



# 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!



# Comptes rendus



## COMPTES RENDUS

Amélia Polónia & Ana María Rivera Medina, avec la collaboration d'Alejandro Garcia Ferrero (dir.), *La Gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid, Casa de Velázquez, 2016, 355 p.

Dédié à la « gouvernance des ports atlantiques (XIV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) », ce volume rassemble une partie des travaux réalisés par un groupe de recherche international, constitué en 2012, dont le principal objectif est l'analyse, sur le temps long, de la dynamique portuaire atlantique.

Rassemblés par Amélia Polónia et Ana María Rivera Medina (université de Porto-CITCEM), et édités en anglais, français, espagnol et portugais, les textes sont axés sur la région franco-hispanique du golfe de Gascogne (ports français, portugais, espagnols et insulaires de l'Atlantique et de la côte ouest africaine). Si un intérêt particulier est accordé à l'Atlantique Sud, notamment aux connexions des ports européens avec l'Afrique et le Brésil, l'Atlantique anglo-américain est volontairement ignoré dans cette publication.

Les ports et les villes portuaires sont des interfaces privilégiées entre différents systèmes économiques, technologiques, sociaux et culturels, mais la présente étude ne se situe pas dans une approche historiographique de l'histoire maritime, d'une histoire atlantique ou globale, même si elle participe de chacune de ces orientations. Les sujets traités abordent les statuts juridiques des ports atlantiques, les politiques et les aménagements des espaces portuaires (travaux publics et infrastructures), éléments décisifs pour la gouvernance des ports. Les contributions, qui se concentrent sur les acteurs et les pouvoirs agissant dans la zone portuaire, reposent sur un concept de « gouvernance » qui inclut et transcende les dimensions politiques et administratives. Ainsi que le rappellent d'entrée de jeu les coordonnatrices de l'ouvrage, le terme de gouvernance, utilisé dans sa définition anglo-saxonne comme fil conducteur de la réflexion générale, « fait référence au processus par lequel certains éléments de la société exercent un pouvoir et une autorité, influencent et promulguent des normes et décisions sur la vie publique, ainsi que sur le développement économique et social. La notion de gouvernance est donc plus large que celle de gouvernement en impliquant une interaction entre les institutions formelles et celles de la société civile » (p. 1-2). Ainsi définie, la « gouvernance » est un concept qui va au-delà d'un sens politique ou administratif pour englober des dimensions économiques et techniques.

Sur la base d'une recherche plurielle et comparative, associant des études de cas et des analyses globales, le livre est divisé en quatre parties au sein desquelles trois chapitres portent sur la fin du Moyen Âge, six sur l'époque moderne, deux sur la transition vers la période contemporaine et cinq entièrement axés sur celle-ci, mais principalement sur le XIX<sup>e</sup> siècle.

250 La première partie, intitulée « Politiques portuaires », privilégie les cadres réglementaires sur lesquels ont été organisés les ports espagnols, portugais, français et africains, y compris ceux des îles Canaries et de l'Ouest africain. Les études de la modernisation des ports soulignent le rôle des politiques coordonnées tantôt par le pouvoir central, tantôt par des pouvoirs locaux, agents individuels ou corporatifs. Les changements dans ces politiques sont analysés à la lumière de modifications d'orientation économique (contrôle étatique ou libéralisation) et de situations historiques particulières (guerre, dictature). Ainsi, Amélia Polónia et Sara Pinto suivent sur le temps long (1400-1800) les politiques de construction portuaire et de financement au Portugal, en décryptant les relations entre le gouvernement central et le pouvoir local. En privilégiant également la longue durée, Thierry Sauzeau retrace minutieusement les trajectoires des ports saintongeais entre monopole et libéralisme (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle). Il observe le déclin d'une flotte atlantique entre les derniers feux du grand commerce et le dynamisme des barques d'un petit pays rural (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle), puis le destin de la flottille atlantique au temps des monopoles et de l'exclusif colonial (XVIII<sup>e</sup> siècle) et celui de barques recentrées sur l'économie du sel, et examine le triomphe de l'artisanat, dans un XIX<sup>e</sup> siècle « libéral sans capital », marqué par la restructuration de la flottille de commerce et la croissance de celle destinée à la pêche.

En analysant la modernisation de l'infrastructure portuaire en Afrique de l'Ouest (îles Canaries, Casablanca et Dakar), Miguel Suárez Bosa, Daniel Castillo Hidalgo, Luis Gabriel Cabrera Armas et Leila Maziane identifient un modèle commun de gestion et de croissance (1880-1940) tandis qu'en privilégiant le temps court (1910-1926), Ana Filipa Prata décrit les politiques portuaires au Portugal entre la création des premiers conseils autonomes et la définition d'un plan portuaire national.

Intitulée « Administration portuaire » la deuxième partie aborde la question de gouvernance en privilégiant des études de cas, allant des ports européens, les plus structurés, aux ports insulaires atlantiques et à ceux du Brésil ou d'Argentine, marqués par des processus liés à la colonisation. En retraçant le contrôle administratif, fiscal et juridique des ports du fond du golfe de Gascogne et de leurs accès fluviomaritimes, Michel Bochaca et Beatriz Arízaga Bolumburu pointent, à la fin du Moyen Âge, les contrastes de la géographie littorale et portuaire – entre le río Deva et l'embouchure de la Gironde. Dans

une approche comparatiste ils exposent les enjeux et les stratégies de contrôle de ces ports et de leurs accès fluviaux et maritimes.

La question des infrastructures s'inscrit pleinement dans l'administration portuaire ainsi que le rappelle Guy Saupin en s'attachant à la lecture de l'évolution de l'équipement des grands ports marchands français à l'époque moderne (xvi<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècle). Cartes à l'appui, il examine tour à tour les problèmes liés à leur accessibilité (marée, envasement, creusement, chenaux), à l'aménagement de quais, à la gestion des équipements (entretien, organisation et financement des travaux) et à l'exploitation maximale de systèmes traditionnels, sans relever des ruptures technologiques majeures, y compris dans la partie supérieure du réseau portuaire considéré. L'investissement financier demeure faible, l'État privilégiant les ports arsenaux et laissant le négoce soutenir la charge des équipements.

L'étude des institutions et juridictions des ports (chambre de commerce, service des douanes et marine) invite également à saisir les modalités de leur administration ainsi que le fait Ana Catarina Abrantes Garcia en suivant la situation, au cours du xvii<sup>e</sup> siècle, du port d'Angra (Açores). Et c'est un autre cas, celui de l'administration du port de Rio de Janeiro, des années 1850 à la nationalisation par Vargas (1930-1945), qui est retenu par Cezar Honorato et Luiz Cláudio M. Ribeiro, pour décrire les premières tentatives de modernisation du port de Rio et sa gestion, entre privatisation et étatisation.

Les défis posés par l'essor portuaire pour le développement urbain, les équilibres politiques et les projets d'urbanisme occupent dans la troisième partie : « Espace portuaires : infrastructure et urbanisme ». Les auteurs y analysent les complexes relations entre l'espace portuaire et l'espace urbain en tenant compte des normes d'urbanisme, des relations de travail et des structures sociales dans la mesure où la dimension collective d'un port reflète également la sociabilité des acteurs qui y résident et y travaillent. Étudié par Amândio Barros, le cas de Porto permet de suivre les étapes de la construction d'un centre portuaire atlantique, en pointant transformations du port médiéval afin de répondre aux orientations de l'élite marchande au xvi<sup>e</sup> siècle. Porto au début de l'âge moderne est également au centre de l'étude d'Helena Regina Lopes Teixeira qui vise à démontrer le rôle des structures portuaires dans le développement urbain des villes côtières euro-atlantiques (quais, bâtiments, routes, portes, murs...). La dialectique entre espace urbain et espace portuaire est au cœur de la réflexion d'Ana María Rivera Médina dans son étude de la « construction-reconstruction » d'un espace portuaire autour du canal et de l'estuaire de Bilbao du xiv<sup>e</sup> au xvi<sup>e</sup> siècle. Enfin, un regard appuyé porté sur « la jetée, la rue et la maison » permet à Luis Sazatornil Ruiz de retrouver les composantes de la gestion des espaces portuaires cantabriques à l'époque des Lumières, en relevant

les projets envisagés dans ces ports (du Ferrol à Santander) et en retraçant la transformation des paysages urbains qui ne se firent pas sans quelques conflits (Santander, Bilbao et San Sebastián).

