



Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer

**Revue
d'histoire
maritime**

28

Sortir de la guerre sur mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0641-1

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

Tirés à part :

I. CHALINE, LECOQ : 979-10-231-1223-8

I. BATAILLE : 979-10-231-1224-5

I. CANDIANI : 979-10-231-1225-2

I. LE MAO : 979-10-231-1226-9

I. CORRE : 979-10-231-1227-6

I. LOUVIER : 979-10-231-1228-3

I. BREZET : 979-10-231-1229-0

I. LECOQ : 979-10-231-1230-6

I. BOUREILLE : 979-10-231-1231-3

II. GALANO : 979-10-231-1232-0

II. MARNOT : 979-10-231-1233-7

II. KEIN, LAUX : 979-10-231-1234-4

III. JUBELIN : 979-10-231-1235-1

III. PRUDHOMME : 979-10-231-1236-8

COMPTES RENDUS : 979-10-231-1237-5

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

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

sup@sorbonne-universite.fr

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

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

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

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

Comité scientifique

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

Secrétariat de rédaction

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

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

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

Sommaire

Éditorial

Olivier Chaline.....	6
----------------------	---

DOSSIER SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

Sortir de la guerre sur mer

Olivier Chaline & Tristan Lecoq.....	11
--------------------------------------	----

Pacifier, normaliser, commémorer : sortir de la guerre à l'époque viking

Camille Bataille.....	21
-----------------------	----

Les démobilisations navales vénitiennes : une analyse comparative des guerres de Candie et de Morée

Guido Candiani.....	45
---------------------	----

Sortir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg : le cas de la flotte française au prisme de l'arsenal de Toulon (1697-1698)

Caroline Le Mao.....	59
----------------------	----

« Il apporta la nouvelle, l'heureuse nouvelle de la paix » Sorties de guerre et jeux d'échelles en 1783

Olivier Chaline & Olivier Corre.....	79
--------------------------------------	----

La mémoire française des guerres navales en Méditerranée (1815-1914)

Patrick Louvier.....	97
----------------------	----

Le partage entre les Alliés de la flotte sous-marine de la marine impériale allemande en 1919

François-Emmanuel Brézet.....	127
-------------------------------	-----

L'United States Navy. Sortir de la guerre, tirer les leçons du conflit, assurer le triomphe des puissances maritimes (1918-1922)

Tristan Lecoq.....	137
--------------------	-----

La marine nationale et la sortie de la guerre froide (1989-1995)

Patrick Boureille.....	147
------------------------	-----

VARIA

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

CHRONIQUES

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

COMPTES RENDUS

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

Éditorial

Olivier Chaline

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

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

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

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

Bonne lecture!

Sortir de la guerre sur mer

SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

Olivier Chaline
Sorbonne Université, FED 4124

Tristan Lecoq
Sorbonne Université

Lancée par les spécialistes de la première guerre mondiale, la notion de « sortie de guerre » s'avère pertinente et stimulante pour d'autres périodes de l'histoire. Au-delà de l'inextinguible manie française des commémorations, qui, dans le cas présent, a bien failli oublier la mer dans le premier conflit mondial trop souvent réduit aux tranchées du front occidental, il a paru judicieux de se pencher sur les manières dont on a pu sortir des guerres maritimes.

Traditionnellement, l'attention des historiens, une fois terminé le récit du conflit, se portait sur le ou les traités marquant juridiquement son règlement et il était dès lors possible de dresser un bilan et d'énoncer les conséquences. Quelquefois, l'attention était attirée sur les difficultés, notamment économiques, du retour à la paix. La sortie de guerre en tant que telle n'était qu'allusivement évoquée. Quelle est la fécondité de cette notion si nous l'appliquons à des conflits maritimes ?

Les délimitations dans le temps et dans l'espace des guerres maritimes n'ont rien d'évident. Un rapide examen suffit à s'en rendre compte. Une guerre ne commence pas nécessairement par une déclaration en bonne et due forme et ne s'achève pas quand est sèche l'encre des signatures des plénipotentiaires, surtout lorsque les hostilités se déroulent sur mer ou outre-mer. Même la quasi-simultanéité mondiale imposée par les câbles sous-marins puis les ondes n'a pas fait complètement disparaître cet état de fait.

Les entrées dans la guerre s'avèrent très diverses. Tantôt elles peuvent être soudaines et brutales, par l'attaque d'un navire, d'un convoi, d'un port ou d'une base, tantôt elles relèvent d'un long processus de tensions et d'actes hostiles s'étalant sur des mois, voire une ou deux années, avec des navires arraisonnés, capturés, détruits, sans déclaration formelle. En outre, elles ne sont pas les

mêmes pour tous les belligérants. Elles peuvent aussi survenir en décalé entre la terre et la mer. Enfin, elles ne sont pas effectives partout dans le monde au même moment.

Certaines de ces remarques s'appliquent aux sorties aussi. La diffusion de l'annonce de la paix dépend pour une part des moyens techniques de l'époque et aussi de l'ampleur, régionale ou mondiale, des déploiements de forces navales. La paix de Westphalie (octobre 1648) entre la monarchie espagnole et les Provinces-Unies n'est connue que longtemps après aux Philippines où les Espagnols tiennent en échec les Hollandais au printemps 1649. La nouvelle des préliminaires de paix du 20 janvier 1783 marquant la fin des hostilités entre Français et Britanniques lors de la guerre d'Indépendance américaine ne parvient aux Caraïbes que deux mois plus tard et en Inde que plus de cinq mois après leur signature à Versailles¹. Inversement, la date et l'heure prévues pour la fin des hostilités sur terre, sur mer et dans les airs sont facilement communiquées à la fin des deux guerres mondiales du xx^e siècle, du fait à la fois des progrès techniques et de l'existence de coalitions.

12

Il y a, en droit ou simplement de fait, des sorties de guerre qui peuvent être échelonnées dans le temps : à cause de paix séparées ou d'interdiction effective de l'accès à la mer imposé par le plus fort au plus faible. Dès lors, soit les bâtiments de tel belligérant disparaissent des routes maritimes car se trouvant détruits ou bloqués au port ; soit, s'ils continuent de naviguer après une cessation d'hostilité qui n'est pas encore la paix, ils ne participent plus à des opérations navales.

Il convient de distinguer les préliminaires de la paix et la signature de celle-ci. Les premiers ne font advenir qu'une suspension des actions guerrières. Peut alors s'ouvrir un temps d'entre-deux, moment d'incertitude propice aux surprises, aux actions douteuses et aux interprétations aussi avantageuses qu'abusives, mais aussi occasion de reprise de contacts entre les anciens adversaires. L'exemple des Vikings montre la longueur des processus de paix et les étapes différentes qui les composent pour former une vraie pacification².

La fin officielle des hostilités ne marque pas toujours, pour autant, celle de l'insécurité maritime. Il reste des prédateurs en circulation, guettant isolés, naïfs et malchanceux : corsaires peu pressés d'admettre que la guerre au commerce adverse est terminée, ou pirates profitant des circonstances, qu'ils soient d'anciens belligérants ou bien des tiers. Il fallut, au lendemain de la guerre de Succession d'Espagne, donner un grand coup de balai dans les Caraïbes et une

1 Voir Olivier Chaline & Olivier Corre, « "Il apporta la nouvelle, l'heureuse nouvelle de la paix." Sorties de guerre et jeux d'échelles en 1783 », p. 79-95.

2 Camille Bataille, « Pacifier, normaliser, commémorer : sortir de la guerre à l'époque viking », p. 21-43.

partie de l'Atlantique afin d'en faire disparaître les pirates. En 1816, une fois Napoléon envoyé à Sainte-Hélène, la Royal Navy dut aller bombarder Alger.

Sortir d'une guerre navale, c'est aussi admettre que les conditions très spécifiques de la navigation et du commerce en temps de conflit sont finies, même si ce constat n'est pas du goût de tous.

Des routes maritimes peuvent rouvrir, mettant fin à celles qui étaient nées de la guerre ou en avaient significativement bénéficié. À tout le moins, un rééquilibrage survient. Si Raguse, du fait de sa neutralité et de sa situation de vassale du sultan ottoman, tire profit de toutes les guerres vénéto-turques de l'époque moderne, une fois la paix revenue, Venise reprend son commerce, pas toujours en utilisant les mêmes ports dalmates ni les mêmes routes à travers les Balkans.

Des ports qui avaient connu un développement très soutenu de leur activité du fait de circonstances très particulières, peuvent se trouver rapidement rendus à leur médiocrité antérieure : les îles d'Helgoland et de Lissa connurent au temps du Blocus continental une prospérité inattendue lorsque s'y entassaient les marchandises britanniques destinées à être introduites sur le continent, avant que la paix de Vienne n'y mette un terme définitif. Inversement, d'autres ports parviennent à capter durablement, voire définitivement, des trafics. Lors de la révolte des Pays-Bas, la « furie d'Anvers » – le sac du grand port de l'Escaut par les Espagnols en 1576 – a profité un temps à Rouen mais surtout ensuite à Amsterdam.

Des situations commerciales et juridiques exceptionnelles, acceptées en temps de guerre, sont vouées à disparaître à plus ou moins brève échéance. Le lucratif trafic de la « mer du Sud » opéré par Malouins et Marseillais pendant la guerre de Succession d'Espagne en contravention avec le monopole andalou des voyages avec les Indes de Castille tâche de se perpétuer quelques années mais est supprimé par la force en 1720 sur l'ordre de Philippe V. À cette date, Saint-Malo, mal vu des autorités politiques sous la Régence, rentre dans le rang, après trente ans d'une trajectoire exceptionnelle. La morue reprend toute sa place dans les armements depuis le Rocher. Des activités de reconversion de temps de guerre, des opportunités habilement exploitées perdent leur raison d'être, plaçant ceux qui s'y adonnaient devant de nouvelles conversions d'activité.

Mais il n'est pas si fréquent que l'on retrouve la situation d'avant-guerre. Si les courbes portuaires des ports français armant pour les Antilles redémarrèrent rapidement en 1749, en 1763 ou encore en 1783, tel n'est plus le cas en 1815. Effets de la Révolution et guerre interminable contre la Grande-Bretagne sont venus à bout de la prospérité portuaire née sous Louis XIV. Encore faut-il noter qu'en dépit de l'obsédante présence de la Navy devant les côtes françaises, les

villes littorales n'ont pas subi de destructions significatives. Il en va autrement au sortir de la seconde guerre mondiale, le péril étant cette fois venu le plus souvent du ciel. En bien des endroits, la sortie de guerre prend la forme d'une difficile survie : Hambourg ou Le Havre sont des champs de ruines, comme Brest « dont il ne reste rien », ainsi que l'écrit Prévert pour conclure son poème « Barbara ». Au-delà des destructions immédiatement visibles, la sortie de guerre pour un port se traduit facilement par des capitaux dilapidés, des firmes acculées à la faillite, des flottes marchandes réduites ou saisies. Si le conflit s'est doublé de changements techniques, ce qui a pu être sauvé ne l'est qu'en apparence. Dans l'Atlantique, 1918 marque la fin des grands voiliers sur les routes océaniques et ceux de Nantes vont s'aligner, désarmés, dans le canal de la Martinière en attendant la démolition. Si des routes maritimes changent, la fin d'une guerre peut affecter aussi un port par la modification de son *hinterland*. 1918 est certainement la réalisation des attentes irrédentistes pour les Italiens de Trieste, mais avec la disparition de l'Autriche-Hongrie le grand port de l'Europe centrale sur l'Adriatique n'a plus le vaste espace économique qui avait permis son remarquable essor.

Dans le même temps, c'est la situation des marines ex-belligérantes qui se trouve redéfinie, parfois brutalement. La première guerre mondiale a vu des sorties de guerres prendre une tournure révolutionnaire, ainsi à Kronstadt et à Saint-Petersbourg en 1917, puis à Kiel en 1918. Pour le vaincu, la guerre perdue ouvre le temps de la cendre, de l'oubli des services, de l'inutilité, parfois des querelles et règlements de comptes. Pour les anciens marins privés de leur marine ou, si celle-ci existe encore, avec une marine réduite, quelle reconversion ? Les lendemains ne chantent pas : au-delà de la perte de prestige guettent le chômage et parfois le déclassement. Pour les militaires, c'est le passage obligé à la vie civile. Adieu la mer ? Si les quais et les bassins peuvent être désertés des navires qu'ils accueillait avant-guerre, ils reçoivent parfois ceux des nouveaux maîtres. Après 1943, Naples voit les flottes américaines succéder aux parades navales mussoliniennes et Mers-el-Kébir, que les Français évacuent en 1967, soit dix ans avant la date prévue par les accords d'Évian, devient la principale base navale algérienne. De la France, il reste d'imposantes installations et un cimetière marin. En quelques points des rives méditerranéennes, depuis le XIX^e siècle, ici des tombes peu nombreuses, là des nécropoles, rappellent que la mémoire des survivants était une manière de s'extraire de la guerre sans oublier les défunts, un certain temps du moins³.

3 Patrick Louvier, « La mémoire française des guerres navales en Méditerranée (1815-1914) », p. 97-125.

Sortir de la guerre, c'est donc prendre la mesure de tout cela, pour redémarrer, pour se reconvertir ou pour, contraint et forcé, accepter l'impuissance. Faut-il encore une marine de guerre ? Question fâcheuse qui est posée en France, en 1815, lorsqu'elle sort de plus de vingt années de guerre plus ou moins interrompues. La réaction aristocratique échoue dans la marine, après le naufrage de la *Méduse*. La compétence technique et la qualité du commandement l'emportent sur l'appartenance sociale et les opinions politiques. D'excellents ministres de la marine le comprennent : le baron Portal, le comte Molé, le duc de Clermont-Tonnerre. En 1815, cent-cinquante vaisseaux anciens et inutiles. En 1830, une flotte en construction. En 1840, une flotte modernisée. Des ports et des arsenaux reconstruits. L'accent mis sur la qualité des navires, la puissance de l'artillerie, les innovations : la vapeur et l'hélice. Une sortie réussie des guerres de la Révolution et de l'Empire. De semblables interrogations ont eu lieu en Espagne après la guerre perdue de 1898 contre les États-Unis. La conjonction de défaite navale et de la perte de l'essentiel des colonies (Cuba, Philippines) semble rendre une marine de guerre sans objet. L'Académie navale du Ferrol est bientôt fermée, laissant les familles d'officiers sans débouchés. C'est ainsi que le jeune Francisco Franco y Bahamonde se trouve, par défaut, obligé de préparer l'Académie militaire de Tolède pour faire carrière dans l'armée de terre.

Si une marine est conservée, sa place n'est-elle pas secondaire, lorsque la défaite vient d'être terrestre ? En France, de 1871 à 1914, s'il est excessif d'écrire que la marine est le parent pauvre de l'effort militaire, c'est bien cependant dans l'armée que l'on tire les leçons de la défaite, plus que dans l'« armée de mer ». Les responsabilités sont techniques : pas d'autorité au sommet et des chantiers qui modifient les bâtiments en cours de construction. Les responsabilités sont militaires, en matière de concept d'emploi : l'état des forces navales est aussi la résultante des changements de cap nombreux en la matière, de 1880 à 1910, en comptant les ravages provoqués par les théories de la « Jeune École », qui font de la marine du début du xx^e siècle une flotte composite. Les responsabilités sont politiques, surtout : l'incapacité de choisir une ligne et de s'y tenir, et non de courir à la fois à la guerre défensive contre la Triple Alliance et à une guerre offensive contre l'Angleterre, non contre ses escadres mais contre ses routes commerciales, jusque 1904. La marine française manque la révolution du *dreadnought* et perd son deuxième rang des puissances navales en 1906, au profit de l'Allemagne.

Au xx^e siècle, sortir d'une guerre perdue signifiait céder tout ou partie de ses navires aux puissances victorieuses. En 1918-1919, après la dissolution de l'Autriche-Hongrie, l'ancienne flotte impériale et royale éveille les convoitises de l'Italie d'une part, du nouvel État des Slaves du Sud d'autre part. Les rivalités pour le contrôle de l'Adriatique s'en trouvent à la fois modifiées et relancées.

Le 1^{er} novembre 1918, la Regia Marina ignorait-elle vraiment que le SMS *Viribus unitis*, le navire amiral austro-hongrois, avait déjà été cédé aux Slaves du Sud, lorsqu'elle envoya ses plongeurs le couler dans la rade de Pola? Toujours est-il que la disparition de ce *dreadnought* l'arrangeait bien. L'ex-marine de guerre austro-hongroise fut ainsi partagée entre les vainqueurs : Slaves du Sud, Italiens et Français principalement. Bien plus importante fut la question du devenir de l'imposante flotte allemande, à commencer par ses sous-marins qui, l'année précédente, avaient bien failli venir à bout de la Grande-Bretagne. L'article 22 de la convention d'armistice du 11 novembre 1918 imposait leur livraison aux Alliés et aux États-Unis⁴. Il restait à statuer sur le sort des bâtiments de surface. Le 21 juin 1919, la plupart des unités de la *Hochseeflotte* internées à Scapa Flow en Écosse se sabordèrent, au grand soulagement de l'Amirauté britannique qui redoutait de probables querelles pour leur répartition. Les clauses navales du traité de Versailles, signé sept jours plus tard, le 28 juin 1919, sont édifiantes : l'Allemagne n'avait pas le droit de construire des sous-marins ; elle pouvait seulement mettre en chantier une flotte comprenant un nombre limité de bâtiments de surface, contingentés en déplacement et en calibres. Même pour qui est dans le camp des vainqueurs, c'est souvent le temps des unités à bout de bord, des équipages épuisés, parfois susceptibles de se mutiner comme en mer Noire et à Toulon en 1919, des bâtiments tantôt trop nombreux et inutiles, tantôt trop rares.

Sortir de la guerre, c'est réformer, reformer, reconstruire une marine. Dans un contexte politique, économique et social, diplomatique et militaire qui pèse plus ou moins fortement, selon qu'il s'inscrit ou non dans une continuité d'efforts en matière navale et militaire, selon que les leçons du conflit ou des conflits qui précèdent sont tirées ou non, selon l'intensité, la durée, les espaces qu'ils ont couverts et leurs conséquences.

Réformer : à court terme, c'est réduire les effectifs (bâtiments et hommes), faire le tri entre les unités qu'on est en mesure de conserver et celles qu'on désarme, vend, détruit. Passer sur le pied de paix : à quel rythme? avec quelles contraintes⁵? La réduction brutale des budgets entraîne l'interruption des commandes et des chantiers : des bâtiments seront ferrailés sur cale, d'autres reconvertis, d'autres encore dont la construction, certes poursuivie, va traîner. La sortie de guerre peut cependant être aussi l'occasion d'un exceptionnel

4 CV François-Emmanuel Brézet, « Le partage entre les Alliés de la flotte sous-marine de la marine impériale allemande en 1919 », p. 127-136.

5 Caroline Le Mao, « Sortir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg : le cas de la flotte française au prisme de l'arsenal de Toulon (1697-1698) », p. 59-78.

développement, fondé sur une juste appréciation des leçons à en tirer : témoin la guerre de Crimée (1853-1855) qui en comporte trois pour la marine : le primat de la vapeur, l'importance des opérations combinées et de la logistique, la puissance de feu de l'artillerie. Les effets destructifs des projectiles explosifs non plus sur les forts, mais sur les bâtiments, comme lors du bombardement de Sébastopol, le 17 octobre 1854, ou de Narva en juillet 1855 sont éclairants. Le *Napoléon* a sa coque percée. La canonnade par voie de mer, à distance, est inefficace et coûteuse. La protection s'impose. Le programme naval de 1857 en tire les leçons. C'est sur ces bases que peut naître la belle marine du Second Empire, qui construit la *Gloire*, modernise les ports, recrute et forme de bons spécialistes. Une remarquable marine « secondaire », qui laisse toute sa place à la Royal Navy. Mais 1870, c'est Sedan qui marque la défaite de la guerre impériale, ouvre la guerre de la défense nationale, débouche sur la guerre civile et la Commune de Paris.

Refaire une marine : la question ne se pose pas toujours à la sortie de la guerre mais parfois avant même la fin des hostilités. Ce fut le cas lors de la guerre de Sept Ans lorsque Choiseul, devenu Secrétaire d'État à la Marine entreprend de réformer tout son nouveau département. Faisant bientôt appel aux grands corps, en commençant par les états de Languedoc, il les pousse à offrir des bâtiments au roi. La question redevint d'actualité au cours même de la seconde guerre mondiale. Comment refaire, à partir d'éléments épars, disparates, et souvent dépassés, une marine, en 1944, c'est-à-dire en pleine guerre ? En juin 1943, sans compter les Forces navales françaises libres (FNFL) – devenues Forces navales en Grande-Bretagne (FNGB) et intégrées à la Royal Navy –, le total cumulé des forces navales de l'Empire atteint péniblement 250 000 tonnes. Moins de la moitié de la marine de 1939. Et dans quel état ! Comment, de plus, refaire une seule marine, alors que la marine restée fidèle au maréchal Pétain a porté, plus visiblement et plus politiquement que les autres armées, le soutien au régime de Vichy, la compromission avec l'occupant, une ligne de crête qui a bien failli l'emporter vers une guerre aux côtés des Allemands ? Là aussi, les choses sont claires : un état-major à Alger, complètement subordonné aux Américains ; une modernisation à la discrétion et au choix des Américains et des Britanniques (pas de porte-avions). Le résultat : en juin 1944, 350 000 tonnes de navires de guerre de valeur inégale.

Sortir de la guerre, c'est aussi prendre plus ou moins vite la mesure des nouvelles tâches incombant à une marine. Quelle est alors la flexibilité de l'instrument naval ? À la sortie de la guerre froide, les missions de la marine se sont démultipliées sinon en nombre, du moins en intensité : la dissuasion,

dont la composante sous-marine qui demeure essentielle, l'action (prévention et projection, de forces et de puissance), la sécurité et la sauvegarde maritimes. Elles doivent être accomplies avec des navires de surface conçus pour un tout autre contexte stratégique et politique. De quatre-vingt bâtiments de combat en 1990, la marine peut en aligner soixante-quatorze en 2017, avec un renouvellement très important de ses navires, autour du groupe aéronaval et des forces de projection. Dans le cadre d'une « maritimisation du monde » où l'espace maritime devient depuis une vingtaine d'années un des territoires de la mondialisation, avec les enjeux et rapports de puissance que cela induit. Avec des capacités nouvelles, y compris dans un contexte difficile, comme celle de frapper en profondeur, à partir de la mer, avec des missiles de croisière navals ou de sous-marins de la classe *Suffren*. Avec des contraintes qui demeurent fortes sur les équipages, et d'importantes réformes encore à conduire.

18

À un peu plus long terme, c'est tirer (ou non) un certain nombre de leçons du conflit qui s'achève. C'est le cas pour les matériels. Lesquels privilégier⁶? Une bonne image des leçons ambiguës de la Grande Guerre sur mer : si le rôle du sous-marin est reconnu, les navires de ligne cuirassés demeurent la colonne vertébrale des flottes de guerre.

En voyant plus loin encore, sortir de la guerre impose de prendre en compte les nouveaux rapports de force. Ainsi la conférence de Washington, ouverte en août 1921, se conclut par un traité de limitation des armements navals le 6 février 1922⁷. Elle voit la renaissance d'un « *two-power standard* » par et pour les États-Unis et la Grande-Bretagne, qui accepte une parité, nouvelle pour elle, avec les États-Unis. Les Anglo-Saxons pourront construire chacun 525 000 tonnes de navires de guerre ; le Japon est limité à 315 000 tonnes ; ce règlement se fait au détriment des marines secondaires, la France et l'Italie à qui ont été autorisés 175 000 tonnes. Le traité précise également les types de bâtiments, leurs tonnages et les calibres maximum, se fondant d'ailleurs sur les raisonnements des experts qui considèrent toujours, en 1922, le cuirassé comme le *capital ship* des marines de guerre.

Après la seconde guerre mondiale qui voit l'United States Navy s'imposer sans discussion devant la Royal Navy qui décline assez rapidement ensuite, la construction du volet maritime de l'OTAN est commandée par la primauté américaine. C'est dès le contexte de la guerre en cours qu'est posée la question de la marine de la France de l'après-victoire. La constitution d'un outil militaire,

6 Guido Candiani, « Les démobilisations navales vénitiennes : une analyse comparée des guerres de Candie et de Morée », p. 45-57.

7 Tristan Lecoq, « L'United States Navy. Sortir de la guerre, tirer les leçons du conflit, assurer le triomphe des puissances maritimes (1918-1922) », p. 137-146.

l'expérience de son efficacité au combat, sa dépendance à l'égard des Alliés, de 1943 à 1945, sont liées. Une marine, pour quoi faire ? Avec quels matériels, quel encadrement, quels concepts d'emploi ? Au sein de quelles alliances ? La dimension aéronavale de la maîtrise des mers s'impose, comme la nécessité de forces d'intervention et de présence outre-mer. Faut-il reconstruire l'armée française sur ces bases, ou bien entretenir les forces armées telles qu'elles sont, c'est-à-dire intégrées et dépendantes ? Autant de questions qui se posent à la France en 1945 et dont la dimension militaire est évidente. Autant de questions politiques qui permettront de lire, par les réponses qui leur seront apportées ou non, les choix militaires de la France de l'après-guerre.

Faute d'une réponse qui lui semblerait à la mesure de l'idée qu'il s'en fait, c'est le sens du départ du général de Gaulle, en janvier 1946. On connaît la suite : une marine reconstruite à la diligence des Américains et intégrée aux structures militaires de l'OTAN, dès les années 1950-1951. On comprend dès lors le sens des réformes militaires profondes que le Général entreprend, dès son retour au pouvoir. C'est enfin un des éléments des décisions qu'il prend, dans le sens de l'indépendance nationale, de 1958 à 1966, à commencer par l'affichage politique de la dimension nucléaire de l'outil militaire français. La dernière des armes, aux mains du premier des Français : le nucléaire change la donne.

Ainsi, par rapport aux études consacrées jusqu'à présent à la fin du premier conflit mondial du siècle dernier, une application maritime de la notion de « sortie de guerre » peut conduire à des perspectives assez différentes. Certes, des aspects tels que la déprise des hostilités – rarement immédiate –, la démobilisation des combattants rentrant peu à peu chez eux, ou encore celle des esprits ainsi que la dimension mémorielle – liée ou non au deuil de guerre – sont transférables en histoire maritime. Mais dès qu'on fait entrer en ligne de compte les échanges, les routes maritimes et les ports, le sujet prend une ampleur qui peut parfois être mondiale, très différente des destinées des individus rentrant de guerre ou des groupes familiaux, locaux ou sociaux vivant plus ou moins bien le passage du conflit armé au retour à la paix. Ajoutons à cela la différence de nature entre une armée, même actuelle, et une marine. Démobiliser n'a pas du tout la même signification. Il n'est pas très compliqué de dissoudre un régiment, mais il est autrement difficile de faire changer de format à des forces navales qui s'appuient sur des infrastructures complexes de construction et d'entretien. On ne désarme pas un bâtiment de guerre comme on ferme une caserne qui s'est vidée après avoir transféré ailleurs les armes et les moyens de transport qui s'y trouvaient. D'autres décisions sont à prendre, quant à l'avenir du matériel, des personnels, du format des forces. Souvent, elles sont lourdes de conséquences, bien au-delà de la seule sortie de guerre.

