



Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer

Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

Tirés à part :

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

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

SUP

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

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

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

sup@sorbonne-universite.fr

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

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

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

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

Comité scientifique

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

Secrétariat de rédaction

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

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

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

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	6

DOSSIER SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

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

VARIA

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

CHRONIQUES

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

COMPTES RENDUS

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

Éditorial

Olivier Chaline

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

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

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

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

Bonne lecture!

Chroniques

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
Sorbonne Université, FED 4124

Thèse soutenue le 13 septembre 2019 à Sorbonne Université, le jury étant composé de Mesdames et Messieurs Olivier Chaline (professeur Sorbonne Université, directeur de la thèse), Michel Figeac (professeur, université Bordeaux-Montaigne), Caroline Le Mao (maître de conférences HDR, université Bordeaux-Montaigne), Sylviane Llinarès (professeure, université de Bretagne-Sud, Lorient) et Patrick Villiers (professeur émérite, université du Littoral, Boulogne).

*

OBJET DE LA RECHERCHE

Le mercredi 22 janvier 1783 sur la côte septentrionale d'Hispaniola, l'actuelle République dominicaine, se déroule une véritable course poursuite dont l'issue est fatale : le chevalier Joseph de L'Espine¹ fait exploser sa corvette afin qu'elle ne tombe pas aux mains de l'escadre de dix-huit vaisseaux du contre-amiral britannique Samuel Hood.

Cet événement se situe au cœur de la présente thèse dont l'objet est d'explorer les relations entre l'histoire et l'archéologie sous-marine afin de dresser la biographie d'un officier de la marine du XVIII^e siècle.

1 Joseph Philibert de L'Espine du Puy, 1759-1826.

CONTEXTE

Plus de deux cents ans plus tard, une épave très dégradée est signalée dans le même secteur. L'association Admat² organise deux campagnes de fouilles, l'une en 2000 et l'autre en 2018, avec l'aval de l'ONPCS, la commission locale chargée de la protection du patrimoine subaquatique basée à Saint-Domingue.

L'équipe archéologique effectue des plongées et tente d'identifier l'épave grâce au recueil de trois éléments au premier abord antinomiques. En effet, dans les restes de ce navire de construction typiquement américaine, les plongeurs trouvent plusieurs canons écossais de 9 livres fondus en 1778 à Carron et un bouton d'uniforme d'un régiment irlandais au service de la France³. Ce type de bouton correspond bien à la période de participation des armées de Louis XVI à la guerre d'Indépendance américaine.

ENJEUX

242

À ce stade, la problématique s'articule autour de trois axes : à la difficulté de la traçabilité de l'épave s'ajoute celle de l'étude des opérations secrètes et du renseignement naval au XVIII^e siècle. Comment étudier ce qui par nature essaie de ne laisser aucune trace ? Comment expliquer la présence de cette épave ? Comment identifier le navire et son capitaine à partir d'un simple bouton d'uniforme retrouvé sur l'épave ?

Une longue recherche dans les archives permet d'identifier avec certitude la corvette royale française le *Dragon* et son capitaine, l'enseigne de vaisseau Joseph de L'Espine. Débute alors une véritable enquête pour comprendre les enjeux de la mission de ce dernier. Cette tâche est déjà complexe mais l'établissement de la biographie de cet officier l'est encore plus : les éléments nécessaires sont éparpillés entre divers fonds d'archives français, maltais et autrichiens. Afin de faire toute la lumière sur le combat naval de janvier 1783, deux types de sources sont privilégiées sur la base de l'interdisciplinarité : l'analyse du mobilier archéologique complétée par les sources écrites retrouvées aux archives françaises liées à la perte du bâtiment.

2 Admat : Anglo-Danish Maritime Archaeological Team, association spécialisée dans la recherche d'épaves dans la zone caraïbe. Cette association possède un département français sous l'égide du Museum national d'histoire naturelle (MNHN), dont François Gendron fait partie.

3 Portant le numéro 90, ce type de bouton est spécifique au régiment irlandais de Dillon pour la période 1779-1783.

Une fois les indices recueillis sur l'épave, la recherche se poursuit aux Archives nationales françaises où dans la sous-série Marine B⁴ une cote relative aux « campagnes aux Amériques » livre le rapport du chevalier de L'Espine relatif à son combat naval du 22 janvier 1783. Ce précieux document permet de relier la zone de son naufrage à l'emplacement de l'épave explorée⁴.