252 La quatrième et dernière partie de l'ouvrage, « Normes et divisions des politiques économiques », aborde l'étude des différentes politiques mises en œuvre par le pouvoir central pour surveiller les activités présentes dans les zones portuaires qui sont de véritables frontières maritimes. José Damião Rodrigues propose une relecture partielle du commerce des ports des Açores avec le Brésil en examinant à nouveau frais la législation royale des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, et particulièrement l'institution des « vaisseaux de permission ». Mais, cette volonté de contrôle ne manque pas de susciter des moyens pour tenter de la contourner. En ce sens, Marta García Garralón se montre attentive aux pratiques illicites en étudiant la contrebande et les comportements des marins dans les ports, comme en mer, au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'introduction d'esclaves dans le monde colonial suit également un certain nombre de normes que Nora Siegrist expose en examinant la législation, le statut juridique et l'émancipation des Africains dans le cadre de la gouvernance portuaire à Buenos Aires (1776-1810). Enfin, c'est au lent processus de modernisation du port de La Guaira (Venezuela), à l'époque du président Antonio Guzman Blanco (1870-1877), que s'attache Catalina Banko.

Dépasser les cadres nationaux pour définir un domaine atlantique formé par les connexions et les échanges entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle (ce dernier siècle est néanmoins peu abordé) a été le fil conducteur, sinon le défi scientifique des auteurs de cet ouvrage collectif. La démarche suivie à partir de différents pôles portuaires atlantiques, la nature et la force des liens maritimes établis entre les trois continents invitent à promouvoir un modèle de recherche destiné à remplacer les traditionnelles études monographiques par des travaux intégrant les ports dans de plus vastes systèmes. Ces textes entendent ainsi poser des jalons pour de futures recherches. Les contributions publiées dans ce volume et dominées, en bonne adéquation avec l'objectif initial, par le thème des politiques et structures portuaires, devraient être suivies – nous ne pouvons que le souhaiter – par des travaux analysant cette fois, toujours sur le temps long, les dimensions économiques, sociales et culturelles (religiosité, représentations, patrimoine, mémoire).

Gilbert Buti  
*Aix-Marseille Université,*  
*CNRS, TELEMME, Aix-en-Provence*

Jean-François Caraës & Samuel Boche, *Commerce atlantique traite et esclavage (1700-1848). Recueil de documents des archives départementales de Loire-Atlantique*, Rennes, PUR, 2018

Cet ouvrage est une entreprise des archives départementales de Loire-Atlantique, visant à mieux faire connaître les documents dont elles disposent sur la question de la traite négrière et de l'esclavage dont on sait qu'elle est sensible à Nantes et qu'elle fait l'objet, depuis de nombreuses années, d'un travail scientifique de premier plan, comme en témoignent des publications comme les *Cahiers des Anneaux de la mémoire*.

Loin d'être un livre aride, ce recueil se veut, dans sa forme comme sur le fond, un ouvrage abordable par le plus grand nombre, qui donne à voir et à comprendre la traite négrière et l'esclavage. Aussi, si le spécialiste de la thématique peut parfois « rester sur sa faim » et pourrait attendre des analyses plus fouillées, on appréciera en revanche le caractère didactique de la démarche. L'introduction rédigée par Bernard Michon fait le point sur les enjeux contemporains de la question, rappelle clairement ce que l'on entend par traite, esclave et esclavage, des notions faussement familières, et indique enfin les grands repères chiffrés indispensables à une bonne appréhension du phénomène.

Une mise au point sur les sources de la traite, de l'esclavage et du commerce colonial aux archives départementales de Loire-Atlantique, permet d'exposer les ressources disponibles. J.-F. Caraës présente les fonds desquels ces documents sont issus, en rappelant les fonctions des administrations qui les produisent (amirauté de Nantes, voire de Guérande; consulat et tribunal de commerce; inscription maritime; chambre de commerce...). N'est pas oublié l'apport essentiel des fonds privés, qu'il s'agisse de ceux des armateurs et négociants pratiquant la traite (Bertrand de Cœuvres, Chaurand, Chevy-Trautier...) ou des propriétaires d'habitations dominguoises.

