant causé des heurts entre

⁷⁶ AN, MAR B2 135, f° 120, 19/02/1698, lettre, Sautereau.

⁷⁷ AN, MAR B2 135, f° 131v, 26/02/1698, lettre, Levasseur, mention d'un passeport pour les 95 canons à livrer et d'une commande de 60 canons pour cette année ; AN, MAR B2 135, f° 130v, 19/02/1698, passeport pour Sautereau pour 95 canons, soit 17 canons de 36, 21 canons de 24, 12 canons de 8 et 45 canons de 6 ; AN, MAR B2 135, f° 130v, 19/02/1698, état des canons de fer que le roi veut être fabriqués à Saint-Gervais pour l'année 1698, soit 10 canons de 36 à 70 quintaux chaque, 10 canons de 24 à 50 quintaux, 40 canons de 6 à 15 quintaux, revenant les 60 canons à 1800 quintaux, payés 12 lt le quintal, soit 21 600 lt.

officiers, on promulgue dès janvier 1698 une ordonnance pour « régler le rang des officiers de la marine avec ceux de terre lorsqu'ils serviront ensemble⁷⁸ ».

La sortie de guerre est surtout l'occasion de mener une réflexion sur les modalités d'approvisionnement des arsenaux. Si, en raison de l'énormité des besoins et de l'urgence suscités par le conflit, on usa d'expédients les plus divers⁷⁹, le retour à la paix est l'occasion d'une réflexion éclairée à la lumière de l'expérience acquise. Ainsi voit-on renaître le débat sur fourniture par traité ou par économie⁸⁰. La question se pose lorsque Guillerville, fournisseur des mâts de Franche-Comté, n'est pas en état de reprendre son traité. Plusieurs particuliers se présentent alors, offrant de l'exécuter aux mêmes conditions, mais on envisage aussi une possible exploitation par économie⁸¹. L'avis de Lafond, établi à Besançon et qui eut durant la guerre le soin de surveiller cette fourniture, est éclairant et fait le point sur l'expérience acquise :

Je ne sais Monsieur si vous trouverez un avantage pour l'intérêt du roi de faire faire ladite fourniture par économie ; il y a bien des faux frais qui consomment de l'argent qu'un entrepreneur vigilant épargne par ses soins. Depuis que j'ai l'honneur de servir le roi, j'ai l'expérience que les traités sont plus avantageux au roi que pareille économie. J'ai fait des marchés à raison de 17 et 18 s. la toise de maçonnerie qui en coûtait trente par économie, la voiture desdits bois est longue depuis Auxonne jusqu'à Toulon. Il s'y perd nombre de bois, tout sera sur le compte du roi, un entrepreneur sera toujours plus exact lorsqu'il travaillera pour lui qu'aucun commissaire qui aura cette direction. En un mot, on sait à quoi s'en tenir par un traité et on ne voit qu'obscurément dans l'économie⁸².

78 AN, MAR B2 135, f° 14v, 01/01/1698, lettre, Levasseur.

79 Voir Caroline Le Mao, *Les Fournisseurs de la Royale au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697)*, op. cit.

80 Voir ead., « Fourniture à l'économie, fournisseur général ou fournisseurs particuliers : quelles solutions pour approvisionner la marine de guerre ? », communication lors du colloque « Les outils de l'activité portuaire maritime en Europe méditerranéenne et atlantique (xvii^e-xx^e siècle) », 4 et 5 octobre 2018, Mucem, actes à paraître. Voir aussi Hélène Vérin, « Évaluation des avantages du recours à l'entreprise dans les grands travaux de l'État (xviii^e siècle) », *Politiques et management public*, vol. 7, n° 1, 1989, p. 57-78 ; Aurelle Levasseur, « Travaux publics et libertés locales dans la Bretagne du xviii^e siècle. L'exemple de Châteaubriant (1724-1789) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 120, 2013, p. 133-149 ; Anne-Sophie Condette-Marcant, *Bâtir une généralité. Le droit des travaux publics dans la généralité d'Amiens au xviii^e siècle*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2010, p. 275, n. 4 ; Cédric Glineur, *Genèse d'un droit administratif sous le règne de Louis XV. Les pratiques de l'intendant dans les provinces du Nord (1726-1754)*, Orléans, Presses universitaires d'Orléans, 2005, p. 342.

81 AN, MAR B2 135, f° 40, 15/01/1698, lettre, Lafond.

82 AN, MAR B3 103, f° 175, 18/02/1698, lettre, Lafond.

On réfléchit en outre à des questions très techniques, comme les modalités de fabrication des radeaux. Par exemple, on recommande à Blainville⁸³ de veiller à faire respecter les proportions des radeaux de bois. En effet, durant le conflit, ces trains de bois, qui descendent la Saône et le Rhône, se sont à plusieurs reprises disloqués ou échoués. Une enquête diligentée révèle que ceux formés sont trop gros et trop épais, et que la faute en incombe aux entrepreneurs de la voiture par eau. « C'est leur intérêt qui les oblige à faire les caisses profondes pour pouvoir y contenir des bois qu'ils vendent en fraude lorsqu'ils ont passé à Lyon et abusé des passeports qui leur sont donnés pour l'exemption des droits⁸⁴. »

On reprend en effet le problème des passeports. Accordés aux fournisseurs pour leur éviter les formalités administratives et leur permettre de livrer plus vite, ils furent surtout l'objet de multiples abus, animant ainsi un intense débat sur les avantages et inconvénients de cette pratique, dont on tire les leçons lorsque la paix s'installe. Ainsi, un arrêt du conseil du 22 avril 1698 stipule que les passeports ne portent plus désormais que sur les droits des villes, communautés et seigneurs particuliers⁸⁵. On stipule que le passeport accordé à Ferrier pour les trois cents fusils et baïonnettes fabriqués à Saint-Étienne ne concerne pas les droits de ferme, tandis que ceux du sieur Parron ne portent que sur les droits d'octrois et de péages⁸⁶.

Plus largement, les « ordres particuliers concernant les ateliers et autres endroits qui ont rapport au magasin général⁸⁷ » témoignent d'une mise en ordre au lendemain de la guerre, qui tire parti de l'expérience acquise durant le conflit, à tous points de vue. La chose est sensible en ce qui concerne les chanvres. On sait désormais clairement identifier les zones de préemption : on ne prend qu'en Dauphiné et Bourgogne, et dans ces lieux, seulement dans les terres froides du Dauphiné, du Bugey, et, pour la Bourgogne, seulement le Mâconnais, les environs de Tournus et Cluny. Si l'on est amené à recevoir des chanvres inférieurs à la qualité requise, mais pas assez pour les rebuter, le prix doit être réduit à proportion, et on trouve là des solutions expérimentées par tâtonnements durant la guerre. De même, on règle la manière dont la soustraction en ville doit être effectuée. Par exemple, pour la serrurerie, on stipule qu'on « doit être fort exact lors de la réception à ne pas recevoir indifféremment les pièces que ces ouvriers ont coutume de présenter et qu'on est obligé de recevoir pour se payer du fer qu'ils ont reçu à compte ». On assiste aussi à un

83 AN, MAR B2 135, f° 98, 12/02/1698, lettre, Blainville.

84 AN, MAR B2 135, f° 122, 19/02/1698, lettre, de Mucie.

85 AN, MAR B3 103, f° 88, 22/06/1698, lettre, de Vauvré.

86 AN, MAR B2 135, f° 92, 05/02/1698, passeport, Ferrier ; AN, MAR B2 135, f° 92, 12/02/1698, lettre, Levasseur.

87 AN, MAR B3 103, f° 322, 20/09/1698, ordres particuliers concernant les ateliers et autres endroits qui ont rapport au magasin général.

renforcement de la surveillance et de l'organisation de l'administration, ce qui relève à la fois de la reprise en main et de la mise en œuvre d'une expérience acquise, d'une identification de divers problèmes. Le rédacteur du mémoire est ainsi capable de détailler la marche à suivre lors du prochain renouvellement de l'adjudication de la façon des voiles, pour que la consignation administrative de chaque opération soit optimale. Ces nouvelles adjudications sont en effet l'occasion de la mise en œuvre de l'expérience acquise. On propose par exemple des changements concernant la fourniture des feuilles de fer-blanc et de corne, la soudure, le fil de fer et autres, qui devra désormais incomber à l'entrepreneur des radoubs des fanaux, au chaudronnier ou au vitrier.