Dans la longue durée des conflits maritimes, en admettant que l'insécurité des mers et des rivages ait vraiment cessé pendant un temps, un jour, ce n'est plus d'une sortie de guerre ou d'un après-guerre qu'il s'agit mais bien d'un réarmement, d'un avant-guerre et d'hostilités imminentes...

PACIFIÈRE, NORMALISER, COMMÉMORER : SORTIR DE LA GUERRE À L'ÉPOQUE VIKING

Camille Bataille
CRAHAM, UMR6273

« L'armée connaît le chagrin, avant qu'elle ne relève les rames de la puissante mer¹. » Ces vers du scalde Þjóðólfr Arnórsson évoquent la fin d'une expédition militaire, dont le navire est la synecdoque. Le très fort tropisme maritime des Scandinaves entre l'extrême fin du IX^e siècle et le milieu du XI^e siècle fait du navire et de son équipage des éléments incontournables de l'activité guerrière. Le navire est un point clé des sociétés de l'âge du fer tardif. Décrit comme un facteur majeur d'organisation sociale ou un espace politique, il est un principe structurant dans une société où le statut, la culture et les communications sont reliés à la navigation, à tel point que certains auteurs ont pu décrire la Scandinavie à la période viking comme une « société maritime »². Le *leiðangr*, « levée navale », est la systématisation de cette société maritime sous la forme d'une organisation territoriale et navale³. Les intenses débats historiographiques autour de cette notion n'éclipsent pas le lien entre activité militaire, navigation et manière d'organiser une société.

Bien qu'originellement forgé par des historiens pour penser les conflits mondiaux, le concept de sortie de guerre est aujourd'hui sollicité par des spécialistes de toutes les périodes⁴. Cependant, la confrontation du modèle

1 « *Sorgarveit, áðr slíti| saefong ór marstrongum| herr* », Þjóðólfr Arnórsson, Sexstefja, édité dans Russell G. Poole, *Viking Poems on War and Peace. A Study in Skaldic Narrative*, Toronto, University of Toronto Press, 1991, p. 59.

2 Gunilla Larsson, *Ship and Society. Maritime Ideology in Late Iron Age Sweden*, Uppsala, Uppsala Universitet, 2007, 301 sq. ; Neil Price, « Pirates of the North Sea? The Viking Ship as Political Space », dans Håkon Glørstad, Ann Zanette Glørstad & Anne Lene Melheim (dir.), *Comparative Perspectives on Past Colonisation, Maritime Interaction and Cultural Integration*, Sheffield, Equinox, 2016, p. 149-176.

3 Le terme *leiðangr*, en vieux norrois, est traduit en danois par *leding*, en suédois par *ledning*, en norvégien par *leidang*.

4 Une première tentative d'utilisation du concept de sorties de guerre pour l'époque médiévale a été faite par Valérie Toureille dès 2005 dans les *Cahiers du CEDH*. Son article est repris dans « De la guerre au brigandage : les soldats de la guerre de Cent Ans ou l'impossible retour », dans Jacques Frémeaux & Michèle Battesti (dir.), *Sortir de la guerre*, Paris, PUPS, coll. « Mondes contemporains », 2014, p. 15-33. Par la suite, c'est sous sa direction et celle de

des sorties de guerre aux spécificités de la période viking n'a pour le moment jamais été tentée.

22 En mentionnant les Vikings, on évoque spontanément l'image de guerriers féroces et de pillards sanguinaires, en dépit de l'intense travail historiographique mené depuis les années 1960 visant à nuancer fortement ce stéréotype. L'activité guerrière demeure néanmoins emblématique de la période⁵; les sources écrites en particulier tendent à alimenter l'idée de conflits se succédant inlassablement. Les poèmes scaldiques et les inscriptions runiques célèbrent volontiers les individus par leurs prouesses au combat⁶. Les sagas et les synoptiques, quoique bien souvent produits *a posteriori*, contribuent à fixer la mémoire d'aventures guerrières⁷. Les annales et les chroniques enfin, produites essentiellement par les adversaires des Vikings, insistent volontiers sur les déprédations et l'ingéniosité militaire de ces derniers. L'apport des sources matérielles, indispensable dans une société qui n'a recours à l'écrit que de manière exceptionnelle, vient corriger bon nombre d'*a priori* mais également approfondir notre connaissance de la guerre chez les Vikings⁸.

Ces remarques liminaires nous invitent au questionnement suivant : comme la guerre est très présente dans les sources, est-il possible de transposer le concept de sortie de guerre à l'époque viking ? Dans l'affirmative, quelles sorties de guerre observe-t-on pour la période ?

Dans cette étude reposant sur la méthodologie du sondage, un accent particulier sera mis sur les exemples évoquant la mer ou la navigation, conformément à l'importance de l'élément maritime dans les sociétés scandinaves de l'âge du fer tardif. Nous présenterons d'abord les enjeux et les difficultés posés par la modélisation de la sortie de guerre à l'époque viking.

François Pernod que paraît *Lendemain de guerre de l'Antiquité au monde contemporain. Les hommes, l'espace et le récit, l'économie et le politique*, Bruxelles/Berlin, Peter Lang, 2010.

5 L'historiographie sur la guerre chez les anciens Scandinaves est assurément très vaste. On trouvera un résumé efficace dans Howard B. Clarke, « The Vikings », dans Maurice Keen (dir.), *Medieval Warfare. A History*, Oxford, OUP, 1999, p. 36-58.

6 La poésie scaldique désigne une forme littéraire transmise d'abord oralement puis mise par écrit à partir du ^{xii} siècle. Les poètes, ou scaldes, composaient en l'honneur des puissants des pièces aux règles de métrique très codifiées, reposant sur des métaphores. Voir la synthèse de Judith Jesch, « Poetry in the Viking Age », dans Stefan Brink & Neil Price (dir.), *The Viking World*, London, Routledge, 2012, p. 291-303.

7 Les sagas « royales » entretenant la mémoire des souverains scandinaves sont les plus utiles pour notre étude. Elles sont composées entre la fin du ^{xii} et la fin du ^{xiii} siècle. Les synoptiques visent à garder trace des événements marquant d'un règne ou d'une dynastie.

8 Une introduction récente à l'archéologie de la période est fournie par le *Stand der Forschung* de Neil Price, « Viking Archaeology in the 21st Century », dans Mette Svart Kristiansen, Else Roesdahl & James Graham-Campbell (dir.), *Medieval Archaeology in Scandinavia and Beyond. History, Trends and Tomorrow*, Aarhus, Aarhus UP, 2015, p. 275-294.

Ce faisant, nous mettrons en valeur les trois dimensions de la sortie de guerre telles qu'elles ont été définies pour d'autres périodes. À ces trois dimensions correspondent trois temporalités : pacifier, normaliser et commémorer. Nous examinerons donc ensuite les modalités de pacification envisagées comme un arrêt de la violence et de ses conséquences sur l'immédiat après-guerre. Puis nous étudierons les processus de retour des combattants et leur réintégration dans la société. Enfin, nous aborderons la question de la mémoire du conflit et de la dialectique entre sphère publique et sphère privée.

MODÉLISATION DE LA SORTIE DE GUERRE À L'ÉPOQUE VIKING

La sortie de guerre a été décrite par Bruno Cabanes et Guillaume Piketty comme une chronologie en trois temps : la déprise de la guerre et le passage vers la paix ; la démobilisation des combattants et leur retour ; enfin la « démobilisation culturelle »⁹. La déprise de la guerre correspond ainsi à un temps de pacification où paix et guerre se confondent volontiers¹⁰. Ensuite, l'étude du retour des combattants invite à prendre en compte une dimension plus intime, souvent difficile à percevoir dans les sources autres que les témoignages. La sortie de guerre est alors envisagée à l'échelle de l'individu et de ses proches, mais aussi comme une interaction négociée entre le public et le privé. Les combattants sont réintégrés dans le tissu social ordinaire grâce à un processus de normalisation, au cours duquel est attribuée une place nouvelle aux comportements et aux valeurs associés au conflit¹¹. La démobilisation culturelle constitue enfin la troisième dimension de la sortie de guerre. Elle se fait d'abord par une négociation entre les acteurs dont l'enjeu est la gestion de l'« économie morale de la reconnaissance ». La mémoire de la guerre s'élabore de manière de plus en plus présente au fur et à mesure de l'éloignement temporel avec le conflit. Le deuil des combattants morts et les procédés de commémoration participent de cette construction mémorielle¹².

- 9 Bruno Cabanes & Guillaume Piketty, « Sortir de la guerre : jalons pour une histoire en chantier », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, n° 3, 2007, en ligne, consulté le 13 décembre 2019 : <https://www.cairn.info/revue-histoire-politique-2007-3-page-1.htm>
- 10 John Darby & Roger McGinty (dir.), *Contemporary Peacemaking. Conflict, Peace Processes and Post-War Reconstruction* [2003], New York, Palgrave MacMillan, 2008.
- 11 Bruno Cabanes & Guillaume Piketty (dir.), *Retour à l'intime : au sortir de la guerre*, Paris, Tallandier, 2009 ; Nathalie Duclos (dir.), *L'Adieu aux armes. Parcours d'anciens combattants*, Paris, Karthala, 2010 ; Stéphane Tison, *Comment sortir de la guerre ? Deuil, mémoire et traumatisme (1870-1940)*, Rennes, PUR, 2011.
- 12 Guillaume Piketty, « Économie morale de la reconnaissance. L'Ordre de la Libération au péril de la sortie de la Seconde Guerre mondiale », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, n° 3, 2007, en ligne, consulté le 13 décembre 2019 : <https://www.cairn.info/revue-histoire-politique-2007-3-page-5.htm#> ; Stéphane Tison, *Comment sortir de la guerre ?, op. cit.*

Étudier le phénomène de sortie de guerre à l'époque viking implique donc d'examiner successivement ces trois moments, que l'on peut résumer par la formule : pacifier, normaliser, commémorer.

La transposition du concept de sortie de guerre à une époque autre que contemporaine n'en demeure pas moins délicate. Construit par l'usage historien pour raconter une société de combattants de masse évoluant après un conflit juridiquement déterminé, la sortie de guerre suppose quelques précautions d'usage.

24 Pour la période qui retient notre attention, la principale difficulté tient à la nature des sources. Les après-guerres n'intéressent pas les scaldes et les rédacteurs de sagas. La dimension épique de leurs œuvres explique leur focalisation sur les causes des conflits et leur déroulement. Ce qui se passe ensuite, après la victoire ou la défaite sur le champ de bataille, n'est que rarement détaillé. Par exemple, dans l'*Ágrip af Nóregskonungasögum*, le roi Magnús Goði (Magnús le Bon, roi de Norvège vers 1024-1047 et de Danemark de 1042 à 1047) mène un combat victorieux contre son adversaire, le Danois Sveinn Ástríðsarson (roi de Danemark de 1047 à 1076)¹³. On apprend qu'à la suite de sa défaite, ce dernier s'enfuit en exil et que Magnús règne sur le Danemark en toute quiétude¹⁴. Les préparatifs de la bataille occupent une bonne page – dans l'édition moderne –, tandis que ses conséquences n'occupent que deux lignes. L'auteur de l'*Ágrip* décrit l'angoisse du roi Magnús la nuit précédant la bataille et le songe qu'il fait en conséquence, l'échec de la tactique de Sveinn qui a armé des bœufs et les a placés devant sa ligne de guerriers, enfin la fuite de celui-ci et l'inquiétude des hommes de Magnús quand ce dernier tarde à revenir après avoir poursuivi Sveinn. Mais sur ce qui se passe après cet épisode, rien. L'objectif de l'auteur est de légitimer Magnús en tant que roi protecteur des deux royaumes, de le valoriser comme guerrier victorieux. Aussi insiste-t-il tant sur les prolégomènes de la bataille et le déroulement tactique. Cependant, une fois Magnús vainqueur, le retour à la paix semble tellement évident qu'il n'est aucunement évoqué. Un tel traitement de la bataille ou, plus largement, de la guerre est tout à fait représentatif des sources écrites scandinaves. Par un effet de sources, les causes et le déroulement des combats sont donc largement surreprésentés. Envisager la transposition du concept de sorties de guerre signifie rechercher pas à pas dans les sources écrites, ou plutôt pied à pied lorsqu'on examine la poésie scaldique,

13 L'*Ágrip* est une compilation (vers 1190) en vieux norrois de biographies royales couvrant la période 880-1136 environ.

14 Matthew J. Driscoll (dir.), *Ágrip af Nóregskonungasögum, A Twelfth-Century Synoptic History of the Kings of Norway*, London, University College, 2006 (2^e éd.), p. 50, chap. 38, « En Sveinn sótti sér friðland. Mognús konungr sitr nú í Danmorku með kyrrð ok með fullum friði ».

les références aux lendemains de guerre. C'est un travail immense qui dépasse largement le cadre de cet article, aussi nous contenterons-nous de sondages.

Une autre difficulté réside dans le fait que bien souvent, la fin d'un conflit est difficile à déterminer. Comme dans d'autres sociétés de la période, les anciens Scandinaves connaissaient un état de guerre mais la persistance de l'insécurité ne peut être comparée à la fin relativement identifiable d'un conflit contemporain comme les deux guerres mondiales. Neil Price le résume bien :

« War » is another problematic concept [...] To us, warfare may be complex in the logistical detail of its prosecution, [...] it is nonetheless essentially straightforward in its brutal mechanisms and purpose. It implies a kind of system, chaotic and yet conforming to a pattern in the sense that modern war involves always a suspension of normality and the so-called rule of law. No matter how savage or endemic the fighting, there is always a certain formality in the transition from a fragile peace to the commencement of hostilities. In the Viking Age, again no such division existed, in that warfare has been long embedded in the general arena of social behaviour. We should not see this just in the overly-familiar sense of a male-dominated 'warrior culture', but in a far deeper way, seeping into the daily fabric of existence in a fashion that implicated every member of the community, regardless of sex or gender. Indeed, as we shall see the latter may have been partly constructed around a very explicit relationship to applied violence and its ramifications¹⁵.

Dans les sources écrites, comme les *Gesta Danorum* de Saxo Grammaticus (vers 1188-1208), la piraterie et les raids d'origine maritime conduisent à une insécurité permanente¹⁶. Les sources matérielles témoignent aussi de ce problème. En attestent par exemple les blocus maritimes, composés de pieux empêchant l'accès à un port ou à un estuaire. L'existence de telles défenses côtières suppose une crainte d'agresseurs venant de la mer suffisante pour mobiliser des hommes et des ressources, ce qui conduit à penser que la guerre est aussi fréquente qu'imprévisible¹⁷. D'autre part, si au début de la période

15 Neil Price, *The Viking Way. Religion and War in Late Iron Age Scandinavia*, Uppsala, Uppsala Universitet, 2002, p. 26-27.

16 Karsten Friis-Jensen & Peter Fischer (dir.), *Saxo Grammaticus, Gesta Danorum*, Oxford, OUP, t. II, 2015, livre XIV.

17 Sur les blocus et les défenses côtières, voir Flemming Rieck, « Aspects of Coastal Defense in Denmark », dans Ole Crumlin-Pedersen (dir.), *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200-1200: Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology, 13th-15th March, 1989*, Roskilde, Viking Ship Museum, 1991, p. 83-98 ; Anne Nørgård Jørgensen, « Sea Defence in Denmark AD 200-1300 », dans Anne Nørgård Jørgensen & Birthe L. Clausen (dir.), *Military Aspects of Scandinavian Society in a European Perspective, AD 1-1300. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 2-4 May 1996*, Copenhagen, Publications from the National Museum, 1997, p. 200-209 ; Anne Nørgård Jørgensen, « Naval Bases in Southern Scandinavia from the 7th to the 12th c. », dans ead. et al., *Maritime Warfare in Northern Europe: Technology, organisation, logistics*

la forme la plus commune de conflit armé reste le raid saisonnier, on observe un développement des hivernages, voire l'établissement de bases permanentes, comme les *longphuirt* (singulier : *longphort*) en Irlande¹⁸. Cela implique une transformation de la temporalité de la guerre et donc de la sortie de guerre. Il faut donc envisager d'adapter le concept de sortie de guerre à des sociétés vivant avec un rapport à la temporalité de la violence différent des nôtres.

Une troisième difficulté tient au fait que le concept des sorties de guerre a été établi pour des conflits de masse, reposant sur une participation importante de la population aux hostilités¹⁹. Or, rien de tel dans le monde viking. Les guerriers formaient seulement une petite partie de la population²⁰. L'image véhiculée par les sources écrites comme la poésie scaldique, selon laquelle toute la société est perçue comme une organisation militaire, est fautive²¹. Pour autant, cette question n'est pas insoluble. Bien que faisant l'objet de débats historiographiques féroces, l'institution du *leiðangr* (« levée navale ») permet d'envisager une implication militaire plus importante des sociétés scandinaves. Pour la définir simplement, il s'agirait d'une obligation pour les Danois, les Norvégiens ou les Suédois de servir sur les navires de guerre à la demande du roi ou d'un chef. La nature exacte de l'institution est débattue au moins depuis le XVIII^e siècle²². Sans trop entrer dans les détails, il est possible de dire que les sources écrites décrivant cette institution – par exemple les codes de loi provinciale – sont tardifs (XII^e-XIII^e siècle).

Niels Lund en conclut qu'il n'y avait pas de levée avant le début du Moyen Âge (fin du XI^e siècle) et que les Scandinaves partaient en expédition viking sur une base privée²³. Examinant la poésie scaldique, Rikke Malmros conclut au

and administration, 500 BC-1500 AD. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 3-5 May 2000, Copenhagen, Publications of The National Museum of Denmark, 2002, p. 125-152 ; Per Deckel, « Strategies in a Coastal Landscape », dans Anne Nørgård Jørgensen *et al.*, *Maritime warfare in Northern Europe*, *op. cit.*, p. 209-217.

18 Le *longphort* est une base navale fortifiée. Ce type de campement apparaît vers le milieu du IX^e siècle en Irlande. Voir John Sheehan, « The *Longphort* in Viking Age Ireland », *Acta Archaeologica*, n° 79, 2008, p. 282-295, en ligne, consulté le 7 janvier 2020 : <https://doi.org/10.1111/j.1600-0390.2008.00120.x>.

19 Voir par exemple l'étude sérielle des lettres de soldats par Bruno Cabanes, *La Victoire endeuillée. La sortie de guerre des soldats français (1918-1920)* [2004], Paris, Éditions du Seuil, 2014.

20 Gareth Williams, « Raiding and Warfare », dans Stefan Brink & Neil Price (dir.), *The Viking World*, *op. cit.*, p. 193-203.

21 Rikke Malmros, « Leding og Skjaldekvad », dans *ead.*, *Vikingerne syn på militær og samfund. Belyst gennem skjaldenes fyrstedigtning*, Aarhus, Aarhus Universitetsforlag, 2010, p. 49-54.

22 Rikke Malmros propose une mise au point historiographique pour le Danemark dans « Den danske ledingsforsknings historie », dans *ibid.*, p. 15-48. Pour la Suède, il faut se tourner vers Gunilla Larsson, *Ship and Society*, *op. cit.*

23 Niels Lund, *Lið, leding og landevaern*, Roskilde, Vikingskibshallen, 1996.

contraire à l'existence d'une levée navale sous la période viking²⁴. Ole Crumlin-Pedersen, de son point de vue d'archéologue, pense également qu'il existait une forme d'obligation liée à l'entretien et à l'équipement de navires de guerre au Danemark. Il se fonde sur l'exemple des restes de navire (Skuldelev 5) trouvés au Danemark oriental²⁵. Judith Jesch, dans son étude sur le vocabulaire naval dans les inscriptions runiques et la poésie scaldique, constate l'existence de plusieurs termes décrivant une flotte, mais souligne qu'il est impossible de conclure en faveur ou en défaveur de l'existence d'une levée navale avant le Moyen Âge²⁶. Björn Varenius envisage quant à lui le *leiðangr* comme une construction sociale reflétant une hiérarchie idéale²⁷. Il tend vers la proposition de Niels Lund d'une levée tardive et a même suggéré que l'institution était simplement un impôt déguisé en flotte de guerre. Thomas Lindkvist établit que pour la Suède, le *leding* royal devait être une institution défensive ; que les expéditions prédatrices relevaient plutôt de groupes de guerriers désignés par le terme de *lið*²⁸. Gunilla Larsson, examinant les restes archéologiques de navires en Suède, conclut qu'il devait exister à la fois une levée fiscale et une levée militaire, mais que cette dernière n'était pas souvent sollicitée. Un autre archéologue, Oliver Grimm, affirme à partir de son travail sur les restes de hangar à bateaux norvégiens que ceux-ci abritaient bien les navires du *leiðangr* à l'époque viking, conformément à ce qu'affirment les sources écrites pour ce pays²⁹.

Finalement, il semble que les deux points de vue se recoupent : il n'y aurait pas eu de levée en masse, contrôlée par le pouvoir central, à l'époque viking ; les occurrences de mots comme *leiðangr* auraient désigné de simples groupes de navires ou de guerriers. Cependant, une institution de défense

- 24 Rikke Malmros, « Leding og Skjaldekvad », art. cit. ; *ibid.*, « Kongemakt og leding i Norge og Danmark omkring 1100 », dans *ead.*, *Vikingernes syn på militær og samfund, op. cit.*, p. 211-288.
- 25 Ole Crumlin-Pedersen, « Splendour versus Duty—11th Century Warships in the Light of History and Archaeology », dans Anne Nørgård Jørgensen *et al.*, *Maritime Warfare in Northern Europe, op. cit.*, p. 257-270.
- 26 Judith Jesch, *Ships and Men in the Late Viking Age. The Vocabulary of Runic Inscriptions and Skaldic Verse*, Woodbridge, The Boydell Press, 2001, p. 187-198.
- 27 Björn Varenius, « The Retinue and the Ship. An Archaeo-sociological Study of Scandinavia at the Turn of the Last Millennium and the Following Centuries », *Current Swedish Archaeology*, n° 7, 1999, p. 173-182 ; *id.*, « Maritime Warfare as an Organising Principle in Scandinavian Society 1000-1300 AD », dans Anne Nørgård Jørgensen *et al.*, *Maritime warfare in Northern Europe, op. cit.*, p. 249-256.
- 28 Thomas Lindkvist, « The *leding* and the Continuity of Warfare from the Viking Age to the Middle Ages: the Examples of Sweden », dans John Sheehan & Donnchadh Ó Corráin (dir.), *The Viking Age. Ireland and the West. Proceedings of the Fifteenth Viking Congress, Cork, 18-27 August 2005*, Dublin, Four Courts Press, 2010, p. 227-234.
- 29 Oliver Grimm, « The Military Context of Norwegian Boathouses AD 1-1500 », dans Anne Nørgård Jørgensen *et al.*, *Maritime Warfare in Northern Europe, op. cit.*, p. 105-124.

côtière impliquant d'entretenir des navires de taille modeste, placés en cas de sollicitation sous le commandement d'une autorité publique, aurait bien existé, en Norvège et peut-être en Suède et au Danemark. La contribution d'une partie de la population aux activités militaires, fussent-elles occasionnelles et très locales, implique que les expériences vécues de la guerre aient été partagées à une échelle plus large. On discerne alors la possibilité de prendre en compte la démobilisation de combattants plus nombreux que ceux issus de l'élite présentés par les sources écrites. Ces combattants partagent des représentations nées de l'expérience de la guerre, ce qui rejoint bien un des aspects analysés dans le cadre des sorties de guerre.

Ces précautions quant à l'adaptation du concept de sortie de guerre à l'époque viking étant établies, nous pouvons à présent examiner les trois temporalités évoquées par Bruno Cabanes et Guillaume Piketty.

PACIFIER

« La paix ne saurait se résumer à une simple suspension des hostilités, mais supposait [*sic*] la mise en place de configurations particulières pour permettre sa pérennité³⁰. » Dans sa thèse soutenue en 2016 et consacrée aux processus de pacification en Scandinavie, Simon Lebouteiller apporte un éclairage capital sur les immédiats après-guerre pendant la période viking et le début de la période médiévale. Il souligne dans le premier chapitre le désintérêt porté jusqu'alors dans l'historiographie pour les questions de paix. Seuls quelques articles les abordent³¹. Il évoque ensuite les aspects idéologiques (*sic*) de la paix entre le VIII^e et le XIII^e siècle; les négociations en elles-mêmes; les moyens de maintenir la paix; enfin l'importance des liens sociaux dans la perpétuation de paix durables. La conclusion de ce travail doctoral évoque clairement les « redéfinitions des rapports » entre les protagonistes des processus de pacification ainsi que, à plus long terme, la « redéfinition des structures politiques » dans le cadre de l'affirmation progressive des monarchies scandinaves³². Dépassant dès lors le cadre de la documentation de l'arrêt de la violence, cette thèse s'inscrit bien dans la perspective conceptuelle de la sortie de guerre par l'évocation de la

30 Simon Lebouteiller, *Faire la paix en Scandinavie médiévale. Recherches sur les formes de pacification et les rituels de paix dans le monde scandinave au Moyen Âge (VIII^e-XIII^e siècle)*, thèse sous la dir. Pierre Bauduin & Jean-Marie Maillefer, Caen, université de Caen/CRAHAM, 2016, p. 7.

31 Parmi lesquels Christine Fell, « *Unfrið*: an Approach to a Definition », *Saga-Book of the Viking Society for Northern Research*, n° 21, 1982-1985, p. 85-132; Niels Lund, « Peace and Non-Peace in the Viking Age—Ottar in Biarmaland, the Rus in Byzantium, and Danes and Norwegians in England », dans James E. Kirk (dir.), *Proceedings of the Tenth Viking Congress, Larkollen, Norway, 1985*, Oslo, Universitetets Oldsaksamlings Skrifter, 1987, p. 255-270.

32 Simon Lebouteiller, *Faire la paix en Scandinavie médiévale, op. cit.*, p. 562, 565.

reconfiguration de normes et la formation de sociétés nouvelles, façonnées par la *coda* du conflit. Aussi l'histoire politique et diplomatique de la période viking voit-elle son champ élargi par cette étude des formes et des fonctions de la paix.

Le travail de Simon Leboutteiller s'inscrit dans la droite ligne de celui de son directeur de thèse, Pierre Bauduin. Spécialiste des relations entre les Francs et les Scandinaves, il avait donné dès 2009 une synthèse sur les modes de pacification et de médiation en vigueur entre ces peuples³³. L'importance accordée au traitement des transferts culturels, notamment par le développement de la notion d'« accommodation » forgée par Pierre Bauduin, revenait finalement à envisager la fin des conflits comme des opportunités de générer des éléments d'identité commune. À ce titre, on retrouve la notion de reconfiguration des normes en sortie de guerre.

Dans un autre champ, l'histoire des religions cette fois, Stefan Olsson s'est emparé de la question des rites en lien avec les processus de paix³⁴. Il souligne d'abord que les processus de paix à l'époque viking ont fait l'objet de recherches antérieures en histoire des religions, notamment à travers le thème légendaire de la paix de Frode (Fróði), roi de Danemark, ou de l'expression rituelle « *til árs ok friðar* » (« Pour l'année [*ie* les récoltes de l'année] et la paix »)³⁵. La paix apparaît dans ces travaux comme un état idéal (*ideal tillstånd*) vers lequel il faut tendre et qu'il faut davantage comprendre comme relevant plus d'un ordre cosmique que d'une absence de conflit. L'article de Stefan Olsson examine la constitution d'un lien social entre toutes les catégories de personnes plus qu'il n'étudie une hiérarchie. En cela, il vient compléter les études médiévales sur les processus de paix qui décrivent un type d'organisation sociale verticale fondée sur les liens personnels et reposant par exemple sur des rites de dons.

Cette portée plus générale, dans le cadre de l'étude des processus de paix, vient compléter de manière indépendante les recherches menées par Simon Leboutteiller. Ce dernier souligne le cadre collectif des négociations de paix³⁶. Stefan Olsson s'appuie sur les travaux d'Eva Österberg sur les conflits et les accords (*samförstånd*) dans les communautés frontalières à l'époque moderne. L'importance du consensus domine, tout comme à l'époque viking. Il y a une volonté mutuelle de négocier où le niveau d'interaction est fort. Ce consensus se matérialise dans des espaces particuliers, comme les lieux de culte ou le

33 Pierre Bauduin, *Le Monde franc et les Vikings (VIII^e-X^e siècle)*, Paris, Albin Michel, 2009.

34 Stefan Olsson, « Fredsöverenskommelser genom riter i konfrontationsområden. Exempel från vikingatidens England och Island », dans Håkan Rydving & Stefan Olsson (dir.), *Krig og fred i Vendel och Vikingatida traditioner*, Stockholm, Stockholm UP, 2016, p. 196-220.

35 Cette expression est expliquée dans Simon Leboutteiller, *Faire la paix en Scandinavie médiévale*, op. cit., p. 158.

36 *Ibid.*, p. 297 sq.

thing [assemblée coutumière]³⁷. Les processus de paix, selon Stefan Olsson, sont souvent longs et en plusieurs étapes. La première vise à l'établissement de relations sociales. Elle débute par une activité rituelle comme l'échange de vœux, des dons, des banquets. Elle se conclut par l'échange d'otages ou l'établissement de relations tributaires. La deuxième étape implique l'établissement de relations commerciales. D'autres formes de collaborations peuvent exister, comme le fait d'accorder l'accès à des terres fertiles, à des pêcheries, etc. Enfin, le traité de paix peut entrer en application pour les deux parties contractantes³⁸. Le reste de l'article est consacré à l'analyse de deux exemples : le traité de paix conclu au IX^e siècle entre le roi de Wessex Alfred le Grand (871-899) et Guthrum († 890), un chef viking. Le deuxième exemple examine les conflits en Islande et leur règlement dans l'*Íslendingabók* et le *Landnámabók*.

30

Finalement, l'historiographie récente, en s'emparant de la question de la paix, montre que la première chronologie d'une sortie de guerre relève de ce qui peut être connu de la période viking. Pour autant, elle montre aussi combien la notion de paix diffère de l'état de non-guerre qu'on lui attribue spontanément³⁹. Christine Fell a montré que le terme en vieil anglais *unfrið* et son équivalent en vieux norrois *ófriðr* (littéralement, « absence de paix ») signifient absence de *fríð/fríðr*, c'est-à-dire, d'un traité de paix⁴⁰. Niels Lund, reprenant le dossier, a tout à la fois nuancé et étendu cette idée : il y a bien des cas où *unfrið/ófriðr* signifie « absence de paix ». Par exemple, dans l'expression *unfriðflota* qui signifie « flotte hostile », dans une version de la *Chronique anglo-saxonne*⁴¹. Cependant, il reconnaît aussi qu'il y a beaucoup plus de cas où *fríð/fríðr* désigne un traité de paix. Il décrit dans son article plusieurs exemples d'expressions composées à partir de cette notion, comme celle de *fríðstol*, désignant l'endroit où les Vikings s'installent pour honorer le traité et hiverner ; celle de *fríðgislas* (littéralement « otages de paix ») ou celle de *fríðmen*, c'est-à-dire les habitants des régions incluses dans le traité⁴². La guerre, *ófriðr*, est un moment de perturbation du cours ordinaire des choses. La paix, par le moyen d'un traité, est le mécanisme permettant le retour à l'ordre. Sortir de la guerre implique un effort conscient et régulé par le droit.

37 Stefan Olsson, « Fredsöverenskommelser genom riter i konfrontationsområden », art. cit., p. 199. On retrouve à nouveau un thème développé de son côté par Simon Leboutellier dans *Faire la paix en Scandinavie médiévale* (op. cit., p. 275-296).

38 Stefan Olsson, « Fredsöverenskommelser genom riter i konfrontationsområden », art. cit., p. 200-202.

39 Sur la notion de paix et la complexité des processus pour l'atteindre à l'époque contemporaine, voir John Darby & Roger McGinty, « Conclusion : Peace processes, Present and Future », dans John Darby & Roger McGinty (dir.), *Contemporary Peacemaking*, op. cit., p. 352-372.

40 Christine Fell, « *Unfrið*: an Approach to a Definition », art. cit., p. 130.

41 Niels Lund, « Peace and Non-Peace in the Viking Age », art. cit., p. 256.

42 *Ibid.*, p. 256, 262, 266.

Les modalités pratiques de la paix, décrites en détail par Simon Leboutteiller, reposent sur des négociations assorties de garanties comme l'échange d'otages, la prestation de serment, la tenue de banquets ou le don réciproque. Dans l'*Ágrip*, le chapitre 36 décrit la paix négociée en 1038 entre Magnus le Bon et le frère de Sveinn, Horða-Knútr (Harthacnut) :

Mais au Danemark, Sveinn mourut, ainsi que son père en Angleterre, et le Danemark fut alors gouverné par le frère de Sveinn qui était appelé Harthacnut. Il dirigea une armée contre Magnús et ils se rencontrèrent à Brenneyjar. Des hommes sages agirent comme intermédiaires, puis un accord fut proposé et conçu de telle manière qu'il fut conclu en prenant en compte le fait que Harthacnut considérait que ses droits sur la Norvège étaient légitimes parce que son père l'avait remportée et son frère gouvernée, et le fait que Magnús pensait aussi que son père avait subi de grands préjudices de la main de Knútr, ainsi que trahison, exil et mort : celui qui vivrait le plus longtemps devrait gouverner les deux pays, mais chacun règnerait sur son propre royaume tant qu'ils seraient tous les deux en vie. Des otages furent ensuite échangés. Knútr mourut en premier et Magnús prit ensuite le Danemark sans opposition, parce que les fils des plus importants hommes étaient retenus en otage⁴³.

La paix négociée est garantie par l'institution d'otages. Cela est efficace car lors de la vacance du pouvoir au Danemark, la transition vers une souveraineté norvégienne se passe sans heurts. Cela est d'ailleurs également confirmé par les autres textes décrivant cet événement⁴⁴. Le processus de paix fondé sur la base d'un consensus est donc ici efficace.

Un autre exemple de paix négociée peut être trouvé dans la *Heimskringla*, plus précisément dans la *Haralds saga Sigurðarsonar*⁴⁵. Comme à l'accoutumée, des extraits d'un poème scaldique sont insérés dans le texte de la saga. Il s'agit ici du *Friðgerðarflokk*, évocation de la rencontre en 1064 entre le roi de Norvège Haraldr Sigurðarson (Harald le Sévère ; 1046-1066) et celui du Danemark, Sveinn Ástríðsarson. Les deux dernières strophes (5^e et 6^e) de l'extrait décrivent la médiation favorisée par des intermédiaires qui tempèrent la colère des deux

43 La traduction est de Simon Leboutteiller, *Faire la paix en Scandinavie médiévale*, op. cit., p. 221. Le texte original est dans Matthew J. Driscoll (dir.), *Ágrip af Noregskonungasögum*, op. cit., p. 48.

44 Il s'agit des sources islandaises (la *Saga de Magnus le Bon* de Snorri Sturluson, la *Morkinskinna* et la *Fagrskinna*) ; des sources danoises (les *Gesta Danorum* de Saxo Grammaticus, l'*Historia brevis regum Dacie* de Sven Aggesen) et des sources norvégiennes (en plus de l'*Ágrip*, l'*Historia de antiquitate regum Norwegicum*, de Theodoricus Monachus). On trouvera les références exactes, assorties de traductions en français et de commentaires dans Simon Leboutteiller, *Faire la paix en Scandinavie médiévale*, op. cit., p. 216-223.

45 La *Heimskringla* est une compilation de sagas réalisée vers 1225 par Snorri Sturluson.

rois, en guerre depuis plusieurs années. Des otages sont échangés, ainsi que des serments⁴⁶.

Les sources non scandinaves insistent tout autant sur l'importance des paix négociées et sur l'importance des procédés employés pour garantir ces traités. Lorsque les Scandinaves attaquent l'Angleterre à la fin du x^e siècle, on trouve dans la *Chronique anglo-saxonne* mention des dispositions prises par le roi Æthelred II (roi d'Angleterre de 978 à 1013 et de 1014 à 1016) pour faire cesser leurs dépredations. Les manuscrits C, D et E relatent l'événement :

In this year Olaf and Swein came to London on the Nativity of St. Mary with 94 ships, and they proceeded to attack the city stoutly and wished also to set it on fire. [...] And these went away from there, and did the greatest damage that ever any army could do. [...]

Then the king and his councillors determined to send to them and promised them tribute and provisions, on condition that they should cease that harrying. And they then accepted that, and the whole army came then to Southampton and took winter quarters there; and they were provisioned throughout all the West Saxon Kingdom, and they were paid 16,000 pounds in money. [...] Then the king sent Bishop Æfheah and Ealdorman Æthelweard for King Olaf, and hostages were given to the ships meanwhile. And they then brought Olaf to the king at Andover with much ceremony, and King Ethelred stood sponsor to him at confirmation, and bestowed gifts on him royally. And then Olaf promised – as also he performed – that he would never come back to England in hostility⁴⁷.

32

On note l'importance des navires et de la mer dans ce passage. Une fois le tribut payé par les Anglo-Saxons et leur approvisionnement assuré, les Scandinaves vont hiverner à Southampton. Il ne s'agit alors clairement plus de raids saisonniers, mais bien de longues campagnes militaires. Par la suite, un traité est conclu à Andover (Hampshire) au nom du roi entre le *earldorman* Æthelweard († 998) et les Scandinaves, parmi lesquels figure Óláfr Tryggvason (roi de Norvège de 995 à 1000). Le roi Æthelred se fait le parrain d'Óláfr, lequel est converti au christianisme. Le roi lui accorde des dons généreux. Les otages échangés sont amenés aux navires, éléments importants de la force symbolique d'une armée. Enfin des promesses d'intentions pacifiques sont jurées. Dans le traité lui-même, conservé par des sources ultérieures, il n'est pas fait mention

⁴⁶ Le poème est édité par Russell Gilbert Poole, *Viking Poems on War and Peace*, *op. cit.*, p. 73-85.

⁴⁷ *The Anglo-Saxon Chronicle (60 B.C.-A.D. 1042)*, année 994, dans Dorothy Whitelock (dir.), *English Historical Documents*, t. I, c. 500-1042, London, Routledge, 1979, doc. n° 1, en ligne, consulté le 13 décembre 2019 : <https://www.englishhistoricaldocuments.com/browse/volume?volumeld=1>. Ce traité est étudié par Niels Lund, « Peace and Non-Peace in the Viking Age », art. cit.

de ces dispositions. En revanche, le traité insiste beaucoup sur le règlement des relations entre les Anglo-Saxons et les Scandinaves. Dorénavant, les Scandinaves parties du traité devront aider militairement et logistiquement les Anglo-Saxons contre toute « flotte qui tourmente l'Angleterre », autrement dit contre les autres expéditions militaires provenant de Scandinavie. La liberté du commerce maritime est assurée : les navires marchands bénéficient de la paix, même s'ils proviennent de régions situées en dehors des régions concernées par la paix. Tous les hommes auxquels s'applique la paix doivent n'être inquiétés de rien tant sur terre que sur l'eau, aussi bien à l'intérieur des estuaires qu'à l'extérieur⁴⁸. En conséquence, la pacification est assurée par les formes de la paix négociée (otages, serments, dons) mais aussi par les dispositions du traité en lui-même, visant à garantir une alliance militaire et le bon fonctionnement du commerce.

Les sources écrites ne s'intéressent donc que très peu à l'immédiat après-guerre. Celui-ci fait l'objet, au mieux, de mentions laconiques. Par exemple, une strophe scaldique figurant au tout début de l'*Ágrip* indique comment le roi de Norvège Haraldr Hárfagri (Harald à la Belle Chevelure, 872-931), unifie le pays en combattant ses ennemis. L'*Ágrip* mentionne un dernier roi s'opposant à lui, « Skeiðar-Brandr » qui s'enfuit au Danemark une fois vaincu. En réalité, ce mot n'est pas un nom propre ; il s'agit d'une pièce de décoration située à la proue d'un navire de guerre. Ici, le mot est une métonymie pour désigner un navire. Il faut donc comprendre que le roi Haraldr a, grâce à ses combats, chassé les navires de guerre hostiles du pays :

Le roi chassa par le bouclier
Skeiðar-Brandr du pays ;
Le roi par la suite gouverna,
Vaillant, toute la Norvège⁴⁹.

On remarque incidemment que la présence de navires ennemis est une métaphore de la guerre. D'autres textes traitent les immédiats après-guerre de façon aussi expéditive. Un autre synoptique norvégien, l'*Historia de antiquitate regum Norwegicum* de Theodoricus Monachus, mentionne d'une manière lapidaire les onze années de règne paisible du roi Magnús le Bon à la suite du traité passé avec le roi de Danemark Sveinn⁵⁰.

48 *King Ethelred's Treaty with the Viking Army (II Ethelred, 991 or 994)*, dans Dorothy Whitelock (dir.), *English Historical Documents*, op. cit., t. I, doc. n° 10, clauses n° 1.1, 2 et 3.

49 *Skjoldungr rak með skildi | Skeiðar-Brand ór landi ; | réð sá konungr síðan | snjallr Nórégi ollum* (Matthew J. Driscoll [dir.], *Ágrip af Nórégskonungasögum*, op. cit., p. 2).

50 Theodoricus Monachus, *An Account of the Ancient History of the Norwegian Kings*, éd. David et Ian McDougall, London, University College, 1998, chap. 27, p. 44.

Dans le cas d'une sortie de guerre de conquête, les sources évoquent rapidement les actions entreprises pour pacifier les territoires acquis. La *Morkinskinna*, après avoir évoqué la paix négociée entre Magnús le Bon et Harthacnut, décrit la tournée de banquets entreprise par le premier pour se faire connaître et apprécier de tous⁵¹. Simon Leboutellier explique à propos des banquets ayant lieu après un accord de paix qu'ils « ne répond[ent] pas au simple souhait de célébrer le retour de la paix, mais peu[ven]t s'inscrire dans la continuité de la démonstration du pouvoir et la redéfinition des rapports entre les acteurs⁵² ».

La prise de possession d'un pays est décrite aussi, par exemple, dans la *Heimskringla*, plus particulièrement dans la Saga d'Harald à la Belle Chevelure. Au chapitre 5, on apprend comment un chef nommé Grýtingr s'oppose au roi Haraldr. Une fois défait au combat, Grýtingr fait vœu d'allégeance auprès du roi et « après cela la population entière d'Orkdoelafylki se soumet au roi Haraldr et devient son peuple ». Au chapitre suivant, il est dit que le roi impose sa loi partout dans les territoires qu'il domine ; qu'il fait payer un impôt aux fermiers riches comme pauvres et qu'il nomme dans chaque district un *jarl* à la tête d'un groupe de soixante guerriers⁵³. Un peu plus loin, au chapitre 10, le roi soumet deux nouveaux districts à la suite d'une bataille. Le texte précise qu'il reste là-bas « un long moment pendant l'été », qu'il « impose les lois au peuple et met en place des gouverneurs et s'assure que le peuple soit fiable, et à l'automne il s'en fut vers le nord à Þrándheimr »⁵⁴.

Avec ces exemples, on voit que les immédiats après-guerre sont envisagés par les principaux protagonistes exactement comme lorsqu'il s'agit de négocier un traité. Les mêmes moyens sont utilisés : des banquets ; des dons à valeur symbolique, témoins de la domination (les impôts). Le nouvel ordre né du conflit est parfois imposé par la force.

La première temporalité de la sortie de guerre chez les Vikings, au plus près de la violence, est donc marquée par l'importance des procédures de pacification. Cependant, les sources sont peu disertes sur le sujet de l'immédiat après-guerre. Qu'en est-il du retour des guerriers et de leur réintégration sociale ?

51 La *Morkinskinna* est la première collection de sagas de rois norrois, allant de 1030 à 1157. Composée vraisemblablement avant 1220 au plus tard, elle marque la naissance d'une vraie chronique royale en langue vernaculaire. Voir *Morkinskinna. The Earliest Icelandic Chronicle of the Norwegian Kings (1030-1157)*, trad. Theodore M. Andersson & Kari Ellen Gade, Ithaca/Londres, Cornell UP, 2000, Preface et Introduction.

52 Simon Leboutellier, *Faire la paix en Scandinavie médiévale*, op. cit., p. 465.

53 Snorri Sturluson, *Heimskringla*, trad. A. Finlay et A. Faulkes, London, Viking Society, 2011, t. I, chap. 5 et 6, p. 56.

54 *Ibid.*, chap 10, p. 59.

Les sources écrites contiennent bien peu d'informations sur le retour des guerriers. Si elles suivent bien les trajectoires d'individus puissants ou dignes de louanges, elles ne permettent pas une analyse fine de « carrières » combattantes. Pour continuer sur l'exemple d'Harald à la Belle Chevelure, on sait que le roi rentre périodiquement au même endroit en dehors des périodes de combat. Ainsi, au chapitre 9 de sa saga, il est dit qu'il passe l'hiver à Þrándheimr, où il s'installe définitivement : « Le roi Haraldr s'en fut ensuite vers Þrándheimr et resta là pour l'hiver. Après quoi il appela toujours Þrándheimr son foyer. Il construisit là-bas un très grand domaine destiné à être sa résidence principale. Cet hiver-là, le roi Haraldr se maria avec Ása, fille du jarl Hákon Grijótgarðsson, et Hákon fut ensuite honoré au plus haut point par le roi. Au printemps, le roi prit ses navires⁵⁵. »

Le roi revient à Þrándheimr un peu plus tard (chapitre 10) et à nouveau par la suite (chapitre 12). À la fin du VIII^e et au début du IX^e siècle donc, le roi de Norvège combat de manière saisonnière. Son retour est donc conditionné par le moment de l'année où a lieu le combat. Pendant la saison où l'on ne combat pas, c'est-à-dire l'automne et l'hiver, il construit sa résidence et se marie. La périodicité du retour du guerrier, coutumière, facilite grandement sa réintégration sociale. Si la guerre est un moment de liminalité, le fait qu'elle prenne fin de manière cyclique fluidifie la gestion de la violence en société⁵⁶. Comme ce schéma de guerre saisonnière est abandonné par la suite au profit de campagnes beaucoup plus longues, incluant des hivernages, il n'est pas à exclure que les sociétés scandinaves aient été confrontées à des retours de guerriers plus délicats. Cependant, nulle source n'est disponible pour confirmer ou infirmer cet aspect.

Pour les guerriers ordinaires, le retour n'est jamais décrit. On sait simplement que le chef de guerre donne l'autorisation de quitter l'armée. Theodoricus Monachus fait mention d'un épisode lors du retour d'Óláfr Haraldsson (saint Olaf) en Norvège. Après avoir assemblé une armée composée en grande partie de païens, le roi, chrétien, les presse d'accepter le baptême. Comme une partie d'entre eux refuse de changer de religion, le roi leur permet de partir⁵⁷.

Une autre autorisation de départ est mentionnée dans la *Morkinskinna* sous la forme d'une strophe scaldique : « De leur chef, les guerriers reçoivent la permission de retourner à la maison (*heimfor*) / Alors la bataille cessa / Au-dessus

55 *Ibid.*, chap. 9, p. 57.

56 La guerre est un moment de désordre ; le concept de liminarité vise à rendre compte de cet état marginal.

57 Theodoricus Monachus, *An Account of the Ancient History of the Norwegian Kings*, op. cit., chap. 18, p. 25-26.

des guerriers magnifiques, / Les paysans virent les voiles constellées d'écume carguées en haut des mâts⁵⁸. »

Cette mention du *heimfor* est à peu près la seule parmi les sources examinées qui évoque le retour de guerriers. On doit donc faire un constat d'absence : cet aspect des sorties de guerre n'est pas à la portée de notre connaissance pour la période viking.

Dans une société produisant des sources volontiers friandes d'exploits guerriers, le refus de la guerre est jugé méprisable. Une strophe scaldique due à Þorbjörn Hornklofi, relevée dans la saga d'Harald à la Belle Chevelure, le décrit bien :

36

Il boira Jul en mer
S'il en décide ainsi,
Le prince sagace,
Il jouera le jeu de Freyr ;
Ennuyé dès sa jeunesse par
Le prélassement auprès du feu,
Par le fait de rester à l'intérieur de la maison,
Dans les chauds boudoirs des femmes
Et avec des mitaines ouatées duveteuses.

Celui qui préfère le confort de sa maison est clairement moqué. « Il boira Jul en mer » signifie : il portera en mer le toast du solstice d'hiver. Il faut comprendre que son attrait pour l'aventure le gardera loin de chez lui, y compris à la mauvaise saison. Le passage suivant est destiné à louer l'audace et la virilité du prince. Par contraste, ceux qui dédaignent la guerre et les combats sont méprisés. Le retour définitif du guerrier se fait lorsqu'il est trop vieux, ou trop lâche, pour combattre. Un épisode de la *Saga des chefs du Val-au-Lac* décrit cette idée en termes vifs. Un homme riche et puissant nommé Ketill, jadis un guerrier ayant pris part à plusieurs expéditions, réprimande son fils Thorsteinn pour son inaction face à des bandits :

Autre est à présent la conduite des jeunes gens que quand j'étais jeune ; alors, on désirait accomplir quelque exploit, soit en entreprenant une expédition guerrière, soit en acquérant argent et honneur par quelque action tant soit peu dangereuse. Mais à présent, les jeunes hommes veulent rester à la maison, assis près du feu, à s'emplir la panse d'hydromel et de bière ; ainsi, vaillance et valeur sont en pleine décadence, mais moi, j'ai amassé argent et honneur parce que j'avais le courage de m'exposer aux périls et aux rudes combats. [...] C'était la

58 *Hofðu seggir/ þá vas sókn lokit/ heimfor þegit/ at hofuðsanni:/ landsmenn litu/ aof liði gofgu/ segl saerdrifin/ sett við húna* (*Morkinskinna*, éd. cit., chap. 58, p. 302, vers 199).

coutume des hommes puissants, rois ou jarls, nos pairs, que d'entreprendre des expéditions guerrières et d'acquérir argent et renom : cet argent-là ne devait pas entrer dans l'héritage, ni le fils le reprendre du père, il fallait le placer dans le tertre auprès du chef lui-même. Or, quoique leurs fils reprissent les terres, ils ne pouvaient se maintenir dans leur lot s'il y allait de l'honneur, à moins qu'ils ne se missent, eux et leurs gens, en péril de leur vie et en guerre, acquérant ainsi argent et renommée, l'un après l'autre, et marchant de la sorte sur les traces de leurs parents⁵⁹.

Dans cet extrait le but d'une expédition est explicité : prouver sa valeur et s'enrichir. Le retour du guerrier est pour lui, s'il a été victorieux grâce à sa bravoure, l'occasion de s'assurer une place importante dans la société. Le temps du combat peut être analysé comme une liminalité nécessaire pour l'ordre communautaire. Cette perspective fait du raid, ou de la guerre en général, un rite de passage⁶⁰.

Dans cette perspective, l'activité guerrière constitue une possibilité de reconfiguration des normes sociales pour les individus qui la pratiquent. Le retour de guerre, selon le succès de l'expédition, sera pour le combattant l'occasion d'un progrès ou d'une régression dans la hiérarchie sociale. À ce titre, la volonté d'accroître son statut par la possession de butin ou d'autres formes de richesses constitue un puissant moteur de l'engagement guerrier. Ainsi, dans la *Saga des gens du Svarfadaralr*, les deux frères Thórólfr et Thorsteinn sont lassés de faire du commerce car « Thorsteinn n'acquiert aucun renom tant que les choses restent en l'état », ce qui lui fait dire que « les voyages de commerce [...] paraissent plus faits pour la pompe que pour la valeur ». En conséquence de quoi « Thórólfr achète deux *langskip* [navires de guerre] et vend le *knörr* [navire marchand]. Ils entreprennent des expéditions guerrières et amassent beaucoup de biens pendant l'été, reviennent chez eux en automne, ayant cinq bateaux [...] Cela se passe ainsi trois hivers : ils ont douze bateaux et des biens en quantité ». Leur père Thorgnýr, qui n'adresse pas la parole à Thorsteinn, « va à [sa] rencontre et le salue le premier ». Il offre aux frères de s'occuper du domaine et de l'administration des biens. Les frères refusent, Thorsteinn déclarant : « Nous n'avons pas encore fait nos preuves, en combats singuliers ou en expéditions vikings, et nous devons essayer davantage. Je voudrais, père, que tu nous indiques un Viking qui me rapporte

59 *Saga des chefs du Val-au-Lac*, dans Régis Boyer (dir.), *Sagas islandaises*, Paris, Gallimard, 1987, chap. 2, p. 962.

60 Arnold Van Gennep, *Les Rites de passage. Étude systématique des rites* [1909], Paris, Picard, 1981, *passim*.

quelque renom⁶¹. » Les richesses acquises et le renom individuel permettent donc au guerrier de retour chez lui de changer de statut, au sein de sa parentèle comme dans sa communauté.

Il est donc difficile d'envisager l'étude de carrières de combattants pour la période viking. James Barrett a tenté l'exercice à partir des principaux éléments de la biographie de Sven Asleifarson, contenue dans la *Saga des Orcadiens*. Elle résume finalement assez bien les motivations pour faire la guerre et ce qui se passe ensuite. Bien que clairement fantaisiste par moments, elle reposerait en partie sur des sources locales plus fiables. Sven utilise aussi bien le commerce que la piraterie ou le mercenariat comme sources de revenus et possibilités de promotions sociales. Lorsqu'il est mercenaire, il est payé en butin ou en navires. Son domaine lui permet d'entretenir une troupe, qu'il utilise pour la piraterie ou pour répondre aux sollicitations de ses supérieurs hiérarchiques⁶². L'exemple de Sven Asleifarson témoigne des enjeux rencontrés par les guerriers vikings à la suite d'un conflit.

Il existe donc bien des enjeux liant les normes sociales et le prestige consécutifs à la sortie de guerre à l'époque viking, au moins à l'échelle des individus.

COMMÉMORER

Que reste-t-il de la guerre une fois celle-ci passée ? La troisième étape de la sortie de guerre est le temps de la construction et de la gestion de la mémoire du conflit. Ce n'est pas une exclusivité de la période contemporaine. On rencontre à la période viking des soucis similaires de distinction, d'individualisation des combattants défunts. Certains textes présentent la perspective de la mort au combat de manière relativement désinvolte. Dans la *Saga de Sverrir*, un père rassure son fils qui part se battre :

Voici ce que disait un *bondí* [paysan libre] à son fils lorsqu'il l'accompagnait aux navires de guerre et lui prodiguait des conseils. Il lui disait d'être courageux et de faire hardiment face au danger. « Car c'est ta renommée qui restera, disait-il. Ou comment agirais-tu dans une bataille si tu savais par avance que tu y perdras la vie ? » Le fils répondit : « Pourquoi alors se priver de donner des coups à droite comme à gauche ? » Le *bondí* dit : « Et si quelqu'un te disait qu'en vérité tu n'y mourrais pas ? » Il répondit : « Point de raison alors de se protéger et de ne pas

61 *Saga des gens du Svarfadardalr*, dans Régis Boyer (dir.), *Sagas islandaises*, op. cit., chap. 3-4, p. 1118-1119.

62 James H. Barrett, « The Pirate Fishermen: The Political Economy of a Medieval Maritime Society », dans Beverly Ballin Smith, Simon Taylor & Gareth Williams (dir.), *West over Seas. Studies in Scandinavian Sea-Borne Expansion and Settlement before 1300*, Boston, Brill, 2007, p. 299-340, en part. p. 327-328.

aller de l'avant autant que possible. » Le *bondí* dit alors : « Quelle que soit la bataille dans laquelle tu te trouveras, tu mourras ou tu en réchapperas. Sois donc téméraire car tout est décidé par avance. Celui qui n'est pas *feigr* [damné, agonisant] n'ira pas à Hel, et celui qui l'est n'y échappera pas. Rien n'est pire que mourir en fuyant⁶³ »

Dans ce passage, le moment de la mort est prévu mais pas la manière de vivre. Il n'y a donc rien à craindre à être téméraire. Il s'agit d'un artifice littéraire : la mort d'un individu est bien vécue de façon dramatique⁶⁴. Le raisonnement du *bondí* ne peut en aucun cas être tenu comme représentatif des attitudes des Scandinaves face à la mort. Comme Neil Price le rappelle, « *every grave is different and many can be reconstructed as microcosms of local belief and funerary practice* »⁶⁵. Le roi Sverrir, toujours dans la même saga, fait d'ailleurs à deux reprises un discours en l'honneur de ses ennemis tombés⁶⁶. Le rapport à la mort est donc variable chez les Scandinaves. Le souvenir des guerriers morts ou disparus lors d'un conflit passe par l'érection de monuments permettant une commémoration à la charnière entre l'individuel et le collectif⁶⁷.

C'est le cas des pierres runiques. Environ 2 300 d'entre elles ont été érigées entre le milieu du x^e et le début du xii^e siècle. Elles sont gravées d'inscriptions en alphabet runique et ont pour principale fonction la commémoration d'individus décédés, ainsi que la mise en valeur des vivants qui érigent le monument et montrent ainsi leur richesse et leur statut⁶⁸. Dans ce corpus épigraphique, nous avons sélectionné les inscriptions mentionnant explicitement un combat, une mort violente (ex : *som fandt døden*, « il a trouvé la mort » ; *han föll*, « il est tombé » ; *han blev dräpt*, « il a été tué ») ou contenant du vocabulaire militaire (*lið*, « groupe de guerriers », *ledung*, *huskarl*, « housecarle », *hirman*, « homme de la garde personnelle » ; « *en meget velbyrdig "dreng"* », « un guerrier très prospère »...), ainsi que celles se rapportant à une expédition militaire

63 Karl Jónsson, *La Saga de Sverrir, roi de Norvège*, éd. Torfi H. Tulinius, Paris, Les Belles Lettres, 2010, chap. 47, p. 116-177.

64 Voir aussi Else Mundal, « Female Mourning Songs and Other Lost Oral Poetry in Pre-Christian Nordic Culture », dans Lars Boje Mortensen, Tuomas Lehtonen, Alexandra Bergholm (dir.), *The Performance of Christian and Pagan Storyworlds. Non-Canonical Chapters of the History of Nordic Medieval Literature*, Turnhout, Brepols, 2013, p. 367-388.

65 Neil Price, « Dying and the Dead », dans Stefan Brink & Neil Price (dir.), *The Viking World*, op. cit., p. 257-273, en part. p. 263. La dernière synthèse de Neil Price sur la mort chez les Vikings : *Odin's Whisper. Death and the Vikings*, London, Reaktion Books est impatientement attendue.

66 Voir le commentaire de ses passages par Simon Lebouteiller, *Faire la paix en Scandinavie médiévale*, op. cit., p. 234-235.

67 Stéphane Tison, *Comment sortir de la guerre ?*, op. cit., passim.

68 Birgit Sawyer, *The Viking-Age Rune-Stones. Custom and Commemoration in Early Medieval Scandinavia*, Oxford, OUP, 2000, p. 147.

à l'étranger⁶⁹. Nous trouvons ainsi quarante-six inscriptions conservées au Danemark, trente-six en Suède et trois en Norvège⁷⁰.

Ces inscriptions se présentent généralement de la même manière : on trouve d'abord le nom du commanditaire du monument, puis celui du défunt assorti du lien avec le commanditaire, enfin quelques mots sur les circonstances de la mort ou sur le statut du défunt. Par exemple, pour cette inscription de Scanie (Suède) : « Tomme a érigé cette pierre en l'honneur de son frère Hundved, un guerrier très prospère⁷¹. » Les inscriptions précisent parfois davantage. Ainsi, une inscription du Sønderjylland (Danemark) est érigée par Thorulv, *hirman* du roi Sven à la Barbe Fourchue en l'honneur d'un guerrier nommé Erik, « qui a trouvé la mort, alors guerrier, en assiégeant Hedeby ; et il était capitaine, un guerrier très prospère »⁷². La notion de guerre est inséparable du monde de la mer et de la navigation. Il est donc important de préciser le statut de capitaine de ce guerrier. Lorsque le défunt possédait un navire, l'inscription le précise parfois⁷³. Le souvenir des équipages n'est pas réellement conservé ; seul celui des capitaines ou éventuellement des marins spécialisés (timoniers) l'est. Parfois, il arrive que l'équipage soit mentionné mais l'inscription met en valeur le capitaine : une inscription suédoise de l'Attundaland (Uppland) mentionne un certain Östen, « décédé à l'étranger avec tout l'équipage du navire »⁷⁴. Östen est probablement le capitaine du navire.

40

69 Lis Jacobsen et Erik Moltke (dir.), *Danmarks runeindskrifter*, t. I, *Text*, Copenhague, Ejnar Munksgaard, 1942 ; Magnus Olsen & Aslak Liestøl (dir.), *Norges innskrifter med de yngre runer*, 5 tomes, Oslo, Norsk Historisk Kjeldekrift-Institut, 1941-1960 ; *Sveriges runinskrifter*, Stockholm, Kungliga Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien, 1900 ; Mats G. Larsson, *Runstenar och utlandsfärder: aspekter på det senvikingida samhället med utgångspunkt i de fasta fornlämningarna*, Stockholm, Almqvist & Wiksell, 1990.

70 Pour le Danemark, les inscriptions n° 1, 3, 37, 66, 68, 77-78, 86, 94, 98-99, 106, 108, 115, 117, 123, 127, 129-130, 143, 150, 154, 209, 213, 216, 220, 259, 262, 266, 268, 276-279, 293-295, 330, 334, 339, 343-345, 380, 387, 389. Pour la Suède, les inscriptions : (Uppland) U158, U258, U344, U346, U349, U374, U439, U533, U577, U582, U611, U616, U617, U644, U654, U698, U898 ; (Södermanland) Sö55, Sö106, Sö126, Sö130, Sö137, Sö155, Sö160, Sö166, Sö171, Sö174, Sö179, Sö217, Sö333, Sö338, Sö348, Nyfind Aspar Bro, Nyfind Gilberga ; (Östergötland) Ög155, Ög231. Pour la Norvège, les inscriptions n° 62, 184, 239.

71 « Tomme rejste denne sten efter sin broder Hunved, en meget velbyrdig "drenge" » (Lis Jacobsen et Erik Moltke (dir.), *Danmarks runeindskrifter*, op. cit., n° 276, col. 329-330).

72 « Thorulv, hirman hos Sven, rejste denne sten efter sin fælle Erik, som fandt døden, da "drenge" belejrede Hedeby ; og han var "styresmand", en meget velbyrdig "drenge" », (*ibid.*, n° 1, col. 5-9).

73 Par exemple, dans l'inscription danoise n° 68 : « Toste (?) og Hove rejste sammen med Frebjørn denne sten efter Asser Saxe, deres fælle, en meget velbyrdig "drenge". Han døde som den største unidding blandt mænd ; han ejede skib sammen med Arne » : « Toste et Hove ont érigé avec Frebjørn cette pierre en l'honneur d'Asser Saxe, leur compagnon, un guerrier très prospère. Il est mort l'un des plus grands parmi les hommes ; il possédait un navire avec Arne » (*ibid.*, n° 68, col. 104-105).

74 « Vikättel och Ossur... läto resa denna sten efter Östen, sin gode fader. Han förgicks utomlands med hela skeppsmanskapet. Gud hjälpe själen », U349, ici dans Mats G. Larsson, *Runstenar och utlandsfärder*, op. cit.

Les inscriptions runiques concernent assez souvent des morts violentes à l'étranger. Une inscription de Scanie précise par exemple que les guerriers ont été tués en expédition viking⁷⁵. Une autre, du Södermanland (Suède), indique que « le jeune guerrier est parti en Angleterre, sa dépouille est revenue »⁷⁶. Mats Larsson compte 161 pierres runiques sur les 1 700 trouvées en Suède faisant référence à quelqu'un décédé au cours d'un voyage à l'étranger ou ayant participé à un voyage au cours de sa vie⁷⁷. Beaucoup de pierres runiques mentionnant un voyage sont d'ailleurs des cénotaphes⁷⁸. La très grande majorité de ceux qui meurent à l'étranger sont des mercenaires ; les expéditions vikings organisées par les chefs individuels à des fins de pillage ne concernent qu'une faible proportion des inscriptions⁷⁹. Mais quel qu'ait été leur statut pour faire la guerre, leur souvenir est gravé dans la pierre. Cette fonction mémorielle est rappelée clairement dans une inscription du Södermanland : « Ses fils prennent soin [de sa mémoire, en tant que] guerriers compétents⁸⁰. »

Birgit Sawyer a montré que les inscriptions ne célébraient pas seulement la mémoire du défunt, mais aussi la relation que ce dernier entretenait avec le commanditaire du monument. Il s'agirait alors d'assurer la légitimité de la propriété de biens ou de droits, mise à mal par la disparition du propriétaire en titre. Les mentions de « voyages » ou d'expéditions reflètent plutôt les préoccupations des familles restées au pays que l'intérêt pour des contrées exotiques⁸¹. En ce sens, les pierres runiques fonctionnent bien comme des monuments collectifs autant qu'individuels.

La mémoire des guerriers tombés peut donc être préservée individuellement et collectivement par les inscriptions lapidaires. Les compositions poétiques servent aussi ce but. Le scalde Eiríkr Víðsjá dédie une strophe de son poème à un certain Gísli, qui « a rencontré son destin au cours de la bataille » lors d'un combat en Islande en 1014⁸². C'est un procédé très courant. Un sous-genre de la poésie scaldique est d'ailleurs spécifiquement dédié à la célébration de la mémoire d'un défunt. Désignés comme des *erfíkvæði*, ces poèmes ne

75 « ... *usti... og Gunner rejste (el. satte) disse stene efter deres fæller kn... [og] ...bjørn. De "drenge" var [viden om] (utforfærdede) i viking »* (Lis Jacobsen & Erik Moltke [dir.], *Danmarks runeindskrifter*, op. cit., n° 330, col. 375-376).

76 « *Torsten lät resa denna sten efter sig själv och sin son Håvner. Till England var den unge kämpan faren, blev sedan hemma till sorg död. Gud hjälpe deras själ! Brune och Slode ristade denna sten »*, Sö55, ici dans Mats G. Larsson, *Runstenar och utlandsfärder*, op. cit.

77 *Ibid.*, *passim*.

78 Birgit Sawyer, *The Viking-Age Rune-Stones*, op. cit., p. 117.

79 Mats G. Larsson, *Runstenar och utlandsfärder*, op. cit., p. 134.

80 « *Brynjulv, Askil(?) och Anund reste [denna sten efter N. N., sin fader. Han var fa]ren med o[lev. Gjorde hans söner vården], dugliga kämpar »*, Sö155, ici dans Mats G. Larsson, *Runstenar och utlandsfärder*, op. cit.

81 Birgit Sawyer, *The Viking-Age Rune-Stones*, op. cit., p. 20, 119, 152.

82 Russell Gilbert Poole, *Viking Poems on War and Peace*, op. cit., p. 184.

concernent pas que les guerriers⁸³. Pour autant, le souvenir des combats et de leurs conséquences constitue une bonne part du corpus scaldique. Les expéditions maritimes à but guerrier sont particulièrement bien représentées dans ce genre⁸⁴.

42

Il est important de rappeler que les pierres runiques comme les poèmes scaldiques sont destinées avant tout pour les élites. Aussi, nous échappe la mémoire des guerriers plus ordinaires. Il faut donc se tourner vers l'archéologie pour accéder à cette dimension. La mémoire des morts n'est pas chez les Vikings particulièrement liée à l'activité guerrière, mais plutôt à un statut social⁸⁵. Dans certains cas pourtant, nous disposons de sites nettement marqués par la guerre. Les fouilles menées sur le site funéraire d'Heath Wood, Ingleby, dans le Derbyshire, montrent que dans ce cimetière viking de la fin du IX^e siècle, un tiers des défunts, soit une vingtaine d'individus, ont été incinérés sur des bûchers surplombant la ville de Repton. Il s'agit peut-être de guerriers tués dans l'attaque de la forteresse mercienne. Auquel cas le site aurait clairement un aspect commémoratif⁸⁶. Un autre exemple peut être donné par la tombe fouillée à Dublin en 2003 : elle est aisément identifiable comme d'origine scandinave car eux seuls pratiquaient les inhumations avec des biens. Le défunt, un homme entre 17 et 25 ans, à l'ossature puissante, indique un guerrier. L'absence d'armement et une perturbation de la cavité thoracique suggèrent que la tombe a été pillée ultérieurement⁸⁷. Néanmoins, la sépulture peut fonctionner comme lieu de souvenir d'un combattant. Par ailleurs chez les Scandinaves, les tombes n'étaient pas destinées à être édifiées puis laissées en paix : elles pouvaient être ouvertes⁸⁸. En conséquence, les vivants avaient la possibilité d'entretenir la mémoire de leurs morts. Un site comme celui de Heath Wood ou une tombe comme celle de Dublin invitent à développer les interactions entre les dépouilles des combattants tués et les vivants. Ils favorisent la constitution d'une mémoire à la fois individuelle et collective d'un épisode guerrier.

À une échelle de temps plus longue encore, la mémoire d'un conflit peut être marquée dans la toponymie. En Islande par exemple, on trouve le mot

83 Sur les *erfikvæði* et autres formes de chants ou poèmes funèbres, voir Else Mundal, « Female Mourning Songs and Other Lost Oral Poetry in Pre-Christian Nordic Culture », art. cit.

84 Voir les exemples donnés par Judith Jesch dans *Ships and Men in the Late Viking Age* (op. cit., p. 188).

85 Voir Neil Price, « Dying and the Dead », art. cit.

86 Julian D. Richards *et al.*, « Excavations at the Viking Barrow Cemetery at Heath Wood, Ingleby, Derbyshire », *The Antiquaries Journal*, n° 84, 2004, p. 23-116.

87 Linzi Simpson, « A Viking Warrior Grave from Dublin », dans Howard B. Clarke & Ruth Johnson (dir.), *The Vikings in Ireland and beyond: Before and After the Battle of Clontarf*, Dublin, Four Courts Press, 2015, p. 129-150.

88 Voir par exemple Franciszek Satalecki, *Death as An Architect Of Societies. Burial and Social Identity During the Viking Age in South-western Scania*, mémoire de master en archéologie sous la dir. de Fredrik Ekengren, Lund, Lunds Universitet, 2014, p. 72.

« Ófriður » (littéralement « absence de paix »), c'est-à-dire la guerre dans au moins trois toponymes : « Ófriðarstaðir », situé dans le Lafnarfjörður, dans le sud-ouest de l'Islande ; « Jófriðarstaðir », au nord du pays ; et « Ófriðarvík », dans l'Ófeigsfjörður, à l'ouest du pays⁸⁹. Des toponymes similaires en rapport avec le souvenir de combats ou de leur conclusion existent naturellement ailleurs en Scandinavie, par exemple, « Friggeråker », dans le Västergötland (Suède)⁹⁰. Toutefois, l'aspect commémoratif est souvent moins marqué⁹¹.

Finalement, la sortie de guerre est acquise chez les Vikings lorsque seuls les poèmes scaldiques, les pierres runiques et les toponymes entretiennent encore la mémoire du conflit.

En conclusion, le concept de sortie de guerre est adaptable à l'époque viking pourvu que l'on garde à l'esprit les limites inhérentes aux sources disponibles, qui ne s'intéressent guère à ce qui arrive après les combats ; et à un état de guerre semi-permanent ne favorisant pas une délimitation claire entre guerre et paix.

Les immédiats après-guerre sont marqués par les processus de pacification permettant de codifier l'arrêt des combats et le retour à un ordre dépassant celui de la société. Dans une perspective temporelle plus longue, la périodicité de la guerre facilite le retour des combattants. Dans une société où la guerre est encouragée, au moins pour les élites, la sortie de guerre est vraisemblablement moins problématique que pour les sociétés de masse. L'activité guerrière constitue également une possibilité de reconfiguration des normes sociales pour les individus qui la pratiquent. La sortie de guerre est dans ce cas le moment de bénéficier des fruits de leurs efforts. Enfin, le temps long de la sortie de guerre est marqué par la production de monuments (pierres runiques) et d'œuvres littéraires (poésies) entretenant la mémoire du conflit.

89 Svavar Sigmundsson, « Weapons and Warfare in Icelandic Place-names », dans John Sheehan & Donnchadh Ó Corráin (dir.), *The Viking Age. Ireland and the West*, op. cit., p. 390-401, en part. p. 397.

90 Lennart Elmevik, « Ortnamn jag stött och blött », *Ortnamnssällskapet i Uppsala årsskrift*, 2013, p. 41-53.

91 Voir pour l'exemple du vocabulaire maritime, Christer Westerdahl, « The Cognitive Landscape of Naval Warfare and Defence — Toponymic and Archaeological Aspects », dans Anne Nørgård Jørgensen et al., *Maritime Warfare in Northern Europe*, op. cit., p. 169-190 ; Bente Holmberg, « Skib og snekke i danske stednavne », *Studier i nordisk filologi*, n° 78, 2001, p. 95-107.

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

Guido Candiani
Université de Padoue

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

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

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

46

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

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

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

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

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

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

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

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

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

48

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50

LES DÉMOBILISATIONS APRÈS LES DEUX GUERRES DE MORÉE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

52

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

56

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

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

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

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

57

Traduit de l'italien par Olivier Chaline

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

SORTIR DE LA GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG :
LE CAS DE LA FLOTTE FRANÇAISE
AU PRISME DE L'ARSENAL DE TOULON
(1697-1698)

Caroline Le Mao
CEMMC, Université Bordeaux-Montaigne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FINIR LA GUERRE

Clore les opérations militaires : se retirer de Barcelone

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

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

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

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

Discipliner les corsaires

62

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

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

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

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

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

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

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

Solder les comptes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ORGANISER LE RETOUR À LA NORMALE

Rentrer chez soi : le sort des hommes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

66

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

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

Réparer ou vendre ? Que faire des vaisseaux ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rétablir la formation

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

68

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

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

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

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

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

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

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

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

PRÉPARER L'AVENIR À MOINDRE COÛT

Soldats et marins : quel avenir professionnel ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

72

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

74

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

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

Tirer les leçons de la guerre

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« 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 délicate¹.

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 faite²...

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^a 251, f^o 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 journal³ :

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 Bussy⁴. 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^e 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 infortunes⁵.

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 Hewer) 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^{er} 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 vaisseaux⁶.

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 progressive⁷. 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 commandant⁸. 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'usage⁹.

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 brestoise ? 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 vaisseaux¹⁰. D'Hector et Langristin¹¹ rendent compte des premières applications. Le 1^{er} 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 Brestois 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-il¹². 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 »¹³. Il approuve que le commandant ait fait cesser le travail dimanches et fêtes¹⁴.

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 prescrivent¹⁵. » 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 poudres¹⁶... 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 port¹⁷ ». Le 8 février, le ministre approuve l'essentiel du plan¹⁸. 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 compte¹⁹. »

Les escadres à désarmer comprennent plus de la moitié de bâtiments attachés au port. L'expédition jamaïcaine avortée²⁰ 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 débarquent²¹ quand Brest ne peut loger tous les soldats de marine.

12 SHD/B 1A 30, p. 36 et 40, 1^{er} 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^o, 8 février 1783.

19 *Ibid.*, p. 67 v^o, 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^o 93, 2015, p. 285-306.

21 SHD/B M 52, p. 12.

L'hôpital de Landerneau est établi en caserne pour 1 500 hommes²². 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 gabares²³. 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'Artillerie²⁴. 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 flûte²⁵. 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.

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

²³ *Ibid.*, p. 149, 4 avril.

²⁴ *Ibid.*, p. 59, 7 février.

²⁵ *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*²⁶. Diminuer le parc naval passe par la démolition de bâtiments impropres, souvent de servitude²⁷. 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 servir²⁸ », treize unités estimées à 1 34 900 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 chiourme²⁹. Fin août, est annoncée la vente au 15 janvier de deux 74, trois frégates de 32 ou autres unités³⁰. 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^{er} mars, par une lettre secrète, Castries adresse son Projet de distribution des flottes à la paix³¹ 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 Brest³² ». La redistribution est une tâche immense : le *Zélé* « pourrait être le 34^e vaisseau qui se trouvera de trop icy³³ ».

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 place³⁴ ». La Penfeld peut contenir trente-quatre vaisseaux et quarante frégates ou autres³⁵. 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 remise³⁶. 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^{er} 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 moitié³⁷. 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 livres³⁸.

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 canonnières, ce que conteste Castries³⁹. 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 escouade⁴⁰. 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*⁴¹!

88

Avec les précédents, les ouvriers forment le plus gros effectif⁴². Le 6 février, contremaîtres, charpentiers et calfats commencent à être congédiés, travail gêné par l'argent nécessaire: « Vu les 6 mois dus aux ouvriers⁴³. » 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^{er} mai, avant de descendre à l'effectif voulu par Castries⁴⁴. 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 renvoyées⁴⁵. 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 3E¹ 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^e de l'effectif ou « ils se trouveraient réduits ainsy que leur famille dans la plus affreuse misère⁴⁶ ». 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 congédiés⁴⁷. 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 Suffren⁴⁸ ». Le ministre le laisse juge, fin mai. Le 21, le marin propose une augmentation de 344 tonneliers, calfats et charpentiers⁴⁹. 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^{er} février, les garde-côtes, de faible valeur, sont rendus à l'agriculture les premiers⁵⁰. Pour les régiments, il faut assurer les relèvees 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 attendue⁵¹. 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 reconstruit⁵². 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 dynamiques⁵³.

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 carcassières⁵⁴ 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^{er} 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^e 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 urbaine⁵⁵. 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 illuminées⁵⁶.

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^e 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 cela⁵⁷. 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 financiers⁵⁸. 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 durerait 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 moien 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 Eichhof⁵⁹...

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^e 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^e 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 paix⁶⁰.

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 1783-1784⁶¹. 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 portuaire⁶². Dans l'état de la documentation disponible qui, par chance, existe en continu

60 Marie Le Masson Le Gofft, *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^e 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^e 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 enclenchée⁶³. C'est 1782 qui voit le quasi-doublement 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 croisière⁶⁴.

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 1789⁶⁵. 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 279⁶⁶. 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 précédente⁶⁷. 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^e 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 suivantes⁶⁸.

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 marine⁶⁹ »... 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^e 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.

LA MÉMOIRE FRANÇAISE DES GUERRES NAVALES EN MÉDITERRANÉE (1815-1914)

Patrick Louvier
Université de Montpellier

Ininterrompue depuis le début du xvii^e siècle, la présence des forces navales françaises en Méditerranée a été une longue suite de patrouilles, de croisières et d'opérations diplomatico-militaires, menées en temps de paix comme en temps de guerre pour défendre les intérêts nationaux contre les puissances régionales comme les marines de guerre ouest-européennes. De ces luttes, la France a conservé, au xix^e siècle, une mémoire partagée entre l'hypermnésie et l'amnésie. Les combats du xvii^e et du xviii^e siècle contre les Hollandais, les Espagnols et les barbaresques tiennent, après 1815, une certaine place dans les récits, mais leur représentation picturale ou monumentale est insignifiante. Non seulement ces anciennes puissances ont cessé d'être des dangers, mais la mémoire des combats passés est désormais largement recouverte par le souvenir amer des luttes livrées contre le Royaume-Uni durant la Révolution et sous l'Empire. Au premier xix^e siècle, cette guerre désastreuse domine l'histoire officielle, ce dont témoignent les nombreuses œuvres commandées¹. L'objectif des commanditaires est d'exalter le courage malheureux des vaincus d'Aboukir², de Trafalgar et de Lissa, et de garder le souvenir des rares luttes victorieuses, telle la prise du HMS *Hannibal* dans la rade d'Algésiras en 1801, et des audacieuses croisières le long des côtes métropolitaines à la fin de l'Empire³. La marine est

- 1 Jérémie Benoît, Hélène Tromparent-de Seynes, Alain Niederlander, Yves-Marie Rocher, Frédéric Lacaille, Florence Le Corre & Frédérique Chapelay, *Maquettes de la Marine impériale. Collection du musée de la Marine à Trianon*, Versailles/Paris/Gand, Château de Versailles/musée de la Marine/éditions Snoeck, 2014, cat. exp. : Versailles, Grand Trianon, 17 juin-14 septembre 2014, p. 84-85.
- 2 À titre d'exemple : Michèle Battesti, *La Bataille d'Aboukir (1798). Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, Paris, Economica, 1998.
- 3 La prise du navire (HMS *Hannibal*) par le contre-amiral Linois est peinte en 1836 par Morel-Fatio, pour le musée de Versailles où elle rejoignit le *Combat du Formidable* (1801) peint par Pierre-Julien Gilbert (1783-1860). En 1837, le même musée accueillit un tableau d'Auguste Meyer (1805-1890), *Combat du vaisseau le Wagram contre plusieurs navires anglais dans la rade de Toulon (5 mai 1813)*. Peint en 1833 par Pierre-Julien Gilbert (1783-1860), le duel du *Formidable* contre une division anglaise devant Cadix fut commandé en 1832 pour le musée de Versailles qui, cinq années plus tard, demanda au peintre Auguste Meyer (1805-1890)

partie prenante de cette réhabilitation mémorielle qui émerge publiquement à la fin de la Restauration. Au milieu du siècle, la visite des nombreux lieux de mémoire napoléoniens, telle l'île de Cabrera, où le prince de Joinville fit rassembler dans un ossuaire, le 3 juin 1847, les restes des prisonniers de Baylen, morts de misère, ou la villa San Martino du prince Démidoff⁴. Formés sous l'égide des anciens capitaines de frégate et de vaisseau des guerres de la Révolution et de l'Empire, les amiraux de la marine de Napoléon III que la III^e République combla d'honneurs – tels Jurien de La Gravière, Pâris ou La Roncière Le Noury – conservèrent vivante et couchèrent par écrit la mémoire orale des combats du début du siècle⁵. Dès le dernier tiers du XIX^e siècle, le regard de la nation et de la marine sur les grandes luttes navales de la Révolution et de l'Empire change de sens. À l'apogée des compétitions africaines et proche-orientales (1882-1904), l'hypothèse d'une nouvelle confrontation franco-britannique ranime la mémoire des combats passés du début du siècle que revisitent les romans, surtout ceux de guerre-fiction⁶ et d'anticipation⁷. L'exaltation de l'énergie des grands marins de l'Empire, les Infernet, les Lalande, les Cosmao, corrige ce que l'industrialisation de la marine et le déclin supposé du sens marin font craindre aux plus pessimistes. Les noms des plus audacieux capitaines de frégate et de vaisseau de l'Empire enrichissent alors l'onomastique navale de la marine républicaine. De toute évidence, le souvenir des luttes menées entre 1792 et 1815 à l'est des approches de Gibraltar est une mémoire bien vivante. La Méditerranée est en outre une zone active de confrontations et de luttes armées durant le long XIX^e siècle qui sépare la fin des guerres de l'Empire (1814-1815) de la Grande Guerre.

Engagées sous la Restauration, les missions de police des mers prennent, à plusieurs reprises, un tour sanglant durant le blocus d'Alger (1827-1830) et dans les derniers temps de la guerre d'indépendance hellénique (1827-1830). Les « missions d'Humanité », pour reprendre la terminologie du temps, mènent

de représenter le combat du *Wagram* contre les navires du blocus anglais devant Toulon (5 mai 1813).

- 4 Anonyme, *Musée de San Martino à l'île d'Elbe, Catalogue des objets de souvenir et d'intérêt historique réunis dans le monument érigé par le prince Anatole de Démidoff en 1856 et dans la villa habitée par l'Empereur Napoléon Premier en 1814*, Florence, Imprimerie Le Monnier, 1860 ; Joseph Blot, *Campagne de l'Iphigénie, croiseur école d'application des aspirants, Souvenirs d'un officier de Marine*, Paris, Lethielleux, s. d., p. 149.
- 5 Vice-amiral Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois*, Paris, Plon, 1882 (2^e éd.), p. 87-88, 313-325 ; *ibid.*, *L'Amiral Roussin*, Paris, Plon, 1888, p. 2 ; Joseph L'Hôpital et Louis de Saint-Blancard, *Correspondance intime de l'amiral de La Roncière Le Noury avec sa femme et sa fille (1855-1871)*, Paris, Librairie ancienne Honoré Champion, 1878, p. X-XI.
- 6 À titre d'exemple : commandant Driant, *Guerre maritime et sous-marine*, Paris, Flammarion, 1908.
- 7 À titre d'exemple : Georges Clerc-Rampal, *30 siècles de guerre navale*, Paris, Charles Delagrave, 1925.

parallèlement les marins français, associés aux escadres britannique et russe, à s'opposer aux forces turco-égyptiennes qu'elles anéantissent dans la rade de Navarin en 1827. Perceptible dès 1833, la division des grandes puissances sur le destin de l'Empire ottoman s'accroît après 1852 et mène la France de Napoléon III à faire le choix de l'alliance turco-britannique contre la Russie durant la guerre de Crimée (1854-1856). Déployée en mer Noire au début de 1854, l'escadre de la Méditerranée prend part à l'attaque ratée puis au siège de Sébastopol (septembre 1854-septembre 1855) et participe en 1855, en mer d'Azov, à toute une série de raids côtiers. Les enjeux coloniaux et impériaux en Afrique du Nord où la France établit en trois générations (1830-*ca* 1910) son hégémonie politique et militaire mobilisent enfin les forces militaires et navales. Bien que l'armée soit le principal instrument de l'hégémonie de la France sur le Maghreb, l'importance des ports nord-africains, la présence d'importantes communautés européennes sur les côtes sont autant de raisons d'engager les forces navales. Si la marine s'en tient essentiellement devant Alger, en 1830, à un rôle de batellerie et d'appui-feu lointain, la capture de Bougie, le 29 septembre 1833, le bombardement de Tanger (6 août 1844) puis la conquête de Mogador, dix jours plus tard, par les forces du prince de Joinville, la prise de Sfax, le 16 juillet 1881, l'affaire de Casablanca enfin, les 5, 6 et 7 août 1907, sont autant d'affaires, parfois difficiles et meurtrières, où les marins tiennent le premier rang⁸.

À des degrés très divers, ces interventions armées de la Marine ont généré une mémoire publique, officielle ou semi-privée, portée par une grande variété de supports, que l'on retrouve alors dans toutes les puissances navales européennes⁹. Les tableaux, les poèmes épiques, la vaisselle, les panoramas, mais également des peintures célèbrent la victoire navale de Navarin, le 20 octobre 1827¹⁰. La mort exemplaire de l'enseigne de vaisseau Bisson se faisant sauter avec sa prise, le 6 novembre suivant, plutôt que de la laisser aux mains de forbans grecs est célébrée par des compositions scolaires, des gravures et des tableaux, mais également par des pièces de théâtre¹¹. Suivant une tradition ouverte à la

8 Jean Meyer & Martine Acerra, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994, p. 187-308.

9 Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2014.

10 Barthélemy Jobert & Pascal Torrès, « Épisode de la bataille navale de Navarin », *Histoire par l'image*, en ligne, consulté le 13 décembre 2019 : <https://www.histoire-image.org/fr/etudes/episode-bataille-navale-navarin>

11 Alphonse Fresse-Montval, *La France illustrée par ses marins, ou prodiges de valeur*, Paris, Librairie enfantine et juvénile P. Maumus, 1844, p. 228-231 ; Maryse Emery & Gérard Guégan, *Hippolyte Bisson. Capitaine du Panayotti*, Paris, Kallimages, coll. « Biographia », 2007, p. 121-158 ; Bruno Bisson, « L'enseigne de vaisseau Hippolyte Bisson (1796-1827) : chemins de mémoire », *Chronique d'histoire maritime*, n° 71, 2011, p. 108-111.

fin de l'Ancien Régime, l'onomastique navale s'inspire de ces luttes¹². Durant la guerre d'Espagne, un des navires de l'escadre de Brest, le *Centaure*, bloqua la rade de Cadix et canonna quelques-unes de ses défenses. Le *Centaure* reçut par la suite le nom du fort de Santi-Petri qu'il avait bombardé. Dès 1828 et pendant près d'un siècle et demi, la marine conserva le souvenir de l'enseigne de vaisseau Bisson (1796-1827) en lui donnant le nom d'une unité de second rang. Pour les monarchies constitutionnelles (1814/1815-1848), l'exaltation de ces faits d'armes démontre non seulement la grandeur de la France « de toujours », loue la loyauté des forces navales, mais confirme également le destin méditerranéen pluriséculaire de la France et ses « droits » sur l'Afrique du Nord comme au Proche-Orient¹³.

100

L'institution navale participe à la construction d'une mémoire combattante dont elle comprend tout l'intérêt qu'elle peut en retirer. Les succès obtenus après 1815 en Méditerranée et sur ses confins – tels le forçage des passes du Tage le 11 juillet 1831, le bombardement de Salé le 2 novembre 1852 et la chute du fort de Kinburn le 17 octobre 1855 – prouvent à la nation la réalité et la permanence d'un relèvement matériel et moral que le Premier Empire avait été incapable de mener à terme, mais que le Second finit de consolider¹⁴. Au-delà des considérations politiques, opportunistes ou non, conserver le souvenir des luttes passées est, pour la marine, un devoir de piété envers ses morts et l'un des plus sûrs moyens de conserver la « chaîne des temps » si souvent malmenée par les soubresauts politiques. Menés exclusivement sur les côtes et dans les eaux brunes, les combats livrés en mer Noire comme en Afrique du Nord ont certes été d'une bien moindre intensité meurtrière que ne l'avaient été les combats de la fin du XVIII^e siècle et du Premier Empire. Pour autant, le bilan humain n'a pas été insignifiant. Aux pertes au combat – cinquante-trois hommes tués à Navarin ; huit marins tués et soixante-neuf blessés à Mogador, un millier de morts et de blessés durant les duels d'artillerie du siège de Sébastopol – s'ajoutent, bien plus nombreux, ceux qu'ont fauchés les épidémies, les maladies endémiques, les fortunes de mer enfin¹⁵. Ces pertes sont parfois soudaines

12 Dr. Charles Pellarin, *Souvenirs anecdotiques. Médecine navale, Saint-Simonisme, Chouannerie*, Paris, Librairie des sciences sociales, 1868, p. 27 ; Martine Acerra, « La symbolique des noms de navires de guerre dans la marine française (1661-1815) », *Histoire, économie et société*, vol. 16, n° 1, 1997, p. 45-61, en ligne, consulté le 7 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3406/hes.1997.1934>.

13 « Fête de Saint-Louis à Tunis », *L'illustration*, 1845, p. 54.

14 Un capitaine de vaisseau (anonymat derrière lequel se cache le vicomte d'Argiot de La Ferrière), *Histoire des combats d'Aboukir, de Trafalgar, de Lissa, du Cap Finistère, et de plusieurs autres batailles navales depuis 1798 jusqu'en 1813, suivie de la relation du combat de Navarin*, Paris, Bachelier/F. Didot/Baudoin, 1829, p. 195-196, 202-203.

15 Pour les pertes au combat, je reprends les données rassemblées pour une prochaine étude sur les engagements armés de la marine en Méditerranée au XIX^e siècle. Pour les frappes épidémiques, on se reportera, avant sa prochaine publication, au travail doctoral de Benoît

et touchent plusieurs centaines d'hommes. Tout l'équipage de la frégate la *Sémillante* – 293 hommes – disparaît ainsi dans les bouches de Bonifacio, le 15 février 1855, dans une des missions logistiques que la marine mène pour les forces assiégeant Sébastopol. De telles calamités sont toutefois exceptionnelles. Les croisières menées pour traquer les pirates de la mer Égée, officiellement poursuivies jusqu'au lendemain de la guerre de Crimée, les diverses opérations humanitaires engagées dans les pays et territoires en guerre civile – la Sicile en 1848, le Liban en 1860, la Crète entre 1866 et 1867 puis entre 1895 et 1897 – ont été également ponctuées de décès provoqués soit par la maladie soit par les chutes et les divers accidents de la vie à bord¹⁶. Les morts de masse comme les morts individuelles ont exigé des réponses rapides afin de prévenir la décomposition des corps, dangereuse et démoralisante, et de rendre les derniers honneurs aux défunts. Dès la Restauration, l'ouverture de cimetières, l'érection de monuments funéraires mais également leur entretien deviennent des questions récurrentes et d'autant plus embarrassantes que ces lieux dispersés sont *de facto* placés sous diverses autorités. Alors même que les combats livrés en Méditerranée ont produit une ample moisson de « souvenirs », mais également de nombreuses œuvres et pièces de commande, la mémoire gouvernementale et surtout navale de ces luttes fut une entreprise désordonnée, incapable de rassembler les trophées comme les reliques dans un site. L'intention d'un projet monumental ne semble pas avoir manqué, particulièrement sous les monarchies parlementaires, mais sans dépasser le stade des velléités.

Cette étude envisagera la construction, la préservation comme la fragmentation de la mémoire des guerres navales en Méditerranée au XIX^e siècle, s'inspirant de plusieurs recherches et chantiers historiographiques. Engagée sous l'égide de Frédéric Rousseau, une approche historique des musées – qu'il avait nommée la muséohistoire – nous avait conduit, Jean-Baptiste Bruneau, Thomas Vaisset et moi-même, à reconsidérer les logiques et les fins du musée naval du Louvre, le premier et principal lieu de mémoire national de la marine¹⁷. Des recherches ultérieures sur les musées navals

Pouget : « *Un choc de circulations* ». *La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856). Médecine navale, géostratégie et impérialisme sanitaire*, thèse d'histoire sous la dir. de Walter Bruyère-Ostells, ED 355 : Espaces, cultures, sociétés, Aix-en Provence, décembre 2017.

16 Alain Cabantous & Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Belin, 2018, p. 88-116 ; Patrick Louvier, « La marine française dans les opérations de sortie de crise et de rétablissement de la paix en Méditerranée (1848-1870) », dans Antoine Coppolani, Charles-Philippe David & Jean-François Thomas (dir.), *La Fabrique de la paix. Acteurs, processus, mémoires*, Presses universitaires de Laval (Canada), 2015, p. 177-186 ; Patrick Louvier, « Les maladies et les accidents dans la marine de guerre française en Méditerranée au XIX^e siècle (1815-1914) », *Corps*, n° 15, 2017, p. 305-314.

17 Jean-Baptiste Bruneau, Patrick Louvier & Thomas Vaisset, « Guerres contemporaines et empire colonial au musée national de la Marine : un archipel évanoui ? », dans Frédéric

européens avaient alors été l'occasion de comparer leur genèse¹⁸. Enrichie par les travaux de M^{me} Géraldine Barron-Fortier sur l'amiral Pâris et le musée de la Marine¹⁹, notre réflexion s'attachera ici à comprendre pourquoi le musée naval du Louvre, les musées toulonnais et l'arsenal varois n'ont pu devenir des reliquaires cohérents des combats menés au XIX^e siècle. L'analyse des lieux funéraires ultra-marins, mais surtout leur histoire propre, doivent beaucoup aux travaux récents sur les politiques de mémoire publiques aux lendemains des guerres²⁰. Le mémoire de maîtrise de M^{lle} Moata Rey sur la bataille de Navarin comme les études biographiques sur l'enseigne de vaisseau Bisson ont littéralement inventé les grands lieux de mémoire de l'ingérence française dans la guerre d'indépendance hellénique²¹. Si le livre d'Orlando Figes, éminent spécialiste de la Russie tsariste, s'est révélé assez décevant pour notre travail, les ressources électroniques sur les cimetières alliés et russes en Crimée²², les recherches de Benoît Pouget et de Walter Bruyère-Ostells sur les dimensions anthropologiques et mémorielles des conflits du premier XIX^e siècle ont été une source d'informations et d'inspiration importante²³. Les abondants travaux sur les entreprises funéraires²⁴ et les expressions monumentales de la

Rousseau (dir.), *Les Présents des passés douloureux. Musées d'histoire et configurations mémorielles. Essais de muséohistoire*, Paris, Michel Houdiard éditeur, 2012, p. 162-196.

- 18 Boris Klipnis, « L'armée et les musées militaires russes », dans Georges Nivat (dir.), *Les Sites de la mémoire russe*, t. I, *Géographie de la mémoire russe*, Paris, Fayard, 2007, p. 327-332; Vladimir Lapine, « Les noms des navires de guerre », dans Georges Nivat (dir.), *op. cit.*, p. 337-339; Hélène Tromparent-de-Seyne et al., *Maquettes de la marine impériale*, *op. cit.*
- 19 Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation. Itinéraire d'un marin, Edmond Pâris (1806-1893)*, thèse sous la dir. de Marie-Noëlle Bourguet, université Paris-Diderot-Paris VII, 2015, p. 451-535; *ead.*, « Le musée de Marine du Louvre : un musée des techniques ? », *ARTEFACT, Techniques, Histoire et Sciences Humaines*, n° 5, 2017, p. 143-162.
- 20 À titre d'exemple et de bilan historiographique : Rémi Dalisson, « Les racines d'une commémoration : les fêtes de la Revanche et les inaugurations de monuments aux morts de 1870 en France (1871-1914) », n° 274, 2014, *Revue historique des armées*, en ligne, consulté le 13 décembre 2019 : <http://journals.openedition.org./rha/7994>.
- 21 Maryse Emery & Gérard Guégan, *Hippolyte Bisson*, *op. cit.* ; Moata Rey, *L'Impact iconographique de la bataille de Navarin (1827-1927)*, 2 tomes, université Paul-Valéry, Montpellier 3, mémoire de master 1 en histoire militaire, défense et politique de sécurité, sous la dir. de Patrick Louvier, 2010 ; Bruno Bisson, « L'enseigne de vaisseau Hippolyte Bisson (1796-1827) : chemins de mémoire », art. cit., p. 108-111.
- 22 À titre d'exemple : <https://www.republicain-lorrain.fr/actualite/2013/03/10/les-fantomes-de-crimée-et-ukrainevoyage.com>, « Circuit Crimée-Guerre de Crimée ».
- 23 Orlando Figes, *Crimea. The Last Crusade*, Penguin Books, 2011, p. 467-492 ; Walter Bruyère-Ostells, Benoît Pouget & Michel Signoli, « Corps meurtris des combattants du XIX^e siècle, approches croisées histoire-anthropologie », *Corps*, n° 15, 2017, p. 245-248 ; Benoît Pouget & Walter Bruyère-Ostells, « Des cadavres de militaires français morts hors du combat dans la guerre de Crimée (1854-1856) », *Corps*, n° 15, 2017, p. 293-304 ; Walter Bruyère-Ostells, « Entre *topoi* et oubli : la mémoire de la captivité des combattants de la Grande Armée à travers leurs témoignages », à paraître. Je remercie le professeur Bruyère-Ostells pour m'avoir donné le texte de sa communication.
- 24 Annette Becker, *Les Monuments aux morts. Patrimoine de la Grande Guerre*, Paris, Errance, 1988 ; Luc Capdevila & Danièle Voldman, *Nos morts. Les sociétés occidentales face aux tués*

Grande Guerre²⁵ ont été précieux pour interpréter les archives diplomatiques et navales relatives au financement comme à la restauration des cimetières navals en mer Égée. Dans une certaine mesure, la partie que je consacre aux sépultures navales en Méditerranée s'inscrit dans les recherches récentes sur la gestion des corps tués ou morts dans des situations de crise où coopèrent les historiens, les ethnologues, les anthropologues et les médecins²⁶.

UNE MASSE CONSIDÉRABLE DE RELIQUES, DE TROPHÉES ET DE DOCUMENTS, DISPERSÉE ENTRE PARIS ET LES VILLES DE PROVINCE

Tout devait contribuer, au XIX^e siècle, à rassembler rapidement en France les représentations, les reliques comme les trophées que ramènent et génèrent les campagnes navales et amphibies. La France se dote non seulement, dès 1827, d'un musée naval parisien, qui jouit d'une certaine notoriété, mais également d'antennes dans les ports de guerre, quasi inconnues toutefois du grand public²⁷. En outre, les opérations ultra-marines, proches ou lointaines, comme les manifestations de la puissance maritime, telles que les revues navales ou les visites d'État dans les ports de guerre, sont l'objet de commandes picturales²⁸. Tout au long du siècle, ces commandes sont confiées à une exceptionnelle suite de peintres de grand talent – tels Ambroise Louis Garneray (1783-1857), Théodore Gudin (1802-1880), Barthélémy Lauvergne (1805-1871),

de la guerre (XIX^e-XX^e siècles), Paris, Payot, 2002 ; Thierry Hardier & Jean-François Jagielski, « Le corps des disparus durant la Grande Guerre : l'impossible deuil », *Quasimodo*, n° 9, « Corps en guerre, t. II, Imaginaires, idéologies, destructions », 2005, p. 75-95 ; Béatrix Pau-Heyriès, « La démobilisation des morts français et italiens de la Grande Guerre », *Revue historique des armées*, n° 250, 2008, p. 66-76 ; ead., *Le Ballet des morts. État, armée, familles : s'occuper des corps de la Grande Guerre*, Librairie Vuibert, 2016.

- 25 On recommandera ici la consultation du numéro spécial des *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n° 113-114, 2014, consacré aux « mémoires de la Grande Guerre ». On peut également se reporter au dossier « La commémoration en pratique » paru en 2016 (n° 121-122).
- 26 Outre les numéros 8 et 9 de la revue *Quasimodo*, dédiée aux atteintes corporelles en situation extrême (guerre, sport de compétition, dictatures), les travaux des chercheurs de l'UMR ADES sont d'une particulière importance et disposent de deux plateformes : la revue *Human Remains and Violence: An Interdisciplinary Journal*, éditée depuis 2015 par l'université de Manchester, et la revue *Corps*, que dirige l'anthropologue Michel Signoli. Les travaux des navalistes y sont encore peu nombreux, mais bien reçus grâce aux liens établis avec cette UMR via le CHERPA de l'IEP d'Aix, où Benoît Pouget est un relais inappréciable.
- 27 Établi au Louvre, le musée de la Marine est invité, en 1937, à déménager ses collections au Palais de Chaillot où une exposition est organisée en juin 1943. Le déménagement définitif au Trocadéro se fit après la guerre. A.M.M. de service, « Du Louvre à Chaillot. Le musée de la Marine dans la tourmente. Nouvelles acquisitions et projets en cours », *Neptunia*, n° 1, 1^{er} trimestre 1946, p. 2-10. Ce numéro se trouve intégralement en format PDF sur le site de la revue *Neptunia*.
- 28 À titre d'exemple : « Félix Ziem, Toulon, visite du président Loubet aux escadres française et italienne, 10 avril 1901 », dans Musée national de la Marine., *Trésors du Musée national de la Marine*, Paris, Réunion des musées nationaux/musée national de la Marine, 2006, p. 65.

Auguste Mayer (1805-1890), Léon Morel-Fatio (1810-1871) et Félix Ziem (1821-1911) – qui, peintres officiels de la marine ou non, disposèrent du soutien de l'institution²⁹. Les dessinateurs, les aquarellistes, les photographes talentueux ne manquent pas enfin au sein des états-majors³⁰. Outre les maquettes des navires que construisent toujours les arsenaux au premier XIX^e siècle, le savoir-faire modéliste produit également des dioramas d'une remarquable finesse d'exécution³¹. Réalisé sans doute peu de temps après le second conflit mondial par Georges Fouillé (1909-1994), la prise du fort de Mogador en 1844 montre l'ultime réduit marocain après la victoire du prince de Joinville³². L'attention du public enfin est attirée par la médiatisation de grands engagements tels que la bataille de Navarin, que font connaître des dizaines de gravures, de poèmes comme le spectaculaire panorama parisien du colonel Langlois. Suivant ce succès, de grandes compositions panoramiques illustrent la prise d'Alger, puis le siège de Sébastopol³³. À ces œuvres et commandes diverses s'ajoute enfin, ramenée des campagnes d'Algérie, du Maroc, de Tunisie et de Crimée, l'habituelle moisson des trophées : canons de côtes, armes blanches, clés de ville et pavillons. De leurs campagnes, les combattants ramènent enfin des reliques, tel le sabre de l'amiral de Dompierre d'Hornoy « tortillé comme une vrille » par le coup qui frappa la dunette du *Ville de Paris* le 17 septembre 1854, et que cet officier général exposait à la fin de sa vie dans sa demeure parisienne³⁴. Si les campagnes militaires et diplomatiques en Méditerranée produisent et alimentent une masse documentaire considérable, son rassemblement a toutefois échoué pour des raisons tout à la fois conjoncturelles et institutionnelles. Les diverses pièces ont été dispersées entre les ports de guerre et les musées parisiens et

29 Moata Rey, *L'impact iconographique de la bataille de Navarin (1827-1927)*, op. cit., t. I, p. 56-71. Sur Théodore Jean Antoine de Gudin, voir en ligne : <https://peintres-officiels-de-la-marine.com/huile/gudin.htm> (consulté le 13 décembre 2019). Sur Barthélemy Lauvergne, voir en ligne : <http://mm.webmuseo.com/ws/musee-national-marine/app/collection/record/9998> (consulté le 13 décembre 2019).

30 Musée national de la Marine, *Lumineuse Algérie (1830-1930)*, sous le regard des peintres de marines, Paris, musée national de la Marine, 2010, p. 7-8 ; François Bellec, *Carnets de voyages des peintres de la marine*, Marine nationale, Ouest-France, 2007.

31 À titre d'exemple : la maquette dite Joannis. « Restauration d'un diorama. L'abattage de l'obélisque de Louxor », *Neptunia*, n° 273, mars 2014, p. 46-47.

32 Le diorama de la prise de Mogador (Inv. 53 OA 8) est rangé dans les réserves depuis quelques années en prévision d'une exposition annulée ou repoussée. L'enlèvement des dioramas coloniaux du musée gêne leur identification. Je suis très reconnaissant à M^{me} Christina Baron, responsable de l'antenne toulonnaise du musée de la Marine, de m'avoir donné d'amples informations sur les deux dioramas de ce peintre que le directeur du musée de la Marine, le commandant Vichot, voulut adjoindre aux œuvres picturales.

33 Musée des Beaux-Arts de Caen, *Jean-Charles Langlois (1789-1870)*, *Le spectacle de l'histoire*, Paris, Somogy/musée des Beaux-Arts de Caen, 2005 ; Moata Rey, *L'Impact iconographique de la bataille de Navarin (1827-1927)*, op. cit., t. I.

34 Étienne Tréfeu, *Nos marins*, Paris, Berger-Levrault, 1888, p. 98.

provinciaux, particulièrement les musées navals du Louvre et de Toulon que tout vouait pourtant à devenir les principaux reliquaires des combats navals et amphibies en Méditerranée.

LE MUSÉE NAVAL DU LOUVRE : UN MUSÉE DE LA TECHNIQUE ET DES EXPLORATIONS

Initialement conçu en 1827 afin de promouvoir l'excellence technique et savante des forces navales et réhabiliter leurs missions publiques, le musée de la Marine, initialement appelé « musée Dauphin », est surtout consacré aux explorations ultra-marines comme aux sciences navales³⁵. Par la suite, cette orientation n'est pas remise en cause, d'autres musées, tel le château de Versailles, se consacrant à l'exaltation de la marine « au combat »³⁶. Tel qu'il apparaît dans les rares articles et notices qui lui sont consacrés avant 1870, le musée naval du Louvre est un conservatoire de modèles, souvent fabriqués dans les arsenaux, et des instruments nautiques, mais également un musée d'ethnographie dont les murs sont ornés d'armes exotiques – « lances, casse-têtes, massues, flèches, javelots des indigènes de l'Océanie³⁷ ». Dans la notice détaillée qu'il consacre au musée dont il fut conservateur sous le Second Empire, Antoine-Léon Morel-Fatio (1810-1871) distingue quatre espaces : « ports et arsenaux, construction navale, modèles de bâtiments, objets d'arts et pièces historiques ». Tandis que les collections ethnographiques, extrême-orientales et océaniques, sont rassemblées selon leurs régions d'origine, les objets provenant du monde méditerranéen sont dispersés entre les salles proprement navales du musée³⁸. La mémoire combattante régionale s'est dissoute dans cette scénographie peu sensible aux *militaria*. Les représentations des faits d'armes des XVIII^e et XIX^e siècles, tel que le combat du *Guillaume Tell* devant Malte en 1800, sont perdues au milieu des ancres, des maquettes et des dessins de pirogues et de jonques³⁹. Entre 1871 et 1914, l'orientation muséographique, sous l'égide de l'amiral Pâris et de ses successeurs, l'amiral Miot (1893-1900) et Jean Destrem (1901-1921), va dans le sens des principes

- 35 J.-A. Adolphe Caillé, *Considérations d'art et de politique, à propos du musée de la Marine au Louvre*, Paris, Dolin, 1839, p. 10-17 ; Jean-Baptiste Bruneau, Patrick Louvier & Thomas Vaisset, « Guerres contemporaines et empire colonial au musée national de la Marine : un archipel évanoui ? », art. cit., p. 182-187 ; Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation, op. cit.*, p. 147.
- 36 Maeva Bonfanti, « La collection de marines du château de Versailles », *Neptunia*, n° 288, décembre 2017, p. 23-27.
- 37 Anonyme, « Le musée naval de la Marine », *Le Magasin pittoresque*, 1847, p. 14.
- 38 Amiral Miot, *Promenade au musée de la Marine*, Paris, Imprimeries réunies, 1898 ; Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation, op. cit.*, p. 480.
- 39 Léon Morel Fatio, *Notice des collections du musée de la Marine exposées dans les galeries du musée impérial du Louvre*, Paris, Charles de Mourgues Frères, 1865, p. I-XIV ; 1^{re} partie, « Musée Naval », p. 434-436.

définis sous la Restauration : promouvoir l'art et l'archéologie navals, honorer les marins explorateurs – Bougainville, La Pérouse, Dumont d'Urville et Bellot –, conserver les plus belles maquettes⁴⁰. Si les Invalides collectent une partie des trophées, tels les drapeaux pris à Mogador, les dons des particuliers – diplomates, marins, soldats – et du ministère enrichissent le musée d'armes et d'objets divers ramenés des campagnes navales et amphibies⁴¹. Établi avec grand soin, le catalogue de 1909 dénombre ainsi deux trophées ramenés de Sébastopol qui voisinent avec des armes océaniques, « sept canons provenant de la conquête de Madagascar » et trois bouches à feu chinoises⁴². La campagne de Tunisie (1881) permet de glaner diverses pièces données par l'amiral Miot (1827-1900) et le vice-amiral Conrad (1824-1891)⁴³. L'amiral Pâris accepte d'exposer les clés de la casbah de Sfax livrées aux forces de l'amiral Miot en juillet 1881, ainsi qu'un boulet en pierre ramené de Bizerte, vestige sans doute d'une ancienne batterie de côte, et un drapeau pris à l'ennemi⁴⁴. Les peintures montrant les grandes affaires militaires sont enfin quasi absentes du musée naval du Louvre.

Suivant les canons du romantisme orientalisant et maritimiste, ces œuvres souvent monumentales ont suscité un engouement tel que les particuliers fortunés et les familles souveraines les ont disputées aux institutions officielles⁴⁵. Le musée du Luxembourg, le musée de Versailles⁴⁶ et quelques établissements provinciaux (Caen, Martigues, Narbonne) se sont partagé les « marines orientalistes » acquises par les pouvoirs publics⁴⁷. Leur dispersion

40 Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation, op. cit.*, p. 456-551 ; Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine au Louvre (1827-1939). Une histoire mouvementée. Seconde partie », *Neptunia*, n° 288, décembre 2017, p. 4-13.

41 Camille Beaulieu, *Le Musée de la Marine*, Paris, Édition de l'Idée, 1906, p. 17-19 ; Jean Destrem & Georges Clerc-Rampal, *Catalogue raisonné du musée de la Marine*, Paris, Imprimerie française, 1909, p. 505-508.

42 *Ibid.*, notices 2008, 2009, 2010, 2024, p. 504-507.

43 *Ibid.*, notice 2010, p. 505 ; Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation, op. cit.*, p. 482.

44 La réplique des clés a été donnée en avril 2017 par le ministre de la Défense Jean-Yves Le Drian en visite en Tunisie. Une de ces clés a été déposée en juillet 2017 à la Maison de la France à Sfax au terme d'une commémoration complexe, unissant le souvenir anticolonial aux revendications régionales « sudistes », pour être ultérieurement remise au maire de la ville de Sfax aux lendemains des élections municipales de janvier 2018. Voir « Tunisie-France : la symbolique des clefs de la ville de Sfax (album photo) », en ligne : <https://www.leaders.com.tn/article/22093-tunisie-france-la-symbolique-de-la-restitution-des-clefs-de-la-ville-de-sfax-album-photos> (consulté le 13 décembre 2019).

45 Paul Roger, « Eugène Isabey, peintre de marine à l'époque du romantisme », *Neptunia*, n° 252, décembre 2008, p. 48-52 ; Stéphanie Debuiche, « Théodore Gudin au musée national de la Marine », *Neptunia*, n° 210, décembre 2010, p. 24-32.

46 Maeva Bonfanti, « La collection de marines du château de Versailles », art. cit., p. 23-34.

47 Le colonel Langlois fonda un musée à Caen, dans sa province natale, où est déposée une vue de la bataille de Navarin, tandis que Félix Ziem, le peintre de marines le plus prolifique de son temps, constitua un musée à Martigues où ce Bourguignon vécut de 1860 à 1876. Laure

frappe inévitablement les représentations des grandes batailles (Navarin, Alger, Sébastopol) et les faits d'armes mineurs (Tanger, Mogador, Salé, Sfax)⁴⁸. Au début de la monarchie de Juillet, les visiteurs du musée du Luxembourg peuvent ainsi voir de Théodore Gudin (1802-1880) – encore peu connu – le *Coup de vent le 16 juin 1830 à Sidi Ferruch* et, quelques années plus tard, du même peintre, le *Coup de vent en rade d'Alger* peint en 1831. Commandée par Louis-Philippe pour le musée historique de Versailles en 1836, la toile *L'Attaque d'Alger* d'Antoine-Léon Morel-Fatio (futur peintre de la marine) est exposée au salon des artistes français, à Paris, en 1837 (fig. 1 & 2). Quelques années plus tard, l'ébouriffante *Vue du port de la ville d'Alger* de Barthélémy Lauvergne (1805-1871) est achetée par l'État, mais sans rentrer dans les collections navales avant... 1943⁴⁹. Il faut attendre l'année suivante pour que le musée de la Marine reçoive son premier tableau de Navarin, une grande marine d'Auguste Mayer (fig. 3), peinte en 1840⁵⁰. Les représentations des opérations navales durant la guerre de Crimée – le transport des forces d'Algérie, le bombardement de Sébastopol – sont également dispersées entre des musées régionaux – Narbonne qui accueille beaucoup de toiles du peintre toulonnais Vincent Courdouan – et parisiens⁵¹. Avant la Grande Guerre donc, seule une poignée de tableaux illustrant les campagnes en Méditerranée coloniale comme en mer Noire sont acquis ou seulement déposés au musée naval du Louvre⁵², dont la vocation ethnologique et archéologique se prêtait mal sans doute à des peintures éblouissantes certes mais étaient riches en erreurs matérielles⁵³.

Dans les ports de guerre, au premier chef Toulon, l'exaltation des faits d'armes, la collection comme l'exposition des trophées et des reliques navals souffrent autant de la modestie des moyens alloués aux musées navals locaux que de l'échec d'un grand projet commémoratif.

Ménétrier, « Construire sa postérité d'artiste : le cas Félix Ziem (1905-1910) », *Sociétés & Représentations*, vol. 37, n° 1, 2014, p. 161-177.

48 Moata Rey, *L'Impact iconographique de la bataille de Navarin (1827-1927)*, op. cit., t. II, annexes non paginées 34-38.

49 Musée national de la Marine, *Sous le regard des peintres de marines*, op. cit., p. 5.

50 <http://mnm.webmuseo.com/ws/musee-national-marine/app/collection/record/9975>

51 https://fr.wikipedia.org/wiki/Vincent_Courdouan#/media/File:Courdouan-Embarquement_des_zouaves.jpg.

52 Jean Destrem & Georges Clerc-Rampal, *Catalogue raisonné du musée de la Marine*, op. cit., notice 1748, page 455 ; Stéphanie Debuiche, « Théodore Gudin au musée national de la Marine », art. cit., p. 26.

53 Hypothèse que je tire de la lecture du livre de Georges Clerc-Rampal, *30 siècles de guerre navale* (op. cit., p. 41) où ce dernier, par la bouche d'un officier de marine passionné d'archéologie navale, se moque d'un tableau du peintre de Marine Ziem montrant la visite des forces italiennes à Toulon en 1901.



1. Jean Antoine Théodore de Gudin, *Attaque d'Alger par terre et par mer, 29 juin 1830*, huile sur toile, 132,5 x 193,5 cm, 1831, Versailles, Château de Versailles, INV. MV 1804



2. Jean Antoine Théodore de Gudin, *Attaque d'Alger par terre et par mer, 29 juin 1830*, huile sur toile, 132,5 x 193,5 cm, 1831, Versailles, Château de Versailles, INV. MV 1804



3. Auguste Mayer, *Le Soir après la bataille de Navarin*, 1827, huile sur toile,
h. 94,5 cm, L. 162,5 cm., 1840, Paris, musée de la Marine, inv. 9 OA 16

L'ARSENAL ET LA VILLE DE TOULON : UN RELIQUAIRE QUASI-VIDE DES EXPLOITS DE LA MARINE EN AFRIQUE COMME EN ORIENT

Toulon aurait pu et dû devenir le reliquaire des faits d'armes navals en Méditerranée. Unique port de guerre métropolitain régional après la restitution des bases italiennes en 1814-1815, Toulon est le centre logistique de la prise d'Alger, puis de la conquête de l'Algérie. Le port de guerre varois s'impose par la suite comme le premier port d'armement durant la guerre de Crimée et lors des affaires égéennes et proche-orientales du second XIX^e siècle (Liban, Crète). Autant de conditions favorables qui auraient admirablement servi la création d'un lieu de mémoire muséal ou monumental auquel pensèrent le Premier Empire et la Restauration.

Inventant le musée à flot à des fins dynastiques, l'Empereur avait envisagé en 1807 de sauver des hasards de la guerre la frégate *Muiron* qui s'était illustrée dans de beaux combats après 1798. Transmise à Decrès, puis au préfet maritime, la frégate devait être conservée comme monument et placée « dans tel lieu du port où elle frappera davantage tous les regards et où il sera le plus facile de perpétuer sa conservation ». Ancrée dans le port de Toulon, la frégate est ornée en lettres d'or de cette légende : « La *Muiron*, prise en 1797 dans l'arsenal de Venise par le conquérant de l'Italie. Elle ramena d'Égypte en 1799 le sauveur de la France ». La Restauration ne pouvait pas toutefois voir d'un œil favorable le projet de conservation de la *Muiron* qui, au terme d'une longue vie active, devint un ponton et disparut au début du Second Empire, tandis que les autres souvenirs du navire, une superbe maquette anciennement propriété de l'impératrice Joséphine et un tableau d'Auguste Meyer, sont respectivement au musée de la Marine de Paris et à Versailles⁵⁴.

La seconde occasion de faire de Toulon un grand lieu de mémoire guerrier échoua au lendemain de la prise d'Alger. Le port varois, qui avait été la base de soutien de l'expédition, devait recevoir une colonne rostrale, surmonté d'un phare. Soumis à Charles X, le 22 juillet 1830, le projet prévoyait de fondre cette colonne avec le bronze des canons pris à Alger, et d'y graver les noms des bâtiments et les numéros des régiments engagés. Proposé au nouveau régime, ce monument commémoratif, sans doute inspiré de la colonne de la place Vendôme, ne fut jamais réalisé, le ministère de la Marine coupant court aux demandes toulonnaises. Étonnamment, le gros canon de côtes barbaresque, la « Consulaire », le plus impressionnant trophée ramené d'Alger, ne fut pas déposé à Toulon, mais passa au port de Brest où cette bouche à feu fut érigée

54 Jean-Marcel Humbert & Bruno Ponsonnet, *Napoléon et la mer. Un rêve d'Empire*, Paris, Éditions du Seuil/musée national de la Marine, 2004 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Muiron_\(fr%C3%A0gatte\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Muiron_(fr%C3%A0gatte)).

et ornée d'un coq⁵⁵. Maître d'œuvre de l'expédition navale, l'amiral Duperré (1775-1846), qui avait exercé d'importants commandements en Méditerranée à la fin de l'Empire, est célébré, un siècle après sa naissance, par une statue... que lui dresse sa ville natale La Rochelle. Pour finir, fort peu de choses donc, et tardivement installées, comme cette plaque de marbre célébrant la conquête de l'Algérie que l'on posa sur le quai du Mourillon, lors du centenaire de 1930.

Les régimes successeurs n'ont laissé à Toulon aucun monument d'envergure. Une plaque de la statue en bronze élevée en 1847 pour célébrer les grands marins européens rappelle les faits d'armes marocains du prince de Joinville, dont la marine garda un bon souvenir, mais que ni la Deuxième République ni le Second Empire n'ont voulu honorer d'un autre monument⁵⁶. À notre connaissance, Navarin, Sébastopol ou Kinburn ne suscitèrent pas le projet de transformer un des navires engagés dans ces affaires en relique monumentale⁵⁷. La guerre de Crimée et le siège de Sébastopol furent certes l'objet de commandes commémoratives, picturales et sculpturales, et d'une large moisson de trophées, mais qui furent déposés à Paris ou en province. La statue de *Notre-Dame de France* qui surplombe la ville du Puy-en-Velay a été façonnée en 1860 avec la fonte issue des canons russes de la prise de Sébastopol. La place très secondaire de la Méditerranée durant la guerre de 1870-1871 confirme une forme d'amnésie locale, interrompue par l'érection en 1884 du monument aux marins morts durant l'Année Terrible sur le sol métropolitain⁵⁸. Ni l'expédition de Tunisie de 1881 ni les combats au Maroc ne laisseront de trace dans l'espace toulonnais, pas plus que la venue des escadres russe et italienne, les peintures commandées à ces occasions demeurant à Paris. Il faut attendre la Grande Guerre pour voir de nouveau la guerre s'inscrire dans l'espace toulonnais par des hommages odonymiques⁵⁹.

Alors que le port de Toulon ne parvient pas à se doter d'un monument d'exception pour célébrer les nombreuses pièces héritées des entreprises guerrières, régionales ou lointaines, qui se trouvent dispersées chez les particuliers (officiers de marine, administrateurs, anciens matelots) et dans les

55 Voir Frédérique Guiziou, « Le canon de Brest retrouvera-t-il Alger ? », *Ouest France*, lundi 28 novembre 2011, en ligne : https://brest.maville.com/actu/actudet_-Le-canon-de-Brest-retrouvera-t-il-Alger-_53417-2047540_actu.Htm.

56 Auguste Jal, s.v. « Suffren (les vaisseaux le) », dans *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire errata et supplément pour tous les dictionnaires historiques d'après les documents authentiques inédits*, Paris, Henri Plon, 1867, p. 1158.

57 Quelques pièces des navires les plus illustres de la marine, tels les frontaux de dunette de la *Triomphante* et du *Bayard* de l'escadre Courbet, furent conservées pieusement pour être exposées au musée de la Marine. Les musées de Brest et de Lorient conservent également des reliques des campagnes extrême-orientales.

58 Monument que l'on peut voir en sortant de la gare de Toulon en descendant vers la mer.

59 Voir s.v. « Victor Bastien Senès », dans *Parcours de vie dans la Royale*, en ligne : http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_senes.htm.



4. Vincent Courdouan, *Le Combat du Romulus*, huile sur toile,
1848, Toulon, musée national de la Marine

collections municipales et navales. Le musée municipal, qui est essentiellement un musée « des beaux-arts », donne à voir quelques pages d'histoire militaire contemporaine. Présenté en 1847, *Le Combat du Romulus* de l'artiste toulonnais Vincent Courdouan, est acquis, puis exposé⁶⁰ (fig. 4). En 1895, le plan-relief de la ville, exposé auparavant au musée naval du Louvre, est confié au musée⁶¹. La plupart des souvenirs, trophées et reliques se trouvent soit chez les particuliers et les antiquaires, soit cachés « au premier étage d'un vieux bâtiment, situé à l'intérieur de l'enceinte de l'arsenal dans un coin où l'on avait rarement l'occasion de passer et où le petit écriteau discrètement accroché au-dessus de sa porte n'attirait guère l'attention ». Passé la porte, deux petites salles accueillent le visiteur. Si les maquettes comme les magnifiques figures de proue dominaient, on trouvait également des « reliques d'hommes et de navires disparus »⁶². « Tout cela arrimé sans classement ni méthode, avec le souci unique et manifeste de faire tenir beaucoup de choses en peu de places⁶³. » À l'autre extrémité de l'arsenal, une salle d'armes établie par la direction de l'artillerie navale donnait à voir des centaines de sabres, de piques, de poignards « de tous pays et de toutes époques », disposés en « immenses motifs décoratifs » et dominés par la figure de proue de la *Bellone*⁶⁴. D'abondantes ressources, de beaux trésors donc, mais dispersés et quasi-invisibles, avant que le rassemblement des collections navales et municipales dans l'entre-deux-guerres, la politique décorative des bureaux de l'état-major et, bien sûr, la refonte du musée de la Marine après 1945 ne donnent enfin aux collections navales le cadre et la publicité qu'elles méritaient⁶⁵.

AU-DELÀ DES CÔTES NATIONALES : DES CENTAINES DE MORTS À INHUMER ET DE TOMBES À ENTRETENIR

En Méditerranée, où la marine de la France croise et se bat presque sans interruption depuis le XVII^e siècle, les traces matérielles de ses faits d'armes ne se limitent pas, loin s'en faut, au territoire métropolitain. En 1863, on devine encore dans les eaux de la baie de Sébastopol les restes des carcasses de la flotte sabordée au début du siège. Si le port se relève dans les années 1870 avec l'achèvement de la liaison ferroviaire Moscou-Crimée, l'activité renaissante de

60 La toile se trouve aujourd'hui dans le Musée naval.

61 Charles Ginoux, *Notice des tableaux, sculptures et autres objets d'art exposés dans les galeries*, musée-bibliothèque de Toulon, Toulon, 1900 ; Alain Niderlinder, « Le Musée de la Marine et ses collections », *Neptunia*, n° 195, 1994, p. 46.

62 Capitaine de vaisseau Ollivier Zabulon Díaz de Soria, « Le Musée naval de Toulon », *Neptunia*, 13, 1^{er} trimestre 1949, p. 2.

63 *Ibid.*, p. 2.

64 *Ibid.*, p. 3.

65 *Ibid.*, p. 2-6.

l'arsenal se situe dans un étrange décor de maisons neuves et de ruines militaires que domine la statue de bronze de l'amiral Lazareff. Visitant Sébastopol, le vicomte de Vogüé se fait un pieux devoir de visiter tous les grands cimetières militaires, français, britanniques et russes qui ourlent la forteresse⁶⁶. En 1886, il s'agit encore d'un « cadavre de ville, enseveli sous un amas de pierres émiettées par les ombres », écrit le diplomate français. Parcourant les hauts lieux du siège, le bastion du mâât des alliés, la tour Malakoff, ce dernier trouve, en fouillant le sol de sa canne, toute une moisson de balles et d'éclats parsemant les anciennes tranchées⁶⁷. La géographie héroïque de la marine comprend également les lieux où les combats comme l'épidémie fauchèrent en masse les marins et les soldats qu'il fallut enterrer avant de penser honorer leur mémoire et en garder le souvenir.

ENTERREUR AU PLUS VITE ET LE PLUS DIGNEMENT POSSIBLE LES VICTIMES DES GRANDS DÉSASTRES

Avant que la démocratisation politique du second XIX^e siècle et les clameurs de l'opinion publique n'étendent en 1920 cette mesure à tous les combattants, le rapatriement des corps des militaires, morts à l'étranger, est réservé à une poignée de chefs militaires, tels Bruat et Courbet⁶⁸. Comme le retour des dépouilles exige de lourdes précautions administratives et sanitaires, l'immense majorité des soldats et des marins qui décèdent en Méditerranée est donc inhumée *in situ*. Le traitement funéraire de leur corps suit au XIX^e siècle plusieurs modes parallèles et non concurrents : l'enterrement – bien plus rarement la crémation –, fort peu efficace avant la mise en service de matériels spécialisés, l'ensevelissement à la mer enfin⁶⁹. L'immersion des morts, qui est un des poncifs des romans et des films de guerre, est assez souvent signalée durant les crises épidémiques. On livre ainsi à la mer nombre de marins alliés durant l'épidémie cholérique de l'été 1854, quand les navires embossés devant Varna, en Bulgarie ottomane, appareillent pour fuir les « miasmes »

66 Vicomte Eugène-Melchior de Vogüé, *Yalta. La Crimée historique*, p. 30, en ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1166155.textelimage>

67 *Ibid.*, p. 27-28.

68 Jean Martinant de Prêneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat en histoire sous la dir. du professeur Philippe Levillain, université Paris-Ouest-Nanterre, 2007, t. II, p. 491 ; Béatrix Pau-Heyries, *Le Ballet des morts*, *op. cit.*, p. 74-75, 133.

69 Ken Daimaru, *Préserver la santé des armées dans le Japon moderne. La médecine militaire face à la guerre russo-japonaise*, thèse d'histoire sous la dir. de M^{me} Anette Becker, université Paris X, Nanterre, 2017, p. 215-220.

et prévenir l'effondrement moral de l'équipage⁷⁰. L'immersion des morts dans les crises épidémiques n'est pas toutefois une pratique universelle. Dès que la maladie progresse, les commandants cherchent en effet soit à rallier un lazaret insulaire ou péninsulaire, soit une rade foraine pour soigner leurs malades dans une infirmerie improvisée à terre⁷¹. Ceux qui meurent lors de ces quarantaines sont ensevelis sur place dans un cimetière d'urgence. Si l'on considère les autres crises sanitaires collectives que sont les guerres, mais également les décès individuels, lors des croisières et des escales, la sépulture sous-marine n'apparaît pas, loin de là, comme une pratique ordinaire en Méditerranée.

116

Tout au long du XIX^e siècle, la plupart des combats livrés en Méditerranée comme en mer Noire se sont déroulés soit à portée de canon de la côte (Navarin, Kinburn), soit sur les plages et les environs d'un port (Sébastopol, Sfax)⁷². À l'exception théorique des morts jetés à la mer durant la bataille⁷³, les marins ont été ensevelis. Les personnels tués dans la rade de Navarin et décédés les jours suivants ont été enterrés sur le trait de côte et dans le proche village de Pylos, où l'église du village reçoit ainsi deux corps. Durant la guerre de Crimée, les bases alliées sont également entourées de cimetières d'urgence. Les 20 000 Français morts durant le siège de Sébastopol, tant militaires que marins, ont été portés en terre dans l'un des cimetières entourant la citadelle. Si la plupart des combattants français de toutes les armes ont été ensevelis en Crimée, une fraction furent portés en terre dans la zone des Détroits où les alliés avaient établi leur premier camp retranché (les lignes de Bulair), leurs hôpitaux de l'arrière comme leurs principaux dépôts. Pas moins de 3 900 officiers, soldats et marins français, ont été ainsi enterrés à Gallipoli durant le conflit. La base de Varna disposa également de cimetières d'urgence qui reçurent des centaines de victimes de l'épidémie cholérique de l'été 1854. La distribution de ces cimetières suit les principes nautiques et diplomatiques qui déterminent la présence navale en Méditerranée, présence inégalement soutenue et constante. Les points de relâche ordinaires (Milo, Le Pirée,

70 Cinthy Thambirajah, *Autopsier dans la marine française en Méditerranée au XIX^e siècle. Documenter « l'ouverture » des corps en contexte militaire naval à partir des archives*, mémoire de master 2 recherche, pathologie humaine, anthropologie biologique, sous la dir. de Laurent Martille & Benoît Pouget, université Aix-Marseille, département d'anthropologie biologique, faculté de médecine, 2018, p. 6.

71 Benoît Pouget, « *Un choc de civilisation* ». *La puissance française face au choléra en Méditerranée (1823-1860). Géostratégie, forces navales et épidémies*, mémoire de master 2 histoire militaire comparée, géostratégie, défense et sécurité, Aix-Marseille Université, 2013-2014, p. 26-29.

72 Philippe Masson, *Grandeur et misère des gens de mer*, Paris/Limoges, Charles-Lavauzelle, 1986, p. 222-232.

73 Et encore... les courants ramènent à la côte les corps mal ou non lestés.

Beyrouth) et les zones côtières les plus importantes (les littoraux libanais et crétois) sont naturellement les territoires où les marins, morts brutalement, trouvent leur dernière demeure⁷⁴. Trente années plus tard, l'occupation internationale de la Crète (1897-1908) amène inévitablement des décès et des inhumations. Cédé par un musulman insulaire, le terrain qui sert de cimetière aux forces britanniques dans la rade de La Sude accueille, en mars 1897, les corps des marins russes du *Sissoi Veliki*, victimes d'un accident de tir⁷⁵. Le privilège d'une inhumation sur la terre ferme enfin est accordé à la plupart des marins dont le navire a été jeté à la côte. La fréquence des naufrages côtiers et des accidents portuaires mais également le jeu des courants permettent en effet de retrouver le plus grand nombre des personnels tués dans ces désastres⁷⁶. En 1855, ce sont 560 cadavres, soit les deux-tiers des personnels et des passagers embarqués sur la *Sémillante* qui, rendus par la mer, sont enterrés dans deux fosses communes.

Dans les conditions ordinaires qui entourent et suivent un naufrage, un combat et surtout une épidémie, l'enterrement a lieu dans l'urgence. Conduite par une corvée de soldats et de marins, la première inhumation du personnel et des passagers militaires de la *Sémillante*, brisée le 14 février 1855 sur les hauts-fonds rocheux des îles Lavezzi, fut menée hâtivement, mais si maladroitement que l'odeur du charnier contraignit les bergers à fuir les lieux. Quand les pertes sont réduites, un déploiement spectaculaire de gestes et de rituels, religieux et civiques, est en revanche possible. Cette liturgie funéraire permet alors de manifester la bienveillance du commandement pour « ses » hommes tout en célébrant l'unité morale de la marine endeuillée. Au lendemain du bombardement de Kinburn, le 17 octobre 1855, les seuls tués du côté français, deux matelots d'une batterie cuirassée reçoivent d'imposantes funérailles que permettent la modestie des pertes comme la reddition russe :

Le lendemain [...] tous les bâtiments de l'escadre mettaient leur pavillon en berne. Aux cris d'enthousiasme, aux chants de victoire allaient succéder les prières des morts. Le moment était venu de procéder à l'enterrement des deux marins de la *Dévastation*. L'arrière de notre batterie avait été transformé en

74 Site du consulat de France à Athènes, services consulaires de la circonscription d'Athènes, Milos (Cyclades).

75 Admiral Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral*, Londres, Cassell and Co., 1913, p. 263.

76 À titre de comparaison, cf. Jacques Péret, « Dépouillés, inhumés ou ensablés : les noyés sur les côtes saintongeaises au XVIII^e siècle », dans Frédéric Chauvaud, *Corps submergés, corps engloutis. Une histoire des noyés et de la noyade de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Creaphis, 2007, p. 139-148.

chapelle. Un catafalque d'une imposante simplicité recouvrait les deux corps. Il n'y avait là ni drap noir étoilé d'argent, ni panaches blancs, ni flambeaux ciselés, ni croix funèbre brodée sur velours. Des pavillons aux couleurs nationales recouvraient seuls les restes mortels de nos braves camarades, et les parois de la chapelle improvisée étaient modestement décorées par les drapeaux de toutes les nations alliées. Vers onze heures, l'aumônier du *Montebello* arriva revêtu de ses habits sacerdotaux. Le commandant de la *Dévastation* et ses officiers se rangèrent à droite et à gauche des cercueils : les états-majors, des divers bâtimens [*sic*] leur faisaient face. L'équipage sur deux rangs avait pris place à tribord et à bâbord. L'office des morts fut récité au milieu du recueillement général⁷⁷.

118

Bien que cette inhumation solennelle fût rare, les officiers ne furent pas les seuls bénéficiaires de monuments et de tombes individuelles, et ce bien avant la Grande Guerre, la guerre de Crimée ayant marqué, selon Thomas W. Laqueur, la fin de l'anonymat général imposé au commun des soldats⁷⁸. Incapables de reconnaître les corps des naufragés de la *Sémillante*, si l'on excepte ceux du commandant et de l'aumônier, les autorités firent creuser quelques 300 tombes individuelles pour y déposer les défunts de tout grade⁷⁹. Quand la mort touche brutalement à l'étranger une poignée de marins sans grade, voire un seul d'entre eux, ces défunts bénéficient aussi du – certes mélancolique – privilège d'une tombe individuelle. Après l'enterrement des marins de la *Dévastation* « dans les talus des fossés extérieurs de la forteresse », « une humble croix de bois blanc fut plantée sur la sépulture des deux courageux marins »⁸⁰.

APRÈS L'INHUMATION, LES PROCHES, LES SUBALTERNES, LES CAMARADES TENTENT DE PÉRENNISER LES SÉPULTURES

Collectives ou individuelles, les mesures qui ordonnent et suivent l'enterrement des cadres et des matelots n'assurent pas souvent la visibilité comme la pérennité du monument funéraire. Une croix de bois, un enclos de pierres sèches hâtivement dressé, une tombe collective couverte de chaux vive

77 Henri Langlois, « Les batteries flottantes. *La Dévastation*, épisodes et souvenirs de la guerre d'Orient », *Revue des Deux Mondes*, n° 13, 1858, p. 755.

78 Luc Capdevila & Danièle Voldman, *Nos morts, op. cit.*, p. 25 ; Thomas W. Laqueur, *Le Travail des morts. Une histoire culturelle des dépouilles mortelles*, Paris, Gallimard, 2018, p. 600-605, 854-855.

79 Le cimetière de l'Est, à Cala Furcone, accueille 124 corps, la « chapelle des morts » et la tombe de l'aumônier M. Carrière. Le cimetière de l'Ouest, à Acciarinio, a reçu 118 corps. On y trouve la tombe du commandant Jugan.

80 Henri Langlois, « Les batteries flottantes », art. cit., p. 755.

sont généralement tout ce que l'on peut alors faire dans les jours qui suivent une mort de masse, épidémique ou combattante⁸¹. Dans les mois voire les années qui suivent les funérailles, se mettent en place les mêmes pratiques et logiques qui animent la construction des nécropoles militaires en Europe et la commémoration des champs de bataille. L'inhumation initiale est pérennisée par un appareil funéraire « monumental ».

Une certaine diversité préside à la construction de cette « mémoire de pierre », bien que les formes ne présentent aucune originalité ou de singularité navale. Dans les deux décennies qui suivent l'inhumation des morts de la *Sémillante*, des murs de maçonnerie sont érigés tandis qu'une chapelle funéraire est construite. Par la suite, le socle d'une pyramide, érigée sur les lieux du naufrage, est doté de plaques de marbre noir puis de bronze⁸². Les rapports et les lettres du Levant, parfois accompagnés de photographies ou de dessins, montrent également des enclos de pierre sèche, des croix de cimetière pour les lieux d'inhumation collectifs, mais également des colonnes ou des obélisques de marbre (Milo, Pylos), parfois des pyramides⁸³. Les officiers comme les cadres civils de la marine sont les premiers à bénéficier de ses aménagements funéraires « seconds » que leurs proches, leurs frères d'armes ou leurs subordonnés financent et entretiennent, les préservant ainsi de l'anonymat⁸⁴. Dans le corps des officiers de marine, où la protection d'un « patron » comme l'endogamie professionnelle sont tenues pour d'honorables pratiques, la piété funéraire est autant une affaire collective que personnelle. Visitant l'île de Lipso dans la rade de Salonique, l'amiral Conrad y voit la tombe du commandant de Rabaudy, décédé en 1837, et que son prédécesseur, l'amiral Moulac, apparenté à de Rabaudy, avait entretenue⁸⁵. La reconnaissance locale n'est pas absente de ces efforts. Creusée par les habitants de Stampilie, la tombe de Bisson est dotée par un habitant de l'île d'un monument en bois (une colonne ?), élevé en 1846⁸⁶. La solidarité des gens de mer comme l'argent donné par les officiers abolissent pour un malheureux, mort soudainement ou populaire, les distinctions de grade. En juillet 1868, la tombe d'un

81 Service historique de la Défense – Marine Vincennes (par la suite SHD-MV), BB⁴ 1481, commandant du *Forbin* au commandant de la station du Levant, 2 août 1868.

82 François Canonici « Naufrage de la *Sémillante* : ce que l'on n'avait jamais dit... », tiré du blog de François Canonici, historien de Bonifacio, en ligne, consulté le 13 décembre 2019 : <https://canonici.skyrock.com/>

83 Archives diplomatiques, La Courneuve, Grèce, ADP (10), 1893-1895, ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 18 mars 1894 ; Pierre Corcket, *Les Lazaristes et les filles de la Charité*, Achrafieh, Beyrouth, Maison des Lazaristes, 1983, p. 73, n. 12.

84 Gisèle Argensse, *Saint-Mandrier, terre d'accueil. Histoire d'une presqu'île*, à compte d'auteur, 1989, p. 45-51.

85 Anonyme, *La Marine française dans le Levant*, s.d. (vers 1920), s.n., p. 304, tapuscrit en 2 parties conservé à la bibliothèque vincennoise du SHD sous la cote Vi 32240.

86 *Ibid.*, p. 22.

marin du *Forbin*, enterré dans la baie crétoise de La Sude, est surmontée d'un « petit monument », placé sous la protection du consul de France et des autorités turques⁸⁷. Les crédits ministériels, généralement navals et militaires, contribuent également aux premiers travaux de pérennisation des sépultures. Alors que la résistance russe de Sébastopol faisait mal augurer de la suite du siège, le désastre de la *Sémillante* est suivi d'un effort considérable pour venir en aide aux familles des défunts et honorer leurs morts. Deux cimetières murés pour accueillir les corps retrouvés reçoivent le premier, la tombe du commandant Jugan, et le second la tombe de l'aumônier et la chapelle des morts. Perdue sur des îles nues et désertes, la petite nécropole impressionne néanmoins les visiteurs et les marins :

120

Quelques croix de bois ! C'est tout ce qui reste de la superbe frégate. Au sommet de l'île, une pyramide entourée de quatre croix en fer rappelle le naufrage. C'est bien modeste ; et pourtant c'est bien éloquent aussi, ces débris de naufrage, perdus dans les ors éboulés de cet îlot sauvage. Et tous, nos jumelles à la main, nous regardions avec émotion les simples croix de bois, et le pauvre cimetière que vient battre la mer⁸⁸.

L'ampleur comme la visibilité des monuments dépendent donc des premiers travaux funéraires, mais également de l'importance spatiale de la sépulture, c'est-à-dire du nombre des corps déposés en terre. Donnée par un pilote de Milo au service de la France, une parcelle accueille pendant plus de sept décennies une cinquantaine de combattants de la Crimée, dont les corps seront ramenés en France après la Grande Guerre. Devant Sébastopol, les cimetières alliés couvrent plusieurs hectares. En mer Égée, les tombes individuelles forment un chapelet d'« îlots funèbres », assez nombreux au milieu du siècle pour ne plus échapper à l'attention des croiseurs ni des voyageurs. Fermant la rade de Salonique, l'île de Psitalie accueille en 1837 la dépouille du commandant de Rabaudy, mort cette année-là, que rejoint celle du commissaire Vrenière en 1845⁸⁹. Dans la rade de Navarin où les Français, les Britanniques et les Russes ont vaincu les Ottomans et leurs tributaires, les anciens alliés ont choisi d'honorer leurs morts en divers lieux. Tandis que les Russes édifient en 1872 une église et un monument sur l'île de Sphactarie, les Britanniques érigent un obélisque en pleine rade

87 SHD-MV, BB⁴-1481, commandant du *Forbin* au commandant de la station du Levant, 2 août 1868.

88 Joseph Blot, *Campagne de l'Ipigénie*, op. cit., p. 152.

89 Le capitaine de vaisseau Michel Joseph Guillaume de Rabaudy, qui avait pris part au forçement des forts du Tage en 1831 sous le commandement de l'amiral Roussin, commandait alors le *Triton* (Anonyme, *La Marine française*, op. cit., p. 304).

sur l'îlot d'Helonaki. En 1890, enfin, la France entreprend l'érection d'un seul monument, au large du port de Pylos où sont transférées les dépouilles mortelles de divers combattants, marins et militaires, morts à Navarin et durant le séjour dans le Péloponnèse du corps d'armée d'occupation du général Maison.

FACE AUX RAVAGES DU TEMPS ET DE LA NATURE : UNE ACTION PONCTUELLE ET SOUVENT TARDIVE DES AUTORITÉS NAVALES ET DIPLOMATIQUES

Le patrimoine funéraire dont hérite la marine, avant et surtout après la guerre de Crimée, s'avère fragile⁹⁰. Au terme de quelques années, les enclos se sont effondrés, les pierres tombales ont disparu, les croix dominant les ossuaires sont tombées. Les herbes folles, les bouquets de thym et de laurier enveloppent les ruines des cimetières et des tombes. L'isolement de la plupart des carrés et des tombes, bâtis souvent hâtivement, mangés de sel et vite livrés aux errances des chèvres, accentue cet évanouissement. Comme sur bien d'autres théâtres militaires, une génération suffit ordinairement à dissoudre les traces d'un monument ou d'un petit cimetière⁹¹. En décembre 1869, l'ambassade de France à Constantinople signale au contre-amiral Moulac, commandant la station du Levant, la quasi-disparition du monument érigé en 1828 dans le port de Maltezana, un des ports d'Astypaléa, en hommage à l'enseigne de vaisseau Bisson, une simple colonne de bois « que le temps a détruite »⁹². Rien ici de bien étonnant ou de bien singulier si l'on songe à la situation des tombes individuelles creusées durant et immédiatement après la première guerre mondiale, mais également aux tombes des combattants morts aux colonies avant 1914. Le délabrement funéraire prend, après la défaite de 1870, la saveur très amère du reproche ou du déclin. Visitant le mont Carmel durant une de ces excursions semi-politiques auxquelles l'état-major de la station du Levant se prête souvent, le commandant Grivel rapporte avoir vu sur l'ossuaire des soldats de Bonaparte une plaque allemande, posée en 1872, « à la mémoire des braves soldats français tués devant Acre en 1799 »⁹³. Dix années plus tard, le vicomte de Vogüé (qui avait eu vent alors de cette affaire) exprime la même tristesse en visitant Sébastopol où cet ancien volontaire de 1870 hante les cimetières français et britanniques : « Malgré tout, ces morts de Crimée ne sont pas à plaindre : ils sont tous venus ici un soir de victoire. Pourvu seulement qu'aucun n'apprenne jamais rien dans la terre, que rien n'y descende jamais des mauvais

90 Béatrix Pau-Heyries, *Le Ballet des morts*, op. cit., p. 27.

91 Thomas W. Laqueur, *Le Travail des morts*, op. cit., p. 607-608.

92 SHD-MV, BB⁴ 1483, ambassade de France au contre-amiral Moulac, 29 décembre 1869.

93 Anonyme, *La Marine française dans le Levant*, s.l., s.d., op. cit., p. 57.

bruits d'en haut! Pourvu que plus tard aux heures changeantes, ces heureux soldats n'aient jamais rien su du deuil de leurs camarades vaincus⁹⁴! »

Tout au long des décennies 1870-1880, la dégradation des cimetières de la guerre de Crimée, à laquelle est liée sans doute la quasi-disparition de la station du Levant entre 1871 et 1876, est une antienne des rapports navals et diplomatiques. Visitant en 1882 le grand cimetière militaire de Milo, une des nécropoles navales de la guerre de Crimée, l'amiral Conrad, commandant la station du Levant, signale en 1882 le très mauvais état du site où il n'est possible de repérer qu'une seule tombe. L'année suivante, l'état général des monuments funéraires dans la rade de Salonique est préoccupant. Si les descendants du commandant de Rabaudy ont entretenu sa tombe, l'ossuaire des marins français comme la tombe du commissaire Vrenière sont à rebâtir complètement. En 1889, le contre-amiral Alquier dénonce l'état d'abandon du cimetière militaire de Navarin, partiellement remis en culture, dont les murs d'enceinte et les pierres tombales ont été renversés⁹⁵. Des ossements épars jonchent enfin la parcelle. Les quelques corps enterrés dans l'église de Pylos, au sud de la rade, ont en revanche été préservés de ces outrages.

122

Face à ces ravages, l'action des pouvoirs publics, au premier chef de la marine et du ministère des Affaires étrangères, souffre de lenteurs où l'on perçoit moins une certaine pingrerie que l'absence d'une responsabilité administrative définie.

Que la marine soit attachée à la défense de la mémoire de ses morts est une évidence⁹⁶, mais sans jamais déléguer à l'un de ses services, le soin spécifique des sépultures et cimetières navals. À la différence de l'Indochine et de la France métropolitaine, on ne signale pas d'action restauratrice menée soit par des associations d'anciens combattants et de marins⁹⁷. Sans être réglée par un calendrier strict des inspections ni par des consignes, l'inspection des lieux funéraires en mer Égée est la tâche ordinaire des commandants de la station du Levant et de ses subordonnés qui signalent les situations les plus inadmissibles. Assumant parfois ces missions, le stationnaire de Constantinople, placé sous les ordres de l'ambassade de France, assume ponctuellement la visite des cimetières navals en mer Noire. L'importance de ces lieux mais également les dispositions nautiques et militaires du traité de Paris (1856) comme du traité de Londres (1871) nécessitent en outre l'envoi de plusieurs missions d'inspection dont la

94 Vicomte Eugène-Melchior de Vogüé, *Yalta. La Crimée historique*, op. cit., p. 30.

95 Archives diplomatiques, La Courneuve, Grèce, Affaires diverses politiques, ministre des Affaires étrangères au ministre de la Marine, 20 novembre 1889.

96 Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, op. cit., t. II, p. 490.

97 SHD-MV, BB⁸1776, Joseph Laurent au ministre de la Marine, 3 décembre 1896.

première date de 1863. Le travail des agents consulaires est également avéré, particulièrement à la Belle Époque.

Non sans retard, la remise en état des lieux ou leur réaménagement font suite aux rapports transmis qui passent entre les mains des administrations compétentes et des pays étrangers où les sépultures se trouvent. Ordinairement, la Rue Royale et le Quai d'Orsay sont les principaux financiers des travaux. En 1890, la construction du monument français sur l'îlot de Fanari, au large du port de Pylos, est financée par le seul ministère de la Marine qui engage dans cette entreprise 6 500 francs, tandis que celui de la Guerre, invité à prendre sa part aux travaux, refuse en rappelant la subordination navale des troupes de marine qui ne passent sous tutelle militaire qu'en 1900⁹⁸. En 1894, en revanche, quatre décennies après la guerre de Crimée, le ministère de la Guerre appuie sans réserve la demande de la Rue Royale signalant la détérioration du cimetière français de Milo et demandant la réunion des corps dispersés⁹⁹. Généralement, la mesure la plus économique et la plus pratique est de rassembler les restes humains d'une nécropole ruinée en un seul ossuaire couronné d'un obélisque ou d'une pyramide dont l'entretien pose moins d'embarras que celui d'une parcelle murée trop étendue. C'est à cette solution que l'on se résout ainsi en 1890 pour honorer les morts de Navarin. L'inévitable dégradation des matériaux fragiles (bois, brique) impose une reconstruction en pierre dure tel le marbre, employé ainsi en 1870 pour la reconstruction de la colonne honorant la mémoire de l'enseigne de vaisseau Bisson. Dans cette restauration, l'économie rivalise avec le système D. Ce sont ainsi les marins du croiseur l'*Actif* qui, munis de l'autorisation du pacha des Dardanelles dont relèvent les Sporades, se rendent à Stampélie pour ériger une colonne à la mémoire de Besson et fixer une plaque sur le monument¹⁰⁰.

Dans ces entreprises de restauration, la chance de la France fut d'agir en terrain ami ou pour le moins bienveillant. La première mission d'inspection des tombes alliées en mer Noire en 1863 avait pâti de la crise polonaise, mais sans empêcher leur visite. Trois décennies plus tard, le soupçon n'a plus de raison d'être. Rythmée par les grandes visites d'escadre (Kronstadt, Toulon),

98 Archives diplomatiques, La Courneuve, Grèce, affaires diverses politiques, 7, ministère des Affaires étrangères au Ministère de la Marine, 20 novembre 1889; *ibid.*, ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 4 décembre 1889; *ibid.*, 8, ministère de la Guerre au ministère des Affaires étrangères, 23 janvier 1890.

99 Entreprise les années suivantes, la réfection des tombes est suivie de l'installation d'une stèle commémorative, encore visible aujourd'hui, un siècle après le rapatriement des corps au lendemain du premier conflit mondial. *ibid.*, 10, 1893-1895, ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 18 mars 1894.

100 SHD-MV, BB* 1483, commandant de l'*Actif*, allocution prononcée à l'occasion de l'inauguration du monument élevé à la mémoire de l'enseigne de vaisseau Bisson à Maltezana, s.d (janvier 1870).

l'alliance franco-russe est l'occasion de célébrer le souvenir, désormais apaisé, des souffrances franco-russes du siège de 1854-1855¹⁰¹. En novembre 1893, au lendemain de l'accueil de l'escadre russe en France, des prières publiques et un office sont célébrés dans le cimetière français où les « dames » de la ville font déposer, en 1895, une couronne en argent pour manifester leur francophilie¹⁰². L'entretien des tombes françaises bénéficie évidemment de l'alliance militaro-financière de 1892 et facilite le travail des agents français, consulaires et navals, dont les gestes de courtoisie et la venue sont autant d'occasions de rendre honneur pour honneur, piété pour piété. En mai 1912, la célébration de l'amitié militaire franco-russe se déploie lors des cérémonies commémoratives menées à Sébastopol en présence de l'agent consulaire français, le très zélé vice-consul Gay, et du lieutenant de vaisseau Pamard, commandant la *Reine-Blanche*, le stationnaire de Constantinople¹⁰³. Une fois les visites protocolaires faites, le commandant de la *Reine-Blanche* mène une délégation de 12 matelots porter une couronne sur le nouveau monument aux morts russes, une chapelle, dans laquelle sera posée une croix de fer ramenée à la fin du siècle et que la France restituait à la Russie. La bénédiction solennelle de l'édifice, la présence d'une poignée de vétérans russes du siège, un discours de circonstance célébrant « l'amitié noble et sincère » précèdent la visite du cimetière français, dont le terrain a été donné à la France et qui est « admirablement tenu » par l'agent consulaire, conservateur officiel du lieu¹⁰⁴. Dans l'Empire ottoman comme en Grèce, le souvenir des luttes communes et des partenariats passés apaise également tous les contentieux entourant la cession de terrains, la restauration des tombes, l'érection ou le relèvement des monuments.

Avant 1914, le souvenir des guerres menées en mer Méditerranée et sur ses périphéries tout au long du XIX^e siècle est dispersé en trois territoires distincts. Outre-mer, ce territoire est presque exclusivement funéraire et couvre tout l'ourlet des côtes méditerranéennes où le temps et l'isolement menacent de dégradation les sépultures et leurs appareils. Dans la capitale, les villes et les ports s'accumulent, mais sans ordre, les reliques, les monuments et les trophées

¹⁰¹ S'appuyant sur un large faisceau de témoignages et de souvenirs, la thèse dominante, évidemment grossie pour mieux diaboliser le Prussien et le Bavarois de 1870-1871, veut que les Français et les Russes menèrent en 1854-1855 une guerre de gentilshommes, respectueux du droit des gens, pleine de courtoisie.

¹⁰² La photographie de la couronne (et peut-être du cimetière) transmise par le maire de la ville n'est pas parvenue au ministère selon une note jointe à son courrier. SHD-MV, BB⁸ 1776, Nicolas Wetzel au chef d'état-major général de la marine, 16 mai 1895.

¹⁰³ SHD-MV, BB³ 1349, lieutenant de vaisseau Pamard au ministre de la Marine, 30 mai 1912.

¹⁰⁴ *Ibid.*

privant Toulon d'un monument à la mesure de son rôle logistique et militaire. Dans les musées, parisiens et provinciaux, les représentations picturales et divers *memorabilia* ont été dispersés par des logiques divergentes, avant que la refonte du musée de la Marine après 1945 et surtout celle de son antenne toulonnaise ne rendent une certaine visibilité aux principaux combats et campagnes passés du XIX^e siècle.

Si les supports iconographiques, monumentaux et matériels de la mémoire sont affectés par cet enfouissement et cette dispersion, l'histoire navale, que l'on entend de la bouche des parents et des chefs et que l'on apprend dans les manuels et les livres d'histoire, entretient un puissant sentiment de filiation, de respect pour des « anciens » et donc de piété¹⁰⁵. L'occasion de voir de ses yeux une relique, un trophée ou de visiter un cimetière naval et de passer par les parages d'une bataille (Trafalgar, Navarin, les Détroits) ranime alors ces sentiments de gratitude et d'estime¹⁰⁶ dont témoigne cette habitude, encore vivante, de ne jamais passer directement au-dessus du *Bouvet*, coulé aux Dardanelles, sans jeter une gerbe¹⁰⁷. C'est bien par l'histoire enseignée et reçue, nationale et navale, parfois romanesque mais souvent lucide, que la mémoire prend sens et permet de renouer chaudement avec un passé toujours vivant, car toujours admiré¹⁰⁸.

¹⁰⁵ Jean Martinant de Préneuf & Martin Motte, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue historique des Armées*, n° 257, 2009, p. 27-43.

¹⁰⁶ Joseph Blot, *Campagne de l'iphigénie*, *op. cit.*, p. 152-153.

¹⁰⁷ S.v. « Roger Jahan. Officier de Marine », en ligne : <http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/RogerJahanOfficier.pdf>.

¹⁰⁸ Nous poursuivons cette réflexion sur l'histoire navale des luttes maritimes dans une des parties d'une HDR en cours sur la marine nationale en Méditerranée au XIX^e siècle.

LE PARTAGE ENTRE LES ALLIÉS DE LA FLOTTE SOUS-MARINE DE LA MARINE IMPÉRIALE ALLEMANDE EN 1919

François-Emmanuel Brézet

Le 11 août 1918, l'amiral Scheer, considéré comme le vainqueur de la bataille du Jutland-Skagerrak, avait été nommé chef de l'état-major de la marine impériale allemande, *Admiralstab*, en remplacement de l'amiral Holtzendorff. Sa première décision avait été de créer une « direction de la guerre sur mer », *Seekriegsleitung*, placée sous son autorité directe. Le 12 août, alors que l'armée britannique venait de remporter, quatre jours auparavant à Amiens, un succès très important, les deux responsables principaux de la conduite de la guerre, Hindenburg et Ludendorff lui confirmaient toute l'importance de la guerre sous-marine à outrance pour une issue victorieuse de la guerre et il lançait, le 12 septembre, un programme très important de sous-marins, qui sera connu dans l'histoire sous le nom de programme *Scheer*¹.

Mais l'effondrement du front bulgare allait inciter les mêmes hauts responsables militaires à informer l'empereur Guillaume II, le 20 septembre, que la situation exigeait l'ouverture immédiate de négociations en vue d'un armistice et de la paix. Dans la réponse faite à la demande que lui avait adressée, le 3 octobre, le nouveau chancelier Max de Bade, le président Wilson, tout en posant comme condition le retrait de l'armée allemande des territoires occupés, avait exprimé sa préoccupation à l'idée que, durant les négociations, les *U-Boote* pourraient continuer à couler des bâtiments porteurs de passagers. Comprenant l'importance du message, le gouvernement allemand ordonna l'arrêt immédiat de la guerre sous-marine illimitée et la poursuite des opérations conformément à l'ordre sur les prises. La *Seekriegsleitung* en tira, pour sa part, les conséquences, en ordonnant, le 24 octobre, le rappel de tous les sous-marins à la mer mettant ainsi fin aux hostilités à la mer, bien avant qu'elles ne cessent sur les différents théâtres terrestres d'opérations².

1 Eberhard Rössler, *Geschichte der deutschen UBootbaus*, Munich, Lehmanns Verlag, 1975, p. 117. L'exécution du programme aurait porté la production de sous-marins de 12 sous-marins par mois en 1918 à 36 fin 1919.

2 François-Emmanuel Brézet, *La Guerre sous-marine allemande (1914-1945)*, Paris, Perrin, 2017, p. 195.

Le sort des sous-marins allemands allait être scellé par l'article 22 de la convention d'armistice signée le 11 novembre à Rethondes qui stipulait que :

tous les sous-marins disponibles pour le moment (tous les croiseurs sous-marins et mouilleurs de mines inclus) doivent être livrés aux Alliés et aux États-Unis³, avec leur équipement et leur armement complets dans les ports indiqués par les Alliés et les États-Unis. Ceux qui ne sont pas en état d'appareiller seront, en ce qui concerne le personnel et le matériel, désarmés et placés sous la garde de Alliés et des États-Unis... les prescriptions de cet article devront être exécutées dans un délai de 14 jours après la signature de l'armistice.

Comme en témoigne une déclaration de l'amiral britannique Wemyss lors de la signature, l'objectif des Alliés était clair : « L'article 22 doit interdire une reprise de la guerre sous-marine⁴. » Combiné à l'internement de la flotte de haute mer, *die Hochseeflotte*⁵, et à la livraison de l'artillerie lourde de l'armée, c'était la reprise des hostilités qui était ainsi interdite.

128

L'efficacité du blocus allié qui faisait craindre un nouvel hiver de blocus de la faim, *Hungerblockade*, incitait les autorités allemandes à une exécution sans faille des prescriptions édictées, mais la brièveté du délai imposé n'en contraignit pas moins le secrétariat d'État à la Marine, le Reichsmarineamt, à limiter la livraison aux bâtiments présents aux ports, les *U-Boote* en court de marche de retour de Méditerranée ne pouvaient notamment pas être pris en compte. Du 18 au 25 novembre, cent-quatorze sous-marins disponibles répartis en cinq échelons appareillaient des ports allemands vers le port anglais d'Harwich⁶.

On était loin du chiffre de cent-soixante sous-marins à livrer sur lequel le Conseil naval allié s'était mis d'accord le 4 novembre, aussi l'amiral Beatty adressa-t-il, dès le 20 novembre, aux autorités allemandes, une note réclamant :

1. tous les *U-Boote* achevés de la nouvelle classe *UF7* ;
2. tous les *U-Boote* en essais ;
3. tous les *U-Boote* lancés, mais qui n'étaient pas encore entrés en essais ;
4. des éléments d'information sur soixante-douze *U-Boote* dont les numéros de coque étaient donnés.

3 Pour marquer leur indépendance vis à vis des Alliés, les États-Unis avaient tenu à entrer dans la coalition comme « membre associé » et non comme allié, d'où cette rédaction particulière.

4 Eberhard Rössler, « Die Auslieferung der deutschen U – boote nach dem Ersten Weltkrieg und ihre Hintergründe », *Marine Rundschau*, n° 1, 1979, p. 21-27.

5 François-Emmanuel Brézet, « 21 juin 1919, la flotte de haute mer allemande se saborde à Scapa Flow », *Revue historique des armées*, n° 3, 1999.

6 La flotte de haute mer devait, pour sa part, se présenter, le 21 novembre au matin, devant le Firth of Forth pour se voir notifier le lieu d'internement tenu secret jusque-là, la rade de Scapa Flow.

7 Eberhard Rössler, *Geschichte*, op. cit., p. 114 ; il s'agissait d'un bâtiment novateur à coque unique.

Il lui fut répondu, le 21 novembre, qu'aucun *U-Boot* de classe *UF* n'avait été lancé; qu'aucun bâtiment n'était en essais, que tous avaient été livrés ou désarmés; des trente-six bâtiments dont la liste était communiquée, trente étaient en cours de livraison, dix-huit devaient être désarmés, deux n'étaient pas encore livrés, quatre avaient été détruits en Flandres, deux étaient internés à Karlskrona, le reste était perdu.

Le 23 novembre, les cinq *U-Boote* internés à Karlskrona étaient de retour à Kiel et étaient livrés avec le 5^e échelon. Le 24 novembre, la Commission allemande des armements, *Waffenkommission (Wako)*, décidait:

1. de ne pas livrer le *U 9*, bâtiment de tradition, mais de le désarmer et de le déclarer inapte à naviguer;
2. de démolir les bâtiments qui devaient l'être;
3. de désarmer les bâtiments de retour de Méditerranée à leur arrivée sans poser la question à l'amiral Beatty⁸.

Le Reichsmarineamt demandait de son côté des éclaircissements concernant la question de la propriété des sous-marins livrés et que soit fixée la date de leur restitution. Le 5^e échelon appareilla le 25 novembre, y compris l'*U 9*.

Le Reichsmarineamt annonçait le 27 novembre, par un communiqué de presse, que la livraison et le désarmement des *U-Boote* étaient en cours, conformément aux stipulations de l'armistice et en accord avec l'amiral Beatty: cent-quatorze *U-Boote* étaient en route vers l'Angleterre (dont un perdu en mer); huit autres bâtiments suivraient prochainement, à destination de l'Angleterre – la livraison des sous-marins était ainsi achevée et les équipages devaient être renvoyés en Allemagne par transport immédiatement après livraison; vingt-sept *U-Boote* étaient jusqu'à présent désarmés. Treize autres, de retour de Méditerranée, le seraient à leur arrivée en Allemagne. Les huit bâtiments annoncés appareillèrent pour Harwich, le 29 novembre en tant que 6^e échelon.

Mais, le 12 décembre, l'amiral Browning, représentant de la commission alliée des armements, exigea que trois bâtiments basés à Wilhelmshaven et les treize *U-Boote* de Méditerranée soient encore livrés. Le capitaine de vaisseau Goette, le représentant allemand refusa en arguant de l'interprétation allemande de l'article 21. Browning lui rétorqua que si seuls les sous-marins en état de naviguer le 25 novembre avaient dû être livrés, il aurait été trop facile de rendre tous les sous-marins hors d'état de naviguer et de n'en livrer aucun, l'attitude allemande dans ce domaine était donc une violation de la convention d'armistice.

8 *Id.*, « Die Auslieferung », art. cit., p. 24.

La question fut mise à l'ordre du jour des négociations ouvertes à Trèves pour le prolongement de l'armistice. Le 17 décembre, l'amiral Browning renouvela son exigence de la livraison des trois sous-marins à Wilhelmshaven et des treize unités de Méditerranée. Après un premier refus, la demande dû être acceptée, afin d'acquiescer une meilleure compréhension de la part des Alliés concernant la question de la levée du blocus : du fait de l'article 26 de la convention d'armistice, l'Allemagne se trouvait en effet, en ce qui concernait son ravitaillement, dans une situation bien pire que durant les hostilités – les bâtiments suédois ne pouvaient, par exemple, ravitailler les ports allemands que s'ils détenaient une autorisation des Alliés et la pêche était totalement interrompue. Les bâtiments concernés furent mis en route vers l'Angleterre, en tant que 7^e échelon, le 13 janvier 1919 et les bâtiments dont les machines étaient indisponibles appareillèrent à la remorque, en tant que 8^e échelon le 31 janvier.

130

Le Reichsmarineamt avait donné son accord, le 31 décembre, à une demande des responsables du chantier impérial de Kiel concernant le maintien en bon état des *U-Boote* encore disponibles afin de constituer un noyau pour une reconstruction ultérieure de la flotte sous-marine, mais, le 2 janvier, l'amiral Browning exigeait la livraison de soixante-quatre autres sous-marins. Le 15, à l'occasion des négociations sur le prolongement de l'armistice, Browning précisait que la livraison devait être étendue aux constructions nouvelles pas encore livrées et répondait de façon affirmative à la question qui lui était posée de savoir si les unités inachevées devaient l'être durant l'armistice. Les représentants allemands élevèrent une protestation devant cette exigence qui revenait à faire travailler les chantiers allemands pour l'Angleterre ; d'une façon inattendue, le maréchal Foch se joignit, en quelque sorte à cette protestation en déclarant qu'il lui paraissait clair que seuls les *U-Boote* achevés devaient être livrés et que l'Allemagne avait le droit de détruire les autres. Browning n'exigea plus que la livraison de unités en état de naviguer ou d'être remorquées et celle des bâtiments de relevage de sous-marins et des bâtiments-docks.

La convention du 16 janvier 1919 sur la prolongation de l'armistice du 11 novembre 1918 reprit ces prescriptions de livraison en précisant qu'elles s'étendaient aux *U-Kreuzer* et aux sous-marins mouilleurs de mines. Les *U-Boote* qui n'étaient pas livrés devaient être totalement détruits ou démantelés sous le contrôle de la commission alliée, la construction de sous-marins devait enfin être immédiatement arrêtée, les bâtiments totalement détruits ou démantelés sous contrôle.

S'agissant de la demande de livraison de soixante-quatre sous-marins, la commission allemande proposa que vingt et un des vingt-quatre *U-Boote* désarmés, y compris des *U-Kreuzer* et des mouilleurs de mines soient livrés dans des ports alliés, elle communiqua également la liste de sept bâtiments internés

en Norvège, Espagne et Hollande, sans pouvoir garantir que leur livraison serait achevée le 17 février. Elle signala enfin que les travaux de démontage avaient été arrêtés sur vingt sous-marins en construction qui étaient à la disposition de autorités alliées sur leurs chantiers respectifs, ce qui faisait bien soixante-quatre sous-marins avec trois unités déjà livrées et les treize sous-marins de Méditerranée.

Le 6 février, la commission permanente alliée d'armistice naval, la PANAC, se rendit à Wilhelmshaven et y présenta une nouvelle liste de quarante-cinq *U-Boote* à livrer. S'agissant de l'interdiction de pêcher à l'intérieur d'une ligne s'étendant de Horns Rev à Borkum, elle déclara qu'elle ne serait levée que lorsque l'exécution de l'article 22 et de ses extensions serait bien assurée. Une commission de contrôle évaluerait les progrès accomplis. L'interdiction de pêcher dans le Skagerrak et le Kattegat restait maintenue quant à elle. Le 9 février, le délégué britannique à la PANAC ne manquait de faire remarquer que plus rapidement les exigences alliées seraient exécutées, moins il y en aurait de nouvelles présentées. La protestation allemande contre l'emploi de remorqueurs allemands pour le remorquage de constructions neuves fut rejetée.

La commission alliée se rendit également dans les chantiers de la mer du Nord et y exprima son mécontentement aussi bien sur les démontages exécutés de façon excessive sur les unités à livrer que sur la lenteur des démolitions. On lui objecta les difficultés dues aux grèves, aux manifestations, au froid et à la mauvaise alimentation. Le Reichsmarineamt n'en ordonna pas moins, le 14 février, de préparer la destruction immédiate par explosion ou immersion des bâtiments dont le démontage ne serait pas suffisamment avancé.

Le 15 février, une nouvelle exigence ressortait des négociations sur le prolongement de l'armistice : treize *U-Boote* anciens, vingt nouveaux et les moteurs de treize nouveaux devaient être livrés. Dans les semaines qui suivirent, vingt-six bâtiments furent mis en route vers Harwich en différents échelons, quatre d'entre eux coulèrent durant leur transit, un cinquième à quai au chantier Vulkan, ils durent être remplacés par les moteurs principaux de cinq nouveaux bâtiments. Le bâtiment releveur de sous-marins *Vulkan* ne résista pas au temps de la mer du Nord et fut perdu en route.

Le 24 avril 2019, l'arrivée à Harwich de l'*UC 109* marquait la fin de la livraison de la flotte sous-marine allemande. Cent-soixante-seize bâtiments avaient été ainsi livrés⁹, cinquante de plus que ce que l'Allemagne avait elle-même initialement prévu. Quant aux équipages qui les avaient amenés, ils avaient été renvoyés en Allemagne dans les brefs délais convenus.

9 8 *U-Kreuzer*, 62 *U-Boote*, 64 *UB-Boote*, 42 *UC-Boote*.

Les responsables allemands avaient espéré qu'à l'occasion du traité de paix, ils seraient en mesure de récupérer une partie des bâtiments livrés. Le 7 février 1919, le secrétaire d'État au Reichsmarineamt avait écrit à Noske, le responsable de la Défense au gouvernement : « Puisqu'il ne faut pas compter sur la mise en chantier de nouveaux sous-marins après le traité de paix, cela signifie que l'Allemagne ne disposera pas d'un seul sous-marin avant un temps prévisible. Cette situation n'est pas supportable. » Après avoir décrit les nombreux inconvénients de cet état de chose pour la sécurité du pays, il suggérait qu'à l'occasion des négociations pour la paix « la restitution d'une partie des *U-Boote* soit recherchée avec détermination ». En précisant dans l'article 191 du traité que « la construction ou l'acquisition de quelque sous-marin que ce soit, y compris pour le commerce, restent interdits à l'Allemagne¹⁰ », les puissances signataires mirent fin aux espoirs allemands.

132

Il appartenait maintenant aux Alliés de décider ce qu'il fallait faire de ce butin ainsi rassemblé et mis à l'abri dans un port britannique. Comme l'écrivait l'historien britannique Arthur J. Marder, « l'article 22 de l'armistice, qui appelait à la reddition de tous les sous-marins allemands, conduisit à une amère controverse inter-alliée : Britanniques et Américains contre Français et Italiens¹¹ ».

Pour les Britanniques et les Américains qui sortaient du conflit avec les deux flottes de surface les plus puissantes, l'usage de sous-marins devait être interdit par les lois internationales. Dans le conflit qui venait de s'achever, les Britanniques étaient ceux qui avaient le plus souffert de l'emploi de cette arme nouvelle ; ils avaient en outre le sentiment qu'ils n'avaient pas été loin de la défaite, que le sous-marin lui-même ne pouvait être considéré comme définitivement vaincu et que, comme le déclarait l'amiral Beatty, « son usage à la guerre était un outrage aux lois de la civilisation et de l'humanité entre les mains d'une nation plus faible ». Dès janvier 1919, le bureau de l'Amirauté avait décidé de travailler contre la construction de sous-marins à l'avenir et à leur destruction sous la garantie d'une loi internationale de la future Société de Nations. Si cela n'était pas possible, leur emploi contre le trafic marchand serait soumis aux mêmes principes applicables aux bâtiments de surface, ce qui revenait à interdire un torpillage sans préavis, donc la « guerre sous-marine à outrance ». Cette position de l'Amirauté britannique reçut initialement le soutien des autorités américaines, mais elle ne tardera pas à évoluer, le département des constructions navales ayant fait remarquer que ce genre d'interdiction était particulièrement

¹⁰ *Id.*, *Geschichte*, op. cit., p. 124.

¹¹ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, t. V, 1918-1919: *Victory and Aftermath*, London, OUP, 1970, p. 257.

difficile à faire respecter et que, par ailleurs, la présence de sous-marins dans les marines accroissait les risques en temps de guerre et exerçait en quelque sorte un effet dissuasif, auquel il valait mieux ne pas renoncer.

Mais le principal obstacle à une interdiction de l'arme sous-marine était l'opposition formelle manifestée par la marine française. Son chef d'état-major, l'amiral de Bon, faisait valoir que le sous-marin était l'arme des puissances faibles, que son interdiction n'était souhaitée que par les nations suffisamment riches et puissantes pour construire des flottes de guerre et qu'enfin le fait qu'il ait été utilisé d'une façon inhumaine durant la guerre ne justifiait pas son interdiction.

En ce qui concernait les sous-marins allemands, l'Amirauté britannique comptait sur le traité de paix pour que soit ordonnée leur destruction totale, ce qui interdirait aux Puissances centrales la reprise d'une guerre sous-marine dans un futur proche et éviterait tout conflit entre les puissances alliées ou associées pour leur répartition. Une quarantaine d'*U-Boote* avait cependant été attribuée à l'Amérique, la France, l'Italie et le Japon pour des raisons qualifiées de « propagande » et, afin de décongestionner le port d'Harwich, le conseil suprême de la guerre avait autorisé, en février, la vente de tous les sous-marins excédant le nombre de quatre-vingt : les bâtiments vendus devaient être impérativement démantelés et le produit de leur vente partagé. Cinquante-cinq unités avaient déjà été ainsi vendues, en mars, lorsque l'opération fut suspendue pour satisfaire à une demande que Clemenceau avait présentée, lorsqu'il avait appris ce qui était en train de se passer. En avril, le reste des sous-marins avait été livré et la France se préparait à en recevoir un certain nombre.

Au comité naval du traité de paix, aucun amiral n'avait proposé que des sous-marins allemands puissent être incorporés dans les flottes actives des Alliés, ils devaient au contraire être détruits. Pour les Anglais et les Américains, cette destruction totale et immédiate avait surtout une valeur symbolique ; les Français et les Italiens voyaient les choses d'une façon plus réaliste : le démantèlement des bâtiments fournirait du travail.

La Commission navale avait déterminé en mars quelles unités devaient être détruites par les Allemands et quelles unités devaient être livrées ou être remorquées dans les ports alliés, mais, à la demande de l'amiral de Bon, la clause précisant ce qui devait en être fait avait été réservée. Lors d'une réunion du Conseil des Quatre, le 25 avril, Wilson avait répété son opposition à l'utilisation de sous-marins qu'il estimait contraire à la loi internationale, Lloyd George avait déclaré pour sa part « qu'il ne pensait pas que les marines avaient besoin d'être renforcées par des sous-marins [...] qu'il voudrait détruire tous les sous-marins allemands », tandis que l'amiral de Bon, fort de l'appui de Clemenceau, réclamait de conserver, en complément de la flotte française,

la cinquantaine des sous-marins allemands placée sous la garde de la France. Les concepts d'utilisation des marines n'étaient à l'évidence pas les mêmes : la Royal Navy n'avait pas besoin d'une flotte sous-marine puissante pour affirmer sa supériorité, la marine française était sortie très affaiblie de la guerre, la création d'une industrie d'armement susceptible de couvrir ses besoins et, pour une bonne partie ceux de ses alliés, s'était faite au détriment des constructions navales classiques, celle des sous-marins avait même dû être stoppée.

Le Conseil des Quatre dut prendre en considération les réserves exprimées par la France et déclara que la question de l'utilisation des sous-marins serait réglée plus tard.

134 La question n'avait toujours pas été résolue lorsque le traité de Versailles fut signé : l'article 188 du traité énonçait de façon détaillée les modalités de la livraison des sous-marins allemands ou de leur destruction ; l'article 191 interdisait la construction ou l'acquisition par l'Allemagne de sous-marins. Rien n'avait été dit concernant le sort des unités livrées. La France restait la seule à vouloir incorporer un certain nombre de bâtiments dans sa marine. Le 2 décembre 1919, à l'occasion d'une réunion du conseil des chefs de délégation à la signature du traité (les cinq grandes puissances : France, États-Unis, Angleterre, Italie, Japon), la France obtint une décision selon laquelle, en compensation de l'obligation devant laquelle elle avait été de stopper la construction de sous-marins pendant la guerre, elle recevrait dix sous-marins en bonne condition. Tous les autres bâtiments, y compris les quarante-trois déjà distribués pour « motif de propagande » devaient par contre être détruits.

Les dix sous-marins allemands incorporés dans la marine française, choisis parmi les dernières unités construites (voir annexe) y furent maintenus en service jusqu'au milieu des années 1930 où ils purent être relevés par les unités du programme de construction lancé après la guerre. Nous avons tout lieu de penser que les bureaux de construction français surent profiter du haut niveau de qualité atteint pendant la guerre par les responsables de la construction allemande de sous-marins.

La Royal Navy n'avait pas renoncé pour autant de son côté à faire interdire une arme qu'elle considérait plus nuisible qu'utile pour ses conceptions stratégiques : lors des conférences concernant la limitation des armements navals, elle échoua à vaincre les mêmes oppositions, celle de la Marine française notamment.

ANNEXE

Sous-marins de la marine impériale allemande livrés à la France à la fin de la première guerre mondiale et mis en service dans la marine française.

Tableau 1. *U-Boot Minenleger* (sous-Marin mouilleur de mines)

Type	N°	Lancement	Service	Rebaptisé	Désarmé
U E I	79	09/04/1916	23/05/1916	VICTOR REVELLE	29/07/1935

Tableau 2. *Ms (Mobil – Machung) U-Boote* (sous-marins de mobilisation)

Type	N°	Lancement	Service	Rebaptisé	Désarmé
U	105	16/05/1917	04/07/1917	JEAN AUTRIC	27/01/1937
U	108	11/10/1917	05/12/1917	LEON MIGNOT	24/07/1935
U	162	20/04/1918	31/07/1918	PIERRE MARAST	27/01/1937
U	166	06/09/1918		JEAN ROULIER	24/07/1935

Tableau 3. *Mittlere U-Boote* (sous-marins moyens)

Type	N°	Lancement	Service	Rebaptisé	Désarmé
U B III	94	26/04/1918	01/06/1918	TRINITE SCHILLEMANS	24/07/1935
U B III	99	29/07/1918	04/09/1918	CARISSAN	24/07/1935
U B III	155	26/10/1918		JEAN CORRE	07/10/1937

Tableau 4. *U-Kreuzer* (projet 46) (croiseur sous-marin)

Type	N°	Lancement	Service	Rebaptisé	Désarmé
U	139	03/12/1917	18/05/1918	HALBRONN	27/07/1935

Tableau 5. *U-Minenkreuzer* (projet 45) (Croiseur mouilleur de mines)

Type	N°	Lancement	Service	Rebaptisé	Désarmé
U E II	119	04/04/1918	20/06/1918	RENE AUDRY	07/10/1937

Nota : Quarante autres sous-marins furent livrés et détruits

Source : Marco Castel, uboatsxm@powerantilles.com

L'UNITED STATES NAVY.
SORTIR DE LA GUERRE, TIRER LES LEÇONS DU CONFLIT,
ASSURER LE TRIOMPHE DES PUISSANCES MARITIMES
(1918-1922)

Tristan Lecoq
Sorbonne Université

L'United States Navy est, au moment où elle sort de la Grande Guerre, une force navale opérationnelle, intégrée, expérimentée. La marine américaine s'est transformée en un an et demi de guerre navale. Pourtant, les années de l'immédiat après-guerre voient le retour, aux États-Unis comme ailleurs, de la priorité accordée aux navires de ligne. Sortir de la guerre et maîtriser les mers : c'est dans ce contexte que la conférence de Washington assure, en 1921-1922, le triomphe des puissances maritimes et une parité, nouvelle pour les deux pays, entre les États-Unis et le Royaume-Uni¹.

Le 11 novembre 1918, avec 520 000 marins, près de 800 bâtiments de combat et quarante navires de bataille, les États-Unis disposent d'une marine du double de celle de 1914². Les forces navales américaines dans les eaux européennes se composent de 370 bâtiments de guerre, dont onze navires de ligne, servis par 5 000 officiers et 75 000 officiers mariniers, quartiers-mâîtres et marins. Elles disposent de 45 bases en très grande partie aménagées par les Américains eux-mêmes. En France, ce sont 1 400 officiers et 18 000 officiers mariniers, quartiers-mâîtres et marins américains qui servent sous les ordres de l'amiral Wilson³. À comparer aux quelque deux millions de soldats de l'US Army au même moment...

- 1 Pour une approche maritime de la Grande Guerre, voir Tristan Lecoq « La Grande Guerre sur mer. La marine et les marins en guerre », *Revue d'histoire maritime*, n° 22-23, « L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au xx^e siècle », juin 2017, p. 369-402.
- 2 Il est intéressant de noter qu'à cette date, 10 489 officiers d'active et 20 706 officiers de réserve, soit deux fois plus, servent dans la Navy. Voir William Still Jr., *Crisis at Sea. The Story of The United Navy in European Waters in World War I*, Gainesville, University Press of Florida, 2006 p. 191.
- 3 Joseph Husband (Ensign, USNRF), *On the Coast of France. The Story of the United States Naval Forces in French Waters*, Chicago, A.C. Mc Clurg and Co., 1919.

L'état-major de la guerre navale est à Londres : l'Amirauté, le blocus et les convois, la guerre anti-sous-marine. L'amiral William Sowden Sims, commandant en chef des forces navales américaines en Europe depuis le printemps 1917 écrit : « Il ne s'agissait pas de savoir si notre tactique [...] était supérieure ou non à celle des Anglais. La marine britannique avait trouvé ses propres méthodes de travail et telles quelles, celles-ci fonctionnaient admirablement⁴. »

Dès l'entrée en guerre des États-Unis, au printemps 1917, l'US Navy fait partie intégrante et intégrée des forces alliées, renforce leurs points faibles, se place sous le contrôle opérationnel du quartier général de la guerre navale, Londres. Suit, de juin 1917 à novembre 1918, un an et demi de travail commun et en commun. Les Britanniques font connaître aux Américains leurs renseignements, leur communiquent leurs méthodes, les initient à leurs pratiques en matière de chiffre. C'est dans le renseignement en matière navale que se trouve le début d'une véritable relation spéciale : « La marine anglaise n'avait pas de secret qui ne fût communiqué à ses alliés américains », écrit l'amiral Sims⁵.

L'Amirauté élabore les ordres généraux et les plans d'opérations, avec le concours des 192 officiers de l'US Navy qui y sont affectés à la date du 11 novembre 1918, et pleinement intégrés⁶. Les commandants des forces et des bases américaines exécutent les instructions de Londres d'autant plus aisément qu'elles sont communes aux deux marines. Pour preuve, un bureau d'études et de planification commun, appelé *Planning Section*, est institué à Londres, sur une initiative américaine.

Transmissions, codes, signaux, manœuvres à la mer, écoles à feu sont ceux de la Royal Navy, comme les instructions nautiques et tactiques. Un contrôle opérationnel britannique, une force navale anglo-américaine intégrée, un an et demi d'expérience pour l'US Navy auquel il faut ajouter le transfert, par les Britanniques, celle de trois ans de guerre navale.

C'est en fait une logique d'opérations qui imprègne l'organisation du commandement, le contrôle opérationnel, les théâtres d'opérations maritimes :

4 Amiral William S. Sims, *La Victoire sur mer. Le rôle de la marine américaine pendant la guerre*, Paris, Payot, 1925, p. 233. Personnalité clé à tous égards, l'amiral William Sowden Sims traverse l'histoire de la participation de l'United States Navy à la Grande Guerre sur mer. Voir Elton E. Morison, *Admiral Sims and The Modern American Navy*, Boston, Houghton Mifflin, 1942 ; David F. Trask, « William Sowden Sims: The Victory Ashore », dans James Bradford (dir.), *Quaterdeck and Bridge. Two Centuries of American Naval Leaders*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997 ; Branden Little & Kenneth J. Hagan, « Radical but right: Williams Sowden Sims (1858-1936) », dans John B. Hattendorf & Bruce Elleman (dir.), *Nineteen Gun Salute: Case Studies of Operational, Strategic, and Diplomatic Naval Leadership during the 20th and early 21st Centuries*, Newport, Rhode Island and Washington, D.C., Naval War College Press & Government Printing Office, 2010, p. 1-10.

5 Amiral Sims, *La Victoire sur mer*, op. cit., p. 22.

6 William Still Jr., *Crisis at Sea*, op. cit., p. 34.

un conflit sur mer, dans le cadre d'une coalition, dont l'organisation est fonction des théâtres d'opérations maritimes⁷. En Manche et en mer du Nord, dans l'Atlantique, ces théâtres essentiels pour le Royaume-Uni sont donc principalement britanniques.

En Méditerranée, la coordination des opérations, dans un théâtre maritime interallié, est à l'ordre du jour et le reste longtemps. De plus, le déplacement des centres de gravité de l'ouest (où dominent les intérêts français) vers l'est (terrain de jeu des intérêts britanniques) des opérations et des intérêts nationaux vient mettre à mal, très rapidement, les accords de 1912-1914⁸. Dans les faits, chaque fois que le Royaume-Uni est présent en force, c'est l'autorité opérationnelle du gouvernement de Sa Majesté et le contrôle opérationnel de la Royal Navy qui l'emportent. La situation se complique en mai 1915 avec l'entrée en guerre de l'Italie. En matière de renseignements, d'opérations, de retours d'expériences... aucune coordination véritable n'émerge.

À Londres, les 23 et 24 janvier 1917, lors d'une conférence sur la situation navale en Méditerranée, s'impose le constat d'un commandement mal organisé, d'une armée navale française toujours prête au combat d'escadres, d'une direction de la guerre difficile, sur un théâtre aussi vaste, d'une direction générale des opérations assurée nominalement par les Français mais en fait par les Britanniques, alors qu'un amiral britannique est nommé à la tête d'une « direction interalliée des routes en Méditerranée ». À l'ouest les patrouilles, à l'est des routes divergentes. Les résultats sont mauvais dans les deux cas.

Le 29 novembre 1917, lors d'une énième conférence à Paris, un conseil naval interallié est institué, en parallèle du comité interallié de guerre, lui-même renