



# 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 <sup>e</sup> -milieu du xv <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> -xxi <sup>e</sup> siècles) Bruno Marnot.....	193
Les ports en situation coloniale: interrogations sur la pertinence d'un concept. Le cas de l'empire français du xvi <sup>e</sup> au xx <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Bruno Marnot propose une histoire des modèles techniques portuaires depuis le XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle et s'interrogent sur sa pertinence.

Bonne lecture!



# Sortir de la guerre sur mer



« IL APPORTA LA NOUVELLE,  
L'HEUREUSE NOUVELLE DE LA PAIX »  
SORTIES DE GUERRE ET JEUX D'ÉCHELLES EN 1783

*Olivier Chaline & Olivier Corre*  
*Sorbonne Université, FED 4124*

Les articles préliminaires de paix furent signés le 20 janvier 1783 à Versailles entre le Roi Très Chrétien et Sa Majesté Britannique comme entre celle-ci et le Roi Catholique, Charles III d'Espagne. Ils avaient été précédés par d'autres, le 30 novembre 1782, mettant fin aux hostilités entre Britanniques et Américains et faisant planer la menace d'une paix séparée. Selon les belligérants et les parties du monde, le processus de sortie de guerre s'échelonna donc de novembre 1782 à mai 1784. En voici les étapes après janvier 1783 :

- 2 septembre 1783, à Paris, préliminaires de paix entre la Grande-Bretagne et les Provinces-Unies ;
- 3 septembre 1783, à Versailles, signature par Vergennes et le duc de Manchester du traité de paix franco-britannique. Sa publication survint le 25 novembre 1783. Ce même trois septembre, sont aussi signés les traités de paix entre la Grande-Bretagne et l'Espagne d'une part, la Grande-Bretagne et les États-Unis d'autre part ;
- 14 janvier 1784, ratification de la paix par le Congrès américain ;
- 9 avril 1784, ratification par le Cabinet de Londres ;
- 20 mai 1784, traité de paix entre la Grande-Bretagne et les Provinces-Unies.

Si la paix est d'abord une nouvelle qui survient au moment où on ne s'y attend pas nécessairement, sortir de la guerre n'est pas l'affaire d'un instant. Après tant d'efforts pour rassembler des moyens, pour les acheminer, pour combattre, la retombée de la tension n'est pas immédiate, loin de là, et elle a lieu selon des modalités très diverses en fonction de véritables jeux d'échelles dans le temps et l'espace.

À des semaines et parfois des mois de mer de l'Europe, l'annonce de la paix rejoint des forces navales en opérations lointaines, ainsi aux Antilles et dans l'océan Indien. Une double sortie s'amorce : celle du temps relativement court des opérations projetées ou en cours puis celle, plus longue, du retour vers un

port de guerre en France qui n'est pas toujours celui du départ. De quelques jours, on passe parfois à des mois.

Avec Brest, soutien des forces envoyées à Cadix, en Amérique et dans l'océan Indien, la chronologie change d'échelle. Des années ont été nécessaires pour organiser et abonder cette structure interarmées *ad hoc*. Hypertrophiée par le conflit, elle se voit imposer une décroissance? Comment faire? En l'absence de protocole, des choix sont indispensables. Il faut évaluer la flotte revenue et déterminer son format du temps de paix. Faire désenfler les effectifs reste la question la plus délicate<sup>1</sup>.

Au Havre, dont le trafic marchand a été très handicapé par la guerre, la paix marque la rapide décroissance de la présence militaire et la reprise, pas nécessairement prompte, des armements par le négoce. Mais s'agit-il d'un redémarrage ou bien d'une réorientation?

## DES FORCES NAVALES EN OPÉRATIONS LOINTAINES

### Aux Caraïbes

Un peu plus de deux mois après la signature des préliminaires, la nouvelle de la paix rejoint le lundi 24 mars l'armée navale du marquis de Vaudreuil au mouillage de Puerto Cabello, en mer des Caraïbes, non loin de Curaçao. À bord du vaisseau le *Neptune*, on travaille à remplacer le petit mât de hune, lorsque, note le lieutenant de vaisseau de Lyle-Saint-Martin :

... a midi la frégate l'*Andromaque* portant flame blanche au grand mât et pavillon carré au mât de misaine est arrivée, aussitôt on a entendu à bord de tous les vaisseaux des cris de « Vive le Roy ». Tous les vaisseaux ont pavoisé et arboré le grand pavillon sur poupe et un autre sur le beaupré. Nous avons envoyé un canot à bord de ladite frégate qui nous a rapporté que la paix était faite<sup>2</sup>...

La cessation des hostilités fait renoncer à l'opération de nouveau programmée contre la Jamaïque. L'armée navale française regagne le Cap-Français, à Saint-Domingue, où elle est accueillie par une escadre espagnole laissée en protection. Les Britanniques qui croisaient devant ce port semblent avoir disparu. Le 23 avril, Lyle-Saint-Martin reçoit l'ordre de débarquer du *Neptune* pour passer à bord de la *Couronne* qui doit faire voile vers Toulon, son département. Ce matin-là, l'*Andromaque* est sortie du Cap, accompagnée de deux corvettes françaises et une anglaise. Fin avril, la circulation marchande reprend, à l'arrivée

1 Olivier Corre, *Brest, Base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse sous la dir. d'André Lespagnol, 4 tomes, université Rennes 2-Haute-Bretagne, 2003, p. 863-916 en particulier.

2 Archives nationales, Marine B<sup>4</sup> 251, f<sup>o</sup> 365 r. Jean Gaspard, marquis de L'Isle (?) (1749-1821).

comme au départ. M. de Vaudreuil est passé sur le *Northumberland* où il a arboré son pavillon. Le 27, la plupart des Espagnols mettent à la voile. Le 2 mai, c'est au tour de la *Couronne* qui commence le voyage de retour vers Toulon, via les Açores. Le 8 juillet 1783, elle mouille en petite rade. Pour M. de Lyle-Saint-Martin la guerre est vraiment finie. Mais cela fait seulement deux semaines que l'escadre de Suffren, dans l'océan Indien, a cessé les hostilités.

#### Dans l'océan Indien

Le lundi 20 janvier 1783, à bord de l'*Ajax*, dans l'escadre de Suffren, personne n'imagine qu'à Versailles les diplomates signent des préliminaires de paix. Les vents défavorables et le nombre croissant de malades compromettent l'opération prévue contre Visagapatnam. Le chevalier de Froberville, sous-lieutenant au régiment de l'île de France, note dans son journal<sup>3</sup> :

À six heures, on vit un senault dans le Sud, que la *Fine* chassa et prit.