Les archives nous révèlent également les instructions données par les services de Louis XVI au chevalier de L'Espine. Parti de Brest en décembre 1782 avec le *Dragon*, L'Espine doit convoier discrètement et le plus rapidement possible le capitaine du génie de Courrejeolles⁵, porteur d'un courrier de la plus haute importance à remettre en mains propres au gouverneur de Saint-Domingue, le général de Bellecombe⁶. Ce courrier chiffré du ministre de la Marine ordonne à Bellecombe de mettre à la disposition de Courrejeolles les moyens nécessaires à la prise des îles Turques au nord d'Hispaniola⁷. Ces îles revêtent un caractère stratégique avec la présence de la Grande Saline qui permettrait au roi de France de s'assurer le monopole du sel dans toute la zone caraïbe. Reste à trouver le code et surtout les clés de chiffrement et de déchiffrement utilisées pour ce courrier secret. La recherche se révèle fructueuse avec la mise au jour du système de codage employé à cette époque. Le parcours du chevalier de L'Espine nous ouvre ainsi les portes du renseignement naval à l'occasion de sa mission particulière de janvier 1783, mais aussi dans le cadre d'un rapport rédigé en 1787 (pour le ministre de la marine La Luzerne) sur la Jamaïque britannique que le roi de France envisage de conquérir⁸.

Outre les écrits et rapports du chevalier de L'Espine, les sources écrites utilisées regroupent les ordonnances qui donnent le schéma administratif, le fonds Marine des Archives nationales qui constitue une véritable mine pour les campagnes en mer, les documents de l'ancien cabinet des titres de la Bibliothèque nationale de France qui renferme l'histoire des familles dans les séries carré d'Hozier, les archives des ports, les mémoires des autres officiers en particulier au moment de l'émigration sans oublier les archives privées familiales notamment les portraits

- 4 Le chevalier de L'Espine indique que la position finale de sa corvette se situe entre la pointe Isabellique et la pointe de la Grange. Ces deux points caractéristiques servaient d'amers aux navigateurs s'approchant de la côte bordée de récifs du nord d'Hispaniola.
- 5 Ingénieur du roi, le capitaine de Courrejeolles (1736-1805) est un officier atypique, auteur de plusieurs inventions et homme de guerre capable de remplir les missions les plus périlleuses. Ce « Vauban des Amériques » exercera ses talents en Louisiane et dans les Caraïbes, à Saint-Domingue en particulier.
- 6 De 1781 à 1785, Pierre Guillaume Sarrazin de Bellecombe (1728-1792) est « gouverneur de Saint Domingue, lieutenant général des Isles françaises de l'Amérique sous le vent et inspecteur général des troupes, artillerie, milice et fortifications des dites isles ».
- 7 Aujourd'hui les îles Turques-et-Caïques (Turks and Caicos Islands) qui sont un territoire britannique d'outre-mer.
- 8 SHD Vincennes, Marine, cote MR1669.

de ses ancêtres. Même si le chevalier de L'Espine n'a laissé de son vivant aucun texte de mémoires, aucune confidence sur son exil dans une lettre adressée à un membre de sa famille, nous avons pu retracer son parcours grâce à son dossier militaire en particulier la série C7 des Archives nationales, c'est à dire les dossiers personnels des officiers, ses preuves de noblesse lors de son entrée dans l'ordre de Malte⁹, des documents sur ses origines familiales et provençales issus des recueils de généalogie du comtat et du dauphiné.

La méthode suivie consiste à recréer la continuité d'une trajectoire improbable contrariée par les affres de la Révolution et dont l'avenir prometteur d'un jeune officier de la marine est soudainement obscurci ne lui laissant d'autre possibilité que de fuir pour survivre. Afin de recréer le lien de ce parcours brisé, la consultation des archives françaises, maltaises et autrichiennes a permis de reconstituer le fil conducteur de ce jeune officier provençal devenu Graf von L'Espine au sein de la cour des Habsbourg.