Tirer les leçons de la guerre s'applique enfin, au sens littéral, à l'enseignement. Si, au lendemain de la guerre, il s'agit d'abord de rétablir les classes, la nécessité de mettre les leçons par écrit fait envisager à M. de Beaujeu de réaliser

un abrégé assez intelligible de tout ce qu'il y a de plus important à savoir pour construire et agréer le vaisseau et en servir l'artillerie comme il faut, ce qui (étant joint à la pratique et à ce que Messieurs les maréchaux et comtes d'Estrée et de Tourville et [aux] autres généraux [...] ont écrit, prescrit et montré de la manœuvre et aux principes que M. Henault [...] a donnés du tout dans ses ouvrages) serait incontestablement très utile à tous les officiers de la marine⁸⁸.

En élargissant la focale, si l'on considère les publications de la fin du XVII^e siècle, on comprend que la guerre fut l'occasion d'éprouver et d'améliorer la théorie, qui est ensuite couchée sur le papier, comme en témoignent les *Mémoires d'artillerie*, recueillis par le sieur Surirey de Saint-Rémy en 1697, ou, la même année, la *Théorie de la construction des vaisseaux* et l'*Art des armées navales ou Traité des évolutions, qui contient des règles utiles aux officiers généraux, et particulières d'une armée navale; avec des exemples tirés de ce qui s'est passé de plus considérable sur la mer depuis cinquante ans*, du père Hoste, ce chapelain du maréchal d'Estrées puis de Tourville, qui, s'étant familiarisé avec les armées navales, enseigne ensuite au séminaire de Toulon.

Sortir de la guerre induit donc un triple rapport au temps: il faut en finir avec ce qui relève de la guerre et donc du passé; il faut gérer les contraintes du présent; il faut préparer l'avenir. Sortir de la guerre implique aussi, en l'espace de quelques mois, la mise en œuvre d'une nouvelle temporalité. Il n'est plus désormais nécessaire de préparer la campagne suivante sitôt les vaisseaux partis en mer. Sortir de la guerre, c'est sortir de l'urgence, même si les dernières années du conflit s'étaient déjà traduites par un relatif ralentissement de l'activité navale;

⁸⁸ AN, MAR B3 103, f° 33, 08/05/1698, lettre, de Beaujeu.

mais avec la signature du traité de paix, il ne s'agit plus de ralentir, mais bien de freiner volontairement l'activité et de faire tourner l'arsenal en bas régime.

Bien entendu, ces trois sphères temporelles sont étroitement connectées. Sur le plan financier, la dette construite durant la guerre pèse lourdement sur les arsenaux au lendemain de la paix et rend compte des nécessaires économies. À l'inverse, l'expérience acquise durant le conflit est valorisée au moment de la paix, qui constitue à la fois un retour à la normale et une version optimisée du fonctionnement de l'arsenal.

On n'oubliera cependant pas que sortir de guerre en novembre 1697 peut constituer à bien des égards un cas atypique. De fait, le traité de Ryswick laisse entière la question de la succession d'Espagne, cruciale en raison de la santé fragile de Charles II et de l'absence de successeurs. De fait, moins de trois ans séparent la signature du traité et la mort du roi Charles. Or un tel conflit, prévisible, laisse présager le nécessaire recours à la flotte de guerre, en particulier dans l'espace méditerranéen. Dès lors, était-on vraiment sorti de la guerre ?

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