Lat. Obs. N. 17.50 – Long. Ort. 81.6

À une heure, on signala un autre bâtiment que la *Fine* prit à quatre.

Dans l'après midi, le général nous fit passer une nouvelle table de signaux de nuit sans coups de canon. Il fit aussi demander à chaque bâtiment l'état des officiers copartageants au bénéfice des prises faites par l'escadre dans l'Inde, jusqu'au premier juillet.

À dix heures, signal de mouiller. Vents tout à fait contraires.

C'est le dimanche 29 juin, soit cinq bons mois plus tard, que la nouvelle parvient aux marins et soldats français aux prises avec les Britanniques assiégeant Gondelour défendu par M. de Bussy<sup>4</sup>. À 2 heures après-midi, une voile est signalée dans le Nord-Nord-Est, ce qui la rend a priori suspecte, si bien que le Suffren envoie l'*Artésien* à sa rencontre puis prépare son escadre au combat :

À 3 h., il fit arborer pavillon à toute l'escadre, et mit lui-même sa marque de distinction. Le vaisseau aperçu faisait route sur l'escadre, sans s'inquiéter des mouvements qui s'y opéraient. On crût lui reconnaître le pavillon parlementaire. Sa mission devait être relative à ce qu'on présumait, à l'échange de nos prisonniers. On fut agréablement surpris, lorsqu'on sût qu'il nous apportait

3 Barthélémy Huët de Froberville, *Mémoires pour servir à l'histoire de la guerre de 1780 des Français avec les Anglais dans l'Inde*, Chailles, chez Jacques Huët de Froberville, 1986, p. 169.

4 Rémi Monaque, *Suffren. Un destin inachevé*, Paris, Tallandier, 2009, p. 316-322. Notons que les préliminaires de paix ont été signés à un moment propice pour qu'ils soient connus avec le moins de retard possible aux Indes, puisque la période de février à mars est celle des départs depuis la France vers la côte de Coromandel et mars-avril celle propice aux voyages vers le Bengale ou les Mascareignes. (Philippe Haudrère, « La route des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Cahiers de la Compagnie des Indes*, n° 3, 1998, p. 11.)

la nouvelle, l'heureuse nouvelle de la paix. À onze heures, elle fut publique dans toute l'escadre et célébrée par de vives acclamations et des cris répétés de « Vive le Roy », de la part des équipages, qui ne pouvaient modérer leur joie. Les malheureux... ! ils avaient raison de la célébrer, elle devait mettre fin à leurs longues infortunes<sup>5</sup>.

82

La nouvelle n'est connue à terre que le lendemain 30 juin, lorsque Suffren débarque voir Bussy. Alors circule la lettre adressée par l'amiral Hughes (que Froberville appelle Hewan) à Suffren par laquelle il lui adressait les préliminaires de paix du 20 janvier, ratifiés par la France le 9 février et « qui semblent [...] annoncer que toutes hostilités doivent cesser entre les sujets de la Grande-Bretagne et de la France, dans les Indes orientales, le 9 juillet suivant ». L'amiral britannique demande à son adversaire français « après avoir sérieusement considéré les papiers cy-joints, de [lui] mander avec franchise et sincérité le plus promptement possible, si [il] veut poursuivre ou cesser cette malheureuse et destructive guerre par mer ». La missive s'achève par cette politesse insigne : « Entre nous, j'espère bientôt rencontrer Votre Excellence comme amie, et j'ai l'honneur d'être avec la plus haute estime, de Votre Excellence... »

À neuf jours de la date fixée pour la fin des hostilités, du côté français tout le monde n'est pas d'avis de les achever au plus vite. Alors que Suffren manifeste ostensiblement son désir de renoncer à toute disposition belliqueuse, à terre, Bussy fait encore tirer sur le camp ennemi le lendemain, s'attirant un bombardement au matin du 2 juillet. Mais ce jour-là à 10 heures, le feu s'arrête pour de bon.

#### Les premiers jours de la paix

À partir du 3 juillet, la reprise des communications permet la progressive, mais parfois encore incertaine, réduction de la tension entre les anciens adversaires. Sans plus tarder, devant Gondelour, on procède à l'échange des prisonniers, tant marins que soldats. Les officiers britanniques qui les conduisent sont retenus à dîner par Bussy. Les marins de la Navy captifs à bord des navires français s'apprentent à partir pour Madras, en même temps que les envoyés de Suffren à Hughes. On reste toutefois encore dans l'incertitude car aucune nouvelle n'est encore parvenue de Versailles, même si on a appris l'arrivée de commissaires français à Bombay. Cela porte à refuser aux Britanniques, soucieux de tenir en échec Tippoo Sahib, un échange immédiat de Gondelour contre Pondichéry. Le 4, afin de répercuter la nouvelle le *Coventry* fait voile pour Trincomalé. Les détachements des vaisseaux envoyés à terre pour une sortie désormais sans objet

---

5 *Ibid.*, p. 209-210. Voir p. 209-213 pour la période qui nous intéresse.



sont rappelés à bord. Inversement, on apprend le 5 l'arrivée à Trincomalé d'un convoi venant des Provinces-Unies et d'un autre arrivant de France, escorté par la frégate l'*Hermione*.

Désormais, il est possible à l'ensemble de l'escadre de renvoyer les prisonniers anglais, de diriger sur Trincomalé les bâtiments ayant le plus besoin de réparations, avec à leur bord le régiment de l'île de France dont les soldats avaient une fâcheuse tendance à désertir. Le 14 juillet, le général commandant les troupes britanniques, Sward, se rend du camp à Gondelour, salué par les siens de dix-sept coups à l'aller, onze autres étant tirés à son départ « à la santé des rois de France et d'Angleterre ». La seconde quinzaine de juillet voit l'évacuation de Gondelour par le gros des troupes françaises et la plupart des navires. Le 1<sup>er</sup> août, l'escadre met à la voile, route au sud.

Si on est au contact de l'adversaire, la période incertaine peut être le moment pour tenter de gagner un ultime avantage avant la cessation définitive des combats. Mais c'est déjà une autre partie qui se joue, celle des rapports de forces dans une zone donnée une fois la paix établie. C'est aussi le temps des assauts de politesses entre professionnels de la mer et de la guerre, unis par de communs usages et parfois éprouvant une réelle estime pour l'adversaire. La sortie de guerre se prolonge ensuite par un voyage de retour parfois très long. Pour Suffren qui apprend à Trincomalé dans la seconde quinzaine de septembre sa promotion comme lieutenant général, le périple dure du 6 octobre au 26 mars, date de l'arrivée à Toulon décidée par l'amiral qui ne voulait pas retourner à Brest... où il fait diriger tous les Ponantais regroupés pour l'occasion sur quelques vaisseaux<sup>6</sup>.