244

ÉTAT ET PERSPECTIVE

Cette thèse présente le portrait d'un officier de la marine, le chevalier Joseph de L'Espine, agissant dans un triple espace : historique, géographique et au cœur de l'événement. Historique, car son parcours s'étend avant, pendant et après la Révolution française, du XVIII^e siècle au XIX^e siècle. Géographique, car L'Espine sillonne l'Atlantique, la Méditerranée, l'Adriatique et la mer des Caraïbes. Quant aux événements, ils sont relatifs aux trois engagements de Joseph de L'Espine : officier de la marine au service du roi de France Louis XVI sur fond de guerre d'Indépendance américaine, puis chevalier de Malte au service de la religion, et enfin émigré noble au service d'une puissance étrangère, en l'occurrence l'Autriche.

Tout au long du travail d'investigation mené sur les avatars de son parcours, on se demande quel homme se cache derrière l'uniforme. L'étude de ses origines familiales et de sa formation nous fournit une première piste. L'Espine reçoit dans sa prime jeunesse une éducation soignée et devient officier de la marine du fait de son appartenance à la noblesse provençale. À cette époque, la Provence sert de pépinière pour les officiers de la marine française. Par leurs états de services, son père et son frère aîné sont certainement à l'origine de son intégration comme garde de la marine à Toulon en 1775. Ses premiers embarquements, à bord de l'*Aimable* en 1778 et de la *Friponne* en 1781, font l'objet d'une étude approfondie afin de mieux comprendre son rôle et son évolution au sein de la marine royale française. Une autre piste nous est fournie par son attitude

9 A. D. 13, Marseille, fonds Malte, 56H551, f° 111-125, microfilm.

lorsqu'il est confronté aux menaces de la guerre d'Indépendance américaine, puis aux affres de la Révolution française. Il y montre toute son expérience professionnelle, doublée d'une forte capacité de résilience et d'adaptation à la conjoncture.

Suite à son fait d'armes avec le *Dragon*, il reçoit le titre de Cincinnati. À peine rentré, il prend un congé pour faire ses caravanes de 1784 à 1786 à Malte, puis enchaîne sur une mission de renseignement naval en Jamaïque. À l'aube de la Révolution française, l'accent est mis alors sur les conditions de son départ forcé, entraînant dans sa fuite son neveu Louis-Étienne de L'Espine qui se met lui aussi au service de l'Autriche comme officier de la marine¹⁰. L'ascension de Joseph de L'Espine au sein de la toute naissante marine austro-vénitienne débouche sur des postes à responsabilités et plusieurs commandements lui sont confiés à Venise ou à Trieste. Nous essayons de comprendre pourquoi – alors qu'il est fait chevalier de Saint-Louis en 1816¹¹ – il ne retourne pas en France au moment de la Restauration et décide de rester définitivement au service des Habsbourg jusqu'à son décès en décembre 1826.

À l'instar du marquis de Traversay entré au service impérial de la marine russe¹², le destin du chevalier de L'Espine, loin d'être brisé par l'émigration, y trouve sa pleine mesure : il est *Feldmarschall-Leutnant* en 1813, chambellan en 1822, titre accordé aux officiers étrangers en gage de reconnaissance, pour finir sa carrière comme gouverneur militaire de Milan en 1825.

Malgré les vicissitudes de son parcours, les risques pris lors des combats, les conditions déplorables de navigation de l'époque, il a toujours su tirer son épingle du jeu et rester fidèle à la monarchie par un transfert de la France à l'Autriche.

Quant aux perspectives, trois orientations restent à privilégier qui sont d'une part la poursuite d'une nouvelle campagne de fouilles sous-marine du *Dragon*, d'autre part la constitution d'un corpus sur les méthodes de chiffrement et déchiffrement utilisées au XVIII^e siècle puis, en dernier lieu, la mise en place d'une étude prosopographique des émigrés français ayant choisi l'Autriche comme pays d'accueil.

10 Pierrefitte, AB/XIX/3953, États de services et notes biographiques (dossier de 80 pages). Il est prisonnier sur parole des Anglais à Malte en 1809.

11 SHD, Vincennes, AA1, ordonnance de la nomination de L'Espine au grade de chevalier dans l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, le 25 avril 1816.

12 Madeleine du Chatenet, *L'Amiral Jean-Baptiste de Traversay. Un Français, ministre de la marine des Tsars*, Tallandier, Paris, 1996 ; Olivier Chaline, « Génération prometteuse et perdue. Traversay parmi les jeunes officiers des vaisseaux de la guerre d'Amérique », conférence de mars 2019, Service historique de la Défense.

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