L'ouvrage se divise ensuite en six parties thématiques: le cadre du commerce et de la traite; l'expédition maritime et la traite négrière; la plantation et son organisation; la production coloniale et les échanges internationaux; la société coloniale d'Ancien Régime; le débat sur l'esclavage et ses abolitions. Toutes s'ouvrent sur une brève introduction historique de B. Michon, qui permet de faire brièvement le point sur la question. La part belle a été faite aux documents, et c'est là le grand intérêt de l'ouvrage, qui non seulement constitue pour l'historien un outil de travail précieux mais est aussi un bel ouvrage, élégamment mis en page et mettant en valeur, en pleine page voire en double page, de magnifiques pièces d'archives, actes notariés, correspondances, tableaux de l'amirauté, inventaire, mais aussi reproductions de gravures ou de tableaux de temps. Concrètement, chaque double page est consacrée à un document, photographié et assorti d'une transcription totale ou partielle; il est doté d'un titre qui le caractérise brièvement et assorti d'une explication qui

permet de mieux le comprendre en le réinsérant dans le contexte global de la traite négrière, de l'esclavage et du système colonial.

On appréciera la variété des pièces proposées (affiche de vente de produits, inventaire après décès d'un maître épicier, liste de marchandises en stock, contrat de mariage, compte d'exploitation d'une habitation, bon de paiement et quittance pour l'achat d'esclaves, lettre d'un gérant au propriétaire, compte d'armement, rôle de désarmement, police d'assurance...) qui permet d'envisager, à partir des fonds nantais, les multiples aspects de la traite et de l'esclavage. De fait, les fonds des archives départementales sont certes les mieux représentés (et c'est là tout l'intérêt de l'ouvrage car ces documents sont largement méconnus), mais le livre mobilise aussi les précieuses ressources, notamment iconographiques, du château des ducs de Bretagne-musée d'histoire de Nantes, de la BnF et d'autres dépôts français.

254

Si l'historien du maritime prendra indéniablement plaisir à la lecture de cet ouvrage, qui donne un accès très direct aux documents, on insistera en outre sur les multiples usages pédagogiques potentiels de ce livre, qui repère et fournit quantité de documents directement exploitables en classe, tant dans le secondaire qu'à l'université.

Caroline Le Mao

Géraldine Barron, *Edmond Pâris et l'art naval. Des pirogues aux cuirasses*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, 2019, 261 p.

Historien, plus familier de la transition technologique dans les arsenaux au XIX<sup>e</sup> siècle et des ingénieurs du génie maritime de l'envergure de Henry Dupuy de Lôme<sup>1</sup>, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt ce livre de Géraldine Barron consacré à l'amiral Pâris dont la longue carrière se confond avec le XIX<sup>e</sup> siècle et les transitions technologiques.

Géraldine Barron ne partage pas le jugement d'Étienne Taillemite qui ne le présente que comme un artiste et un archéologue, car pour elle, il fut l'un des artisans et des promoteurs de la révolution maritime du XIX<sup>e</sup> siècle. Ces différences d'appréciation se retrouvent dans les commentaires lors du décès du marin-savant. Les journaux américains et anglais le saluent comme le « *Father of the Navy* » et à l'étranger, en général, on retient son rôle dans l'accompagnement de la transition vers la marine à vapeur. En France, il est d'abord un des derniers survivants des voyages d'exploration, un membre de l'Académie des sciences et le conservateur fougueux du musée de la Marine.

Dans sa préface, Liliane Hilaire-Pérez souligne l'apport du livre de Géraldine Barron. Edmond Pâris est un navigateur devenu académicien et un maillon de l'histoire de « la technologie, science humaine ». C'est un savant parmi les marins et un marin parmi les savants. C'est un marin haut-gradé, aux prises avec le passage de la voile à la vapeur dans la marine, inséré au cœur des institutions de l'innovation. C'est un passeur par sa relation concrète et pratique à la technologie, soucieux d'améliorations, de sécurisation, de maniabilité et de durabilité des installations, avec une conscience aigüe des besoins d'innover, mais qui manifeste sa distance face au gigantisme, à la vitesse et au surarmement en cherchant des solutions plus dans sciences humaines que dans les ressources de la science de la machine.

Edmond Pâris (1806-1893) a une première carrière d'active (1826-1871) et une seconde carrière de conservateur du musée de la Marine (1871-1893), le tout constituant une trajectoire d'une très grande cohérence. Sa carrière de navigant commence par le temps des explorations de 1826 à 1842 : D'abord, sur l'*Astrolabe* avec Dumont d'Urville (1836-1829) dans le Pacifique, puis sur la *Favorite* (1829-1832) et l'*Artémise* (1837-1840) avec Cyrille Laplace qui lui font parcourir les océans Indien et Pacifique avec la mission de collecter les plans des pirogues et embarcations des peuples extra-européens qu'il fera publier dans un

1 Gérard Le Bouëdec, *Le Port et l'arsenal de Lorient de la Compagnie des Indes à la Marine cuirassée, une reconversion réussie (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, 4 tomes et un atlas, 935 p. ; *id.*, « Dupuy de Lôme entre Lorient et Toulon : l'ingénieur du génie maritime, l'homme politique, le manager (1816-1885) », *Revue de la Défense nationale*, n° 806 janvier 2018, p. 37-43 ; n° 807, février 2018, p. 63-72.

livre en 1840. Sa carrière de commandant se déroule entièrement sur les navires à vapeur où durant ses dix affectations, il commande des vapeurs à roue, des bâtiments mixtes à hélice et des frégates rapides à hélice. Il est commandant de la division navale à Kinburn à la fin de guerre de Crimée en 1856, de la seconde division de l'escadre d'évolution en 1859-1862 sur l'*Algésiras*, construit sur le modèle du *Napoléon* par Dupuy de Lôme, avant de devenir vice-amiral, mais ne commandera pas de cuirassé. Versé dans la réserve en 1871, mais dès 1864, il s'affirme comme un marin savant cumulant les affectations à la direction des cartes et plans, du musée de la marine du Louvre, à la commission des phares et balises, et les mandats électifs à l'Académie des sciences, à la Société de géographie, au Bureau des longitudes et à la Société centrale de sauvetage en mer.

Alors pourquoi ces divergences dans l'appréciation sur l'amiral Pâris? C'est tout l'intérêt du livre de Géraldine Barron.

256

Ce commandant est toujours soucieux, comme si son navire était un laboratoire, d'expérimenter des méthodes de navigation, d'optimiser le fonctionnement des moteurs et le rendement des machines, échangeant ses informations dans le cadre d'un réseau de correspondants de plus en plus large. Lors du voyage sur l'*Archimède* dont il va tester la machine jusqu'à Macao aller-retour, il énonce des remarques sur la nécessité d'une meilleure articulation entre les hommes de pont et ceux des machines et préconise la navigation économique. Après l'explosion dramatique de la chaudière du yacht royal qu'il commandait, il préconise de passer par une plus longue période d'expérimentation et une participation des marins à l'adaptation d'une technique aux contraintes particulières de la navigation maritime. Son commandement de navires mixtes à hélice lui inspire deux commentaires. Il ajoute : « Si le mérite des ingénieurs produit de bons navires mixtes, il n'en faut pas moins que le marin sache bien les employer et si quelques erreurs se glissent, lui seul est apte à les signaler et à empêcher qu'elles ne se répètent. » Commandant du *Fleurus*, il souligne que la forme du navire (un mixte) est inadéquate pour une propulsion par l'hélice dès que la mer est un peu formée ou le vent soutenu ; les défauts de sa machine font perdre le bénéfice de 650 CV de puissance nominale. Il faut rappeler que de nombreux navires mixtes sont de vieux vaisseaux neufs à voiles ouverts par le milieu pour y implanter une machine et sa chaudière. Quand il prend le commandement de l'*Algésiras* et de la seconde division de l'escadre d'évolution, il reçoit une mission de contrôle de toutes les machines, le ministre soulignant que « le C.A Pâris [...] n'a épargné ni ses peines, ni son travail, ni ce que ces visites des pièces pleines de graisse et d'huile ont de rebutant pour en venir à rendre sérieuses les garanties que l'on doit attendre, sur un vaisseau à vapeur, de la machine qui le met en mouvement ».

L'amiral Pâris a une conception globalisante voire totalisante de l'art naval. Il le formule dès la publication de son *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Il poursuit ce travail des collections quand il occupe la direction du musée de la Marine de 1871 à 1893, souvent déçu par le faible intérêt que manifestent les membres de la marine ce qui l'oblige à passer à l'écriture de ses *Souvenirs*, véritable anthologie des techniques de construction navale sans équivalent. Il ne faut pas oublier que le bateau est un système fait de techniques interdépendantes et en cohérence avec les autres composantes de son environnement, certes naturel, mais Pâris fait surtout référence au contexte socio-économique, culturel, politique religieux. Cette forme de pensée totalisante semble décalée à une époque où l'on assiste à une autonomisation des disciplines scientifiques. Chez Pâris le technologue, on assiste à un passage de la pratique technologique classique à une pratique au service des sciences humaines.

L'amiral Pâris s'impose comme un spécialiste des bâtiments à vapeur face aux ingénieurs grâce à une véritable stratégie. Il est d'abord appelé quatre fois au Conseil des travaux en 1853-1854, deux fois en 1858-1859 et une fois en 1862-1863, tant qu'il est commandant de navire et observateur pertinent de son navire. Pour lui, c'est la possibilité d'enrichir sa réflexion et d'élargir son réseau de relations. Son discours est une mise en garde contre les effets d'une innovation non maîtrisée notamment en matière de ressources humaines. On sait sa préoccupation permanente pour les machines. Il argumente sur la protection et l'entretien des appareils moteurs et sur le recrutement et la valorisation des mécaniciens et des chauffeurs en indiquant que le prix énorme d'un vaisseau à hélice nécessite des spécialistes des machines à vapeur dont il faut réévaluer le statut. Il est un des pères du décret sur les mécaniciens du 25 septembre 1860, ce qui lui vaut l'appréciation « d'amiral des mécaniciens ». Il s'impose comme un expert international. Ses travaux ont un écho plus large à l'étranger, ce pour quoi il est invité aux essais du paquebot *Great Eastern* en septembre 1859 dont il fait un rapport à l'amiral et ministre de la Marine Hamelin, par la compagnie du Canal de Suez et la Compagnie générale transatlantique. Alors que les expositions universelles s'imposent pour présenter et confronter les vagues d'innovations, il reçoit en 1855 une médaille de 1<sup>re</sup> classe en 1855 pour ses améliorations pratiques apportées à l'usage de la machine à vapeur et, surtout, est appelé dans les jurys, comme président ou membre, en 1862, 1867, 1868, 1873. Sa notoriété est telle en Angleterre qu'il est associé à la British Association for the Advancement of Sciences (BAAS) en 1858. Il investit toutes les institutions qui lui permettent de promouvoir son œuvre au service des marins : Dépôt des cartes et plans, Société de géographie, Bureau des longitudes, et l'Académie des sciences où il va siéger

pendant trente ans et rencontrer l'ingénieur du génie maritime Henry Dupuy de Lôme. L'ingénieur qui construit et le marin qui propose des améliorations techniques vont siéger ensemble pendant vingt ans et donner leurs lettres de noblesse à la construction navale. Les publications de l'amiral Pâris constituent le dernier volet de sa stratégie. Il a toujours dénoncé le fait que les officiers n'avaient pas une formation spécifique pour diriger les machines et n'étaient pas recrutés par rapport à cette innovation et qu'ils devaient avoir recours, pour s'informer, aux revues comme les *Annales maritimes et coloniales* et leurs différentes moutures. Mais leur insuffisance dans le registre de l'innovation nécessitait des publications plus ciblées et pédagogiques diffusées auprès des bibliothèques de bord, et régulièrement mises à jour pour être en phase avec l'avancée rapide des innovations. Il y eut des dictionnaires comme ceux de Bonnefoux auxquels il participa et qui sont publiés chez Arthus Bertrand, là où il fit publier son *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Surtout écrivit deux manuels ou guides. *Le Catéchisme du mécanicien à vapeur ou le traité des machines à vapeur*, publié en 1857, répond à 794 questions organisées en 19 chapitres. C'est un véritable manuel pratique qui décrit les gestes et les procédures expliquant leurs conséquences. Il se fait passeur entre l'ingénieur et le marin, dans le *Traité de l'hélice propulsive* devenue obligatoire dans les bibliothèques de bord, pour que les officiers soient initiés aux machines afin qu'ils optimisent leur emploi à la navigation.

Cette phrase de Géraldine Barron positionne bien Pâris dans son rôle de passeur :

Dans cette opposition entre savoir et être savant, le marin se place du côté de ceux qui savent plutôt que de ceux qui produisent le savoir, puisque dans sa science « nautique », son savoir ne peut équivaloir celui de l'ingénieur. C'est vraisemblablement la raison pour laquelle la réflexion globale qu'il mène autour de l'évolution du navire est mieux acceptée par les sociétés commerciales [et le secteur privé] que par les institutions savantes françaises où elle est aimablement écoutée ou par la Marine où elle dérange l'ordre établi.

Gérard Le Bouëdec

*Professeur émérite d'histoire maritime à l'université de Bretagne-Sud*





## 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