#### SORTIR DE GUERRE POUR LE PORT ET ARSENAL DE BREST

Les préliminaires de la paix du 20 janvier 1783 connus, le comte d'Hector, commandant de la marine à Brest, demande la date de liberté de naviguer. L'application en est progressive<sup>7</sup>. Le 10 février, Rochambeau embouque la Loire. Le 3 septembre, la paix est définitive. Le 12 novembre, Suffren est à Port-Louis de l'île de France. Mi-février, un portrait de Louis XVI est exposé à l'hôtel du commandant<sup>8</sup>. Le corps de la Marine doit y trouver la reconnaissance de son

6 Notons que la sortie de guerre est plus longue encore pour les équipages des unités qui restent sur zone la paix revenue. C'est le cas aux Indes de 5 vaisseaux et 3 frégates en 1783.

7 Service historique de la Défense/Marine/Brest (désormais SHD/B) M 52, p. 8, 20 janvier 1783.

8 SHD/B 1A 116, p. 68, 13 février 1783, lettres du comte d'Hector à Castries concernant le port (1A 116) sont la source utilisée avec 1A 30, lettres de la Cour au commandant de la Marine (1783).

dévouement, le roi ne venant pas à Brest. Défilés, saluts et salves se clôturent par un bal et un feu d'artifices. Le 25 août, on chante un *Te Deum* pour la paix sur l'amiral, suivi des salves d'usage<sup>9</sup>.

#### S'adapter encore... à la paix

La paix rompt l'élan engagé depuis sept ans et impose de choisir une décroissance entre rupture et progressivité, le désarmement des escadres au retour ne devant pas gêner les activités de l'arsenal.

Deux logiques opposent Versailles et Brest. Comment désenfler la base brestoïse ? À la volonté du ministre, le marquis de Castries, de couper les dépenses énormes engagées par son département répond la prudence du commandant de la marine. Le premier veut congédier les personnels, de levée essentiellement, en supprimant tout travail ou réparation. Le second, au fait du fonctionnement, souhaite procéder avec méthode. Faire décroître la base certes, mais pas n'importe comment. Ses considérations sont nombreuses :

84

- Désarmer la flotte augmente le plan de charge de l'arsenal. La ranger aux postes dans le port nécessite de le curer, de réparer ses unités après les avoir dégréées, allégées de leurs canons, etc. ;
- Les personnels, épuisés, sont pressés de retrouver leurs foyers. Pourtant, pour congédier les libérables – marins, ouvriers, soldats –, il faut payer congés et conduites ;
- Charité et peur de troubles sociaux sont déterminants pour d'Hector. La population ouvrière vit du port mais on n'a pu la payer.

Du 22 au 26 janvier, Brest reçoit les ordres de Castries : « réduire les travaux du port de Brest à ceux qui seront absolument nécessaires pour les opérations qui doivent suivre la cessation des hostilités » ; congédier les ouvriers de levée en renvoyant 1 000 des 1 800 charpentiers de la mâture et ralentir les ateliers sauf la corderie ; licencier les gabares frêtées pour le port ; réparer celles pour curer le port afin d'y ranger les vaisseaux<sup>10</sup>. D'Hector et Langristin<sup>11</sup> rendent compte des premières applications. Le 1<sup>er</sup> février, Castries ajoute de renvoyer le surplus de matelots classés, gardes-côtes et novices, et joint la liste des bâtiments pour Brest et L'Orient. Le lendemain, il calcule de congédier 1 021 charpentiers et 80 perceurs domiciliés, 48 forgerons de levée, 226 tonneliers. 130 Brestoïses pour 10 roues et par 800 apprentis pour huit autres serviraient les corderies. À la voilerie, il faut « congédier

9 SHD/B 1A 116, p. 70-72 et 377, 14 février et 25 août 1783. L'*Amiral* est le nom du ponton ancré en Penfeld sur lequel flotte le pavillon blanc carré et où se réunit le Conseil de marine.

10 SHD/B 1A 30, p. 29, 26 janvier 1783.

11 Prevost de La Croix de Langristin, commissaire général ordonnateur à Brest.

les femmes, ce qui est fâcheux », concède-t-il<sup>12</sup>. Le 8 février, les troupes de terre débarquent, les troupes de marine fournissant les garnisons en temps de paix selon le Règlement de 1765. Charpentiers exceptés « tous les autres congédiements seront jusqu'au point où la nécessité de conserver les ouvriers domiciliés le prescrira »<sup>13</sup>. Il approuve que le commandant ait fait cesser le travail dimanches et fêtes<sup>14</sup>.

D'Hector interrompt les armements, mais confesse avoir été désarçonné pendant deux jours : « Chaque pas que je fais dans le Port d'après la publicité de la signature de la paix me démontre qu'il y a une grande différence entre les travaux cy-devant projetés et ceux que les circonstances actuelles prescrivent<sup>15</sup>. » Dès le 29, il expose au ministre son plan du 28, en dix points. Entre autres : diminuer les ouvriers de deux vaisseaux en achèvement afin de libérer leurs bassins pour les réparations des vaisseaux à désarmer ; interrompre la construction des canots et chaloupes ; faire fabriquer des chaînes pour les mises à poste ; récupérer les hangars des vivres et vider les magasins particuliers ; laisser leurs câbles dans les frégates ; utiliser l'hôpital de l'île de Tréberon pour les poudres<sup>16</sup>... Il doit prendre en compte les activités futures des ateliers dans le désarmement. Il assure le ministre de son obéissance après « 43 ans de service dont plus de 35 dans les différents détails de la marine et du port<sup>17</sup> ». Le 8 février, le ministre approuve l'essentiel du plan<sup>18</sup>. Le 14, moins assuré devant l'ampleur de la tâche, Castries s'en remet à d'Hector : « Vous vous conformerez aussi exactement que les circonstances le permettront, à ce qui aura été prescrit ; je le sais également que dans le cas où vous estimerez devoir prendre sur vous vous ferez pour le mieux, et que vous aurez l'attention de me rendre compte<sup>19</sup>. »

Les escadres à désarmer comprennent plus de la moitié de bâtiments attachés au port. L'expédition jamaïcaine avortée<sup>20</sup> revient avec les moyens de Cadix. Le ministre n'a pas les fonds pour désarmer l'escadre La Motte-Picquet de retour du 21 mars au 6 avril : cinq vaisseaux de 110 canons, quatre 74, quatre frégates de 32 canons, deux petites unités et des transports. Beaucoup de malades débarquent<sup>21</sup> quand Brest ne peut loger tous les soldats de marine.

12 SHD/B 1A 30, p. 36 et 40, 1<sup>er</sup> et 2 février 1783.

13 SHD/B 1A 116, p. 68-70, 13 février 1783.

14 SHD/B 1A 30, p. 46, 8 février 1783.

15 SHD/B 1A 116, p. 31, 27 janvier 1783.

16 *Ibid.*, p. 31-38, 29 janvier.

17 *Ibid.*, p. 51, 3 février.

18 SHD/B 1A 30, p. 46 v<sup>o</sup>, 8 février 1783.

19 *Ibid.*, p. 67 v<sup>o</sup>, 14 février.

20 *Ibid.*, 14 février 1783. Olivier Corre, « Le convoi de Vialis, l'ultime armement brestois pour l'Indépendance américaine (décembre 1782) », actes du congrès de Lorient : « Lorient et son pays. Ports bretons en guerre », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, n<sup>o</sup> 93, 2015, p. 285-306.

21 SHD/B M 52, p. 12.

L'hôpital de Landerneau est établi en caserne pour 1 500 hommes<sup>22</sup>. En accord avec Moynier, commandant par intérim la place, Rouergue et Royal-Hesse-Darmstadt, descendus les 4 et 5 avril, passent à L'Orient et en Normandie en gabares<sup>23</sup>. Le 14, les équipages sont « partis très contents »... sans être payés. Le 25, commence la mise à poste des vaisseaux. Les forces d'Amérique forment la seconde vague. La division de Vallongues rapatrie celles de Nouvelle-Angleterre (11 au 20 juin). La division de Vaudreuil ramène celles des Antilles le 16 juin sur un 80, sept 74 et un cutter qui tous « font de l'eau ». Les moyens restants s'étirent sur la seconde moitié de l'année, l'escadre Suffren revenant en 1784.

L'arsenal doit maintenir ses autres activités de temps de paix. D'Hector fait mettre quatorze gabares sur le même pied pour assurer un train de transports, mais en estime les besoins à vingt-huit. Un bassin doit être réservé pour visiter les bâtiments au retour qui ne seraient plus doublés en temps de paix. Il faut reconstituer des approvisionnements (voiles, cordages, poulies). Pont-de-Buis cesse de travailler la poudre de guerre et Brest vend la vieille au commerce. Dès février, les batteries de la Rade, désarmées, sont remises à l'inspection de l'Artillerie<sup>24</sup>. Les mouvements du port décroissent, mais n'arrêtent pas en 1783. Deux avisos sont armés pour l'Inde, en mars. Une mission du Nord mobilise une flûte et cinq gabares, le 6 juin. Scipion de Castries escorte plus de soixante-dix voiles pour passer hommes, vivres et munitions à Saint-Pierre et Miquelon, à nouveau françaises, en juin. Une « petite expédition » de six unités pour prendre de la pouzzolane à Toulon large en août. Le 20 octobre, le ministre demande de passer un gouverneur au Sénégal. Il fait route pour Bordeaux le 10 novembre. Une cinquième mission est prévue pour la Compagnie de Chine par deux vaisseaux prêtés au commerce. Des transferts sont organisés vers d'autres ports militaires pour éviter les frais de conduite. Trois unités rapatrient les marins du département de Rochefort en juin. Mi-octobre, trois bâtiments passent des effets de l'Armée au Havre.

#### La flotte brestoise à l'épreuve de la paix

Un plan global est ici nécessaire pour réduire la flotte brestoise. Il faut suspendre travaux de construction et d'armement. D'Hector propose de les étaler, laisser sécher les vaisseaux en construction et les lancer en octobre. Fin avril, ceux des *Deux-Frères* et du *Superbe* sont différés pour ceux d'une cinquième flûte<sup>25</sup>. La mise en place du bateau-porte du bassin de Brest se poursuit comme le calfatage des corps de garde et navires retenus au service.

<sup>22</sup> SHD/B 1A 116, p. 125, 24 mars 1783.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 149, 4 avril.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 59, 7 février.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 65, 192, 10 février et 30 avril.

Fin août, le commandant, réalisant l'arrêt impossible des constructions de l'arsenal, propose la consolidation du *Robuste*<sup>26</sup>. Diminuer le parc naval passe par la démolition de bâtiments impropres, souvent de servitude<sup>27</sup>. La vente des bâtiments anciens ou inemployables est une option. Le 7 février, d'Hector tente d'en convaincre Castries par un « état des bâtiments peu propres à servir<sup>28</sup> », treize unités estimées à 134 900 l. et trois flûtes. Des jours d'adjudications de navires, bois et biscuits au désarmement de l'escadre La Motte-Picquet ont un résultat décevant. L'intendant propose de faire consommer partie des 20 000 quintaux de biscuit par la chiourme<sup>29</sup>. Fin août, est annoncée la vente au 15 janvier de deux 74, trois frégates de 32 ou autres unités<sup>30</sup>. Remettre rapidement à leurs armateurs les navires frétés permettrait de vider la Penfeld des transports. Le 28 février le congédiement débute par les barques et chaloupes. Reste à redistribuer la flotte entre les ports, les États n'étant plus cohérents avec les mouvements des unités. Le 1<sup>er</sup> mars, par une lettre secrète, Castries adresse son Projet de distribution des flottes à la paix<sup>31</sup> affirmant la prééminence de Brest avec la moitié des unités et 30 gabares. Il mentionne en août, les « 99 bâtim[en]ts appartenant au port de Brest<sup>32</sup> ». La redistribution est une tâche immense : le *Zélé* « pourrait être le 34<sup>e</sup> vaisseau qui se trouvera de trop icy<sup>33</sup> ».

Le commandant planifie le rangement du parc naval avant l'arrivée des escadres, par « un petit croquis du port, où les fonds de chaque poste sont indiqués afin d'être à même de mettre chaque vaisseau à sa place<sup>34</sup> ». La Penfeld peut contenir trente-quatre vaisseaux et quarante frégates ou autres<sup>35</sup>. La mise à poste d'un 74 demande 1 245 journées d'ouvriers, soit 22 435 journées pour les vaisseaux de La Motte-Picquet et Vaudreuil. Les *bâtiments civils* (les infrastructures à terre) ne permettent pas de ranger tous les agrès et l'artillerie. Le port doit récupérer les magasins prêtés aux vivres. Les frégates conserveraient leurs cordages et la mâture des trois-ponts serait remise<sup>36</sup>. Dès mars, des mâts sont immergés dans l'anse de Kerhuon et en Penfeld. Le 5 mai, d'Hector veut s'assurer en priorité des objets de navigation : mâtures, voiles, cordages et futailles. Il faut préalablement

26 *Ibid.*, p. 380, 27 août.

27 Démolition du ponton la *Réserve*, débutée au 20 août, pour ranger un vaisseau (*ibid.*, p. 369, 20 août).

28 *Ibid.*, p. 100-101, liste sans titre, 3 mars.

29 979 tonnes ! (*Ibid.*, p. 193-194, 30 avril.)

30 *Ibid.*, p. 380-382, 27 août.

31 *Ibid.*, p. 80, 19 février et SHD/B 1A 30, p. 83, 1<sup>er</sup> mars 1783.

32 SHD/B 1A 116, p. 365, 18 août 1783.

33 *Ibid.*, p. 370-371, La Porte-Vezins, dir. général de l'arsenal au ministre, 18 août.

34 *Ibid.*, p. 51, 3 février. Sans doute le plan de Trouille (SHD/Marine/Vincennes, Fonds Nivard 219, Brest (DD 2 691-4 : *Plan du port de Brest relatif aux postes des vaisseaux.*).

35 SHD/B 1A 116, p. 110, 7 mars 1783.

36 *Ibid.*, p. 83, 19 février.

réparer les mâtures et trier 10 000 futailles dont on ne peut loger que la moitié<sup>37</sup>. Le port est engorgé de boulets et bombes de 12. La régie des Poudres nolise un navire de Marseille pour passer à L'Orient un fret de 100 000 livres<sup>38</sup>.

#### Diminuer le nombre des hommes

Les malades des équipages et les passagers sont congédiés les premiers, puis des personnels levés en commençant par les officiers mariniers mieux payés, au 10 février. Mais les classes procèdent toujours à des levées et des novices arrivent. Le port veut conserver les mieux formés, les apprentis canonniers, ce que conteste Castries<sup>39</sup>. Avec la paix, les marins rechignent à participer aux armements lorientais. D'Hector est compréhensif. Les novices matelots, sans congé pour subvenir, risquant de vagabonder, il propose leur embarquement au commerce. De même veut-il conduire à l'île de Ré les déserteurs sur parole d'Espagne. Le bureau des armements les solde pour un mois. Ils rentrent hors escouade<sup>40</sup>. Les escadres au retour sont une autre épreuve. Le ministre ne pouvant payer l'escadre La Motte-Picquet, d'Hector propose de les libérer, en menaçant les récalcitrants d'un embarquement sur le *Téméraire*<sup>41</sup>!

88

Avec les précédents, les ouvriers forment le plus gros effectif<sup>42</sup>. Le 6 février, contremaîtres, charpentiers et calfats commencent à être congédiés, travail gêné par l'argent nécessaire: « Vu les 6 mois dus aux ouvriers<sup>43</sup>. » Les femmes sont ensuite renvoyées. Il s'agit de conserver les ouvriers brestois, selon l'utilité de leur atelier. Au 20 février, seuls restent les domiciliés. D'Hector doit aménager le calendrier de libération, retenir les plus qualifiés comme les trois cents charpentiers pour le bateau-porte, les autres opérations nécessitant 1 250 charpentiers jusqu'au 1<sup>er</sup> mai, avant de descendre à l'effectif voulu par Castries<sup>44</sup>. Le dégageant est lourd car il faut programmer les besoins. Dès lors, un problème social se pose. Les ouvriers de levée voient en ce congédiement une bénédiction, mais les Brestois travaillent dans l'arsenal et parfois aussi leurs épouses. Un état familial précise la priorité de réembauche des voilières renvoyées<sup>45</sup>. En mai, après trois mois de réduction, il faut congédier des ouvriers brestois. D'Hector plaide pour conserver « vieux et infirmes » qu'il

37 *Ibid.*, p. 203-206, 5 mai.

38 48,9 tonnes (*ibid.*, p. 396, 12 septembre).

39 *Ibid.*, p. 63-64, 109, 10 février et 7 mars.

40 *Ibid.*, p. 85, 245, 288-89, 19 février, 2 juin et 2 juillet.

41 *Ibid.*, p. 106, 5 mars.

42 L'arsenal emploie 9 331 ouvriers en janvier 1783 et 5 536 en juillet, soit un dégageant des cadres de 3 795 personnels sur le semestre (40,6%) (SHD/B 3E<sup>1</sup> 144 et 150, contrôles mensuels des ouvriers de l'arsenal, janvier et juillet 1783).

43 SHD/B 1A 116, p. 61, 7 février 1783.

44 *Ibid.*, p. 79, 17 février.

45 *Ibid.*, p. 62, 7 février.

estime à 1/10<sup>e</sup> de l'effectif ou « ils se trouveraient réduits ainsy que leur famille dans la plus affreuse misère<sup>46</sup> ». Il avance le rôle pédagogique de l'atelier de la garniture (600 h.) et social pour une centaine d'ouvriers fragiles. De fin janvier à fin mai, le commandant expose une décroissance précipitée. Au 3 mars, l'essentiel des ouvriers non domiciliés sont congédiés<sup>47</sup>. Après une seconde diminution, il pressent les difficultés : les escadres ne sont pas encore rentrées. Deux cents charpentiers sont dirigés vers les ports de la Manche. Il plaide pour conserver les autres six mois, estimant la coupe « trop considérable en charpentiers, calfats et tonneliers surtout pour cette année-cy et jusqu'à la rentrée totale des escadres. On ne peut se regarder comme en paix que six mois après la rentrée de M. de Suffren<sup>48</sup> ». Le ministre le laisse juge, fin mai. Le 21, le marin propose une augmentation de 344 tonneliers, calfats et charpentiers<sup>49</sup>. Si en juin, la logique de Castries semble l'emporter, en juillet d'Hector avance l'impossibilité de faire mieux que des carènes aux vaisseaux de retour.

Le problème n'est pas le même pour des forces de couverture devenues encombrantes. Les bataillons se déplacent ordinairement de garnison en garnison sans problème social. Au 1<sup>er</sup> février, les garde-côtes, de faible valeur, sont rendus à l'agriculture les premiers<sup>50</sup>. Pour les régiments, il faut assurer les relève et surtout le retour par Brest, L'Orient et Nantes, des unités d'outre-mer. En avril, rentrent onze bataillons d'infanterie et trois ou quatre compagnies d'artillerie ; en juin, six bataillons avec Vaudreuil et, en juillet, au moins six bataillons depuis les Antilles, etc. L'insuffisance de casernement conduit à les évacuer rapidement d'une place asphyxiée sur l'ancien hôpital militaire de Landerneau. De semblables mouvements de troupes se constatent dans des ports à dominante civile tel Le Havre.

## LE HAVRE ET LE COMMERCE : REDÉMARRAGE OU RÉORIENTATION ?

### Quel retour à la normale ?

Signés le 20 janvier, les préliminaires de paix furent annoncés au Havre dès le mardi 21, note Marie Le Masson-Le Golft dans ses *Annales* « par un courrier pour lequel des citoyens avoient formé une souscription », signe que la nouvelle était attendue<sup>51</sup>. Deux jours plus tard, le major de la place reçoit une lettre « ministérielle » l'informant officiellement de la signature. Le samedi 25, c'est

46 *Ibid.*, p. 202-203, 2 mai.

47 *Ibid.*, p. 102, 3 mars.

48 *Ibid.*, p. 196-200, 5 mai.

49 *Ibid.*, p. 217-219, 21 mai.

50 *Ibid.*, p. 33, 27 janvier.

51 Marie Le Masson Le Golft, *Le Havre au jour le jour de 1778 à 1790*, éd. Philippe Manneville, Rouen, Société de l'histoire de Normandie, 1999, p. 89.

l'ordonnateur qui en reçoit une autre : « Les navires dont le port est rempli ont déployé leurs pavillons. »

Le Havre abrite certes dans ses murs un petit arsenal dont le magasin général, donnant sur le bassin du Roy, vient d'être reconstruit<sup>52</sup>. Mais c'est surtout sa situation directement face à l'ennemi qui vaut au port des mouvements de troupes et de navires, soit pour la mise en défense de l'estuaire, soit pour l'approvisionnement de Brest. Plus que les grands ports de l'Atlantique ou Marseille, Le Havre vit militairement à l'heure de la guerre. La sortie du conflit devrait-elle s'y apprécier exactement à l'inverse de celle d'un port et arsenal de la marine ?

90

Port de concentration des forces pour l'assaut avorté contre l'Angleterre, Le Havre doit, dès les préliminaires connus, réorienter son activité commerciale. En effet, la course s'interrompt. Activité de substitution, elle avait employé marins, navires et capitaux. Avec 30 armements de corsaires, Le Havre était au troisième rang des ports de métropole pour les prises (48 et 37 rançons) et au quatrième pour la valeur, dégageant 2 millions de livres. Mais 11 corsaires pris, la mort d'un capitaine corsaire célèbre (P.-D. Ducassou) et les pertes du commerce havrais (38 navires de haute-mer) expliquent le passage sous pavillon neutre d'une partie de sa flotte. Les liens financiers avec Rouen et Paris sont maintenus par des armements locaux dynamiques<sup>53</sup>.

La signature des préliminaires de paix signifie-t-elle la reprise d'un commerce désormais redevenu sûr ? La prudence reste encore de mise. Le 27 l'Amirauté fait savoir qu'elle a eu ordre « de ne laisser sortir aucuns navires sous pavillon françois, parce que les jours désignés pour la liberté entière de la navigation dans les différentes mers sont encore trop éloignés ». Le retour à une vie maritime normale se fait par étapes, tandis que l'on continue de lancer des flûtes pour la marine. À partir du 17 février « on commence à délivrer des expéditions aux navires marchands françois qui ne sont pas exposés à sortir [de] la Manche ». Les éléments de la protection des côtes sont peu à peu supprimés : les carcassières<sup>54</sup> armées de quelques canons sont désarmées rapidement, dès le 19 février, puis début mars c'est au tour des batteries dont les pièces sont redirigées vers les arsenaux dont on les avait tirées. Dans le même temps, les signaux cessent sur la tour François-I<sup>er</sup> à l'entrée du port et sur toute la côte.

52 Cet édifice, bâti entre 1776 et 1780 par l'architecte parisien Paul-Michel Thibault, survécut à la suppression de l'arsenal en 1824-1825 et fut détruit par les bombardements de 1944. Aline Lemonnier-Mercier, *Les Embellissements du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle. Projets, réalisations (1719-1830)*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2013, p. 95-102.

53 Patrick Villiers, *Les Corsaires*, Paris, éditions Jean-Paul Gisserot, 2007, p. 65-66 ; Jean-Philippe Priotti & Philippe Hrodej, s.v. « Le Havre », dans Buti Gilbert & Hrodej Philippe (dir.), *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, Paris, CNRS, 2013, p. 441.

54 Chaloupes-canonniers.



La fin du péril rend désormais possible de travailler activement à de grands projets d'aménagements portuaires qui marquent que la page de la guerre est bel et bien tournée, avant même la signature de la paix proprement dite. Depuis novembre 1782 est commencée la construction des énormes cônes en bois destinés à être immergés devant Cherbourg pour former une rade artificielle. Surtout, l'extension de l'espace portuaire havrais, sujet de bien des débats les années précédentes, prend enfin tournure. La sortie de guerre permet de concrétiser la décision prise par Louis XVI, le 4 juillet 1782, de « faire le sacrifice » de la citadelle qui flanquait la ville, au sud-est. En fait, il s'agit de gagner de la place pour le port et un nouveau quartier, tout en intégrant la partie orientale de ses défenses à une unique enceinte urbaine<sup>55</sup>. Le 25 mai 1783 arrive l'ordre du roi de démolir trois bastions de la citadelle, chantier qui démarre dès le début juin. La tour du Vidame qui borde au sud l'étroite entrée du port est également démolie. Si peu de temps après la fin des hostilités, cette suppression d'une partie des fortifications inquiète quelque peu les habitants.

Les destructions sont déjà bien avancées lorsque, l'hiver venu, la paix est véritablement publiée :

Lundi 22 décembre 1783 vers les trois heures d'après midi les officiers municipaux sont sortis de l'hôtel de ville et ont fait publier la paix par un héraut d'armes sur la place, sur celle du marché et lieux accoutumés ; ils étoient précédés d'un corps de musiciens, des tambours et des sergents de la bourgeoisie. Quatre de ces sergents portoient les drapeaux de la ville et quatre avoient la halbarde. Ce cortège s'est rendu à l'église à quatre heures où le *Te Deum* a été chanté accompagné de la musique. Les corps de justice ce [*sic*] sont placés du côté de l'Évangile, c'est-à-dire à la seconde place et les officiers de la garnison sur des bancs au milieu du chœur. Le major de la place, commandant en la place du lieutenant du [de] Roy, précédé des grenadiers du régiment de Bresse s'est rendu comme le corps municipal à l'hôtel de ville, d'où en même temps que le premier échevin, chacun avec une torche ont été allumer le feu de joie ; l'artillerie de la tour qui avoit tiré lors de la publication a fait trois décharges, ainsi que la partie non détruite de la citadelle. Les maisons des particuliers ont été illuminées<sup>56</sup>.

Selon l'ordre habituel des cérémonies urbaines, les autorités, municipales, judiciaires, ecclésiastiques et militaires célèbrent la paix revenue, les habitants aussi. Mais le présent est-il si riant ?

55 Aline Lemonnier-Mercier, *Les Embellissements du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 134-144.

56 Marie Le Masson Le Golf, *Le Havre au jour le jour de 1778 à 1790*, éd. cit., p. 103.

## Déceptions et atonie du commerce

Le progressif retour à la paix ne se traduit pas par un redémarrage immédiat, général et soutenu des armements commerciaux. Il y a plusieurs raisons à cela<sup>57</sup>. D'abord parce que les maisons actives sur la place du Havre ont subi des pertes pendant le conflit, voire dans les années qui l'ont précédé, ce qui peut les rendre hors d'état de faire face à leurs engagements financiers<sup>58</sup>. Certaines déposent leur bilan la guerre finie, d'autres, telle « Veuve Delonguemare, De La Salle et Fils », doivent demander un arrêt de surséance en 1784. La paix n'efface pas les créances et les bilans négatifs. Son annonce peut aussi déjouer les prévisions d'un conflit plus long. Ses effets – en eux-mêmes quelque peu prévisibles – sur les jeux de l'offre et de la demande de part et d'autre de l'Atlantique balaient bien des spéculations. C'est ce que décrit très clairement le subdélégué Oursel qui demande à l'intendant de Rouen, M. de Crosne, d'accorder un arrêt de surséance au négociant Eichhof :

92

La paix est la seule cause de l'embarras du sieur Eichhof. Ses spéculations étoient fondées sur la persuasion que la guerre dureroit encore au moins un an. Il a en conséquence, et usant de son crédit peut-être d'une manière indiscreète, fait des expéditions en conséquence sous pavillon neutre. Elles ont mal tourné par l'abondance dont jouissoient les colonies au moïen de ce commerce neutre ; la nouvelle de la paix lui a porté le dernier coup. Les marchandises européennes ont été à vil prix, celles de l'Amérique étoient rares, chères dans le pays et ont baissé tout à coup en France ; enfin les navires faute de fret ont stationné longtems dans nos colonies, ou sont revenus avec des demies cargaisons, ce qui a mis le comble aux malheurs de tous ceux qui se sont un peu trop livrés à ce genre de commerce. Il est de fait, et cette vérité paroitra peut-être étonnante, que dans la dernière année de la guerre le commerce soutenu, protégé etc... a plus souffert que la première année des hostilités, époque où l'on vit nos flotes marchandes prises en partie à l'aterage des côtes de France. Telles sont, Monsieur, les causes du désastre du sieur Eichhof<sup>59</sup>...

Ce tableau est corroboré par Mlle Le Masson Le Golft qui note encore, en mai 1784 :

57 Pierre Dardel, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle. Rivalité croissante entre ces deux ports. La conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p. 60-61.

58 Édouard Delobette, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse sous la dir. d'André Zysberg, université de Caen, 2005, p. 600. En plus des craintes de guerre, l'économie insulaire antillaise était en difficulté : sécheresse à Saint-Domingue, ouragan à la Guadeloupe. Il y eut des faillites au Havre et à Rouen.

59 Lettre du 27 août 1783, archives de la Seine-Maritime, C 68, citée par Pierre Dardel dans *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle (op. cit., p. 385, annexe XX)*.

Depuis la paix le commerce des isles n'a pas pris faveur, les denrées de France y sont au plus bas prix possible, et celles de l'Amérique assez chère, en sorte qu'on arme très peu de navires et qu'il y a cinq cens ouvriers de la marine qui ne font rien. La cause du peu d'activité du commerce des Isles est une suite nombreuses [*sic*] d'importation [*sic*] qu'on y a faites de France sous pavillon impérial et la quantité de navires étrangers qui y abordent depuis la paix<sup>60</sup>.

Risques, pertes et profits de guerre cèdent la place à l'atonie. La paix est-elle si intéressante pour le négociant ? Lorsqu'elle n'a pu être anticipée, la sortie de guerre se révèle un moment très difficile. L'abondance aux Îles de produits envoyés d'Europe – et pas seulement de France – fait chuter leurs cours et compromet donc la constitution des cargaisons de retour par les capitaines marchands. Les différences de prix entre colonies antillaises et métropole jouent nettement en défaveur de celle-ci, où se vendent mal les denrées coloniales achetées chèrement aux Îles, ce qui fait baisser les cours. Seul celui du café connaît au Havre une hausse, sensible dès 1779.

#### De quoi est fait un redémarrage

Un indicateur traduit pourtant les attentes que nourrit le retour à la paix, la construction navale. Celle du Havre fait un véritable bond en 1783-1784<sup>61</sup>. Mais encore faut-il remarquer qu'en 1783, le tonnage réellement en service (environ 4 000 tx) est très inférieur à celui enregistré (7 500 tx), le décalage se réduisant à peu de choses dès l'année suivante (plus de 16 000 tx sur plus de 17 000 enregistrés).

Les données chiffrées concernant le nombre de navires quittant Le Havre et le tonnage total ventilé par grandes destinations sont de précieux indicateurs pour saisir les rythmes différents dont la somme fait le redémarrage portuaire<sup>62</sup>. Dans l'état de la documentation disponible qui, par chance, existe en continu

60 Marie Le Masson Le Golft, *Le Havre au jour le jour de 1778 à 1790*, éd. cit., p. 109.

61 Ainsi que l'avait établi Robert Richard dans son article « La flotte de commerce du Havre (1751-1816). Étude statistique d'après les archives des classes de la marine » (dans Pierre Léon [dir.], *Aires et Structures du commerce français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lyon, Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, 1975, p. 201-235), avec un taux de croissance de 203 %. Voir l'histogramme n° 59 établi par Édouard Delobette, dans *Ces Messieurs du Havre* (*op. cit.*, p. 613). On voit alors les Foäche, négociants armateurs, propriétaires d'habitations à Saint-Domingue, reconstituer leur flotte très éprouvée (Maurice Begouën Demeaux, *Mémorial d'une famille du Havre*, t. II, *Stanislas Foäche [1737-1806]. Négociant de Saint-Domingue*, Paris/Rouen, Société française d'histoire d'outremer et Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1982, p. 84-85, 107).

62 Elles ont été patiemment établies par Pierre Dardel et publiées dans les annexes de son *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Paris, SEVPEN, 1963). Précisons que, les archives de la chambre de commerce de Normandie à Rouen ont été incendiées dans leur quasi-totalité lors du bombardement du 30 mai 1944.

pour les années 1781-1789, plusieurs constatations peuvent être faites. 1783, l'année de la paix ne se caractérise pas par un redémarrage de l'activité portuaire après une réduction à l'insignifiance mais voit l'accélération d'une dynamique déjà enclenchée<sup>63</sup>. C'est 1782 qui voit le quasi-doublément du nombre de navires sortis du Havre pour des voyages autres que de cabotage proche, soit à destination de grands ports français, de ports étrangers et des colonies : 348 contre 184 en 1781, puis 486 en 1783, 604 en 1784 puis 608 en 1785. 1782-1783 apparaissent comme une même séquence de croissance avant la stabilisation à une vitesse de croisière<sup>64</sup>.

Ce mouvement global, si on le décompose, est l'addition de plusieurs évolutions à la fois dissemblables et en décalé. Les ports français pourraient être les premières destinations à voir reprendre le trafic or celui-ci se tasse sensiblement entre 1782 et 1783, tombant de 158 départs à 124, pour croître ensuite, non sans notables irrégularités jusqu'en 1789<sup>65</sup>. Les navires se dirigeant vers un port étranger connaissent une progression *a priori* plus logique, de 1782 à 1789. Leur nombre a doublé de 1782 à 1783, passant de 140 à 279<sup>66</sup>. Si le Nord connaît un fléchissement temporaire en 1785-1786, le trafic avec les îles Britanniques est, quant à lui, en constante progression.

Déjà en 1782, des armateurs havrais tentent les expéditions vers les Îles, soit en risquant un navire isolé, soit, plus vraisemblablement en rejoignant un convoi en formation. Mais de 1782 à 1783, le nombre des départs double, passant de 36 à 63, avant de monter à 94 en 1784, puis reculer les années suivantes, à 86 en 1785 puis 71 en 1786. Mais ce qui est le plus marquant est la reprise, à partir de 1783 de l'essor des armements négriers qui s'annonçait depuis le milieu de la décennie précédente<sup>67</sup>. Dans le contexte de la sortie de guerre, ceux-ci peuvent apparaître comme une solution de substitution à un trafic en droiture que nous avons vu se révéler alors décevant. De 1782 à 1783, ils ont plus que quadruplé, de quatre à dix-huit. Le Sénégal qui est le rivage de traite le plus proche n'est pas le plus fréquenté, même si part augmente à partir de 1785, d'un unique départ en 1783 puis 1784, à six en 1785 puis treize en 1786. Ce sont vers des zones

63 La figure 56 de la p. 608 de la thèse d'Édouard Delobette (*Ces Messieurs du Havre, op. cit.*), permet de visualiser cela de manière très claire : croissance générale des sorties de 1782 à 1785, fléchissement ou stabilité en 1785-1786, reprise de la croissance ensuite.

64 Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle, op. cit.*, p. 611, tableau XXXVI pour le nombre de navires sortant du Havre, p. 612, XXXVII pour le tonnage de ceux-ci.

65 *Ibid.*, p. 628, tableau XLIV.

66 *Ibid.*, p. 630, tableau XLV.

67 Éric Saunier, « Le Havre, port négrier : de la défense de l'esclavage à l'oubli », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, 2007, p. 23-41. Pour le nombre d'expéditions négrières, l'ensemble Le Havre-Honfleur vient en seconde position (451 et 134), certes loin derrière Nantes (1714). Mais ces résultats sont le fait d'un démarrage tardif qui accentue localement la conjoncture nationale.

plus lointaines que sont dirigés les navires négriers (Guinée, Angola et même Mozambique) de plus en plus nombreux : quatre en 1782 puis dix-sept en 1783, avant de stabiliser entre vingt-deux et vingt-quatre dans les années suivantes<sup>68</sup>.

La sortie de guerre est un temps de changement d'activité : pour les marins classés, retour à la maison et reprise, plus ou moins facile, des embarquements à la pêche ou au commerce ; pour les membres du Grand Corps, diminution des embarquements liée à la réduction du nombre de bâtiments armés ; pour les nombreux officiers volontaires sans lesquels la Marine n'eût pu aligner autant de navires, large retour à la vie civile et sans doute à d'autres activités maritimes. Mais il y a aussi le chômage qui attend les ouvriers dont les arsenaux n'ont plus besoin comme les marins du commerce lorsque les négociants et armateurs, échaudés par les pertes subies et la mévente des denrées européennes aux îles, tardent à lancer de nouvelles expéditions.

Car les investissements faits par les grands marchands comme les dépenses navales du temps de guerre pèsent de tout leur poids sur les décisions à prendre lorsque cessent les hostilités. L'ombre portée de la guerre est parfois considérable. Le négociant peut avoir fait des choix qui, initialement prometteurs, s'avèrent malheureux, mettant en péril son équilibre financier et son crédit. Le secrétaire d'État de la Marine se trouve confronté à la dette de son département, abîme presque insondable après la guerre américaine. Au marquis de Castries qui voudrait un dégageant rapide des ouvriers de l'arsenal de Brest, afin de réduire les dépenses dès que possible, M. d'Hector oppose une progressivité permettant de réparer la flotte avant de la ranger et de préserver le vivier d'ouvriers. Deux logiques s'opposent, celle de l'allègement budgétaire et celle de la capacité à préserver un certain acquis, opérationnel et productif, pour être en mesure de reprendre la lutte. On retrouve cette opposition sous la plume du comte de Vaudreuil à Rochefort : « économie partout, mais dépense pour la marine<sup>69</sup> »... Cela ne serait pas en soi dramatique s'il existait dans la monarchie française une communication entre les départements ministériels, ici entre la marine et le contrôle général des finances, et si le roi faisait preuve d'une réelle capacité de décision... Mais l'absence de coordination, les rivalités ministérielles et le peu de contrôle par le roi de son propre conseil ont rendu la dette de la marine redoutable pour les finances royales. Est-il possible alors de sortir de la guerre ?

68 Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 641-642, tableau XLIX. Cette géographie des sites de traite au lendemain du conflit est à rapporter à celle de l'avant-guerre, voir Édouard Delobette, *Ces Messieurs du Havre*, *op. cit.*, p. 595. L'Angola l'emportait déjà, en nombre d'escalades de traite, sur le Sénégal et la Gambie dont l'exploitation avait été intermittente depuis 1763.

69 Martine Acerra, *Rochefort et la construction navale française (1661-1815)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1992, annexe 17, p. 823-828.



## 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au xix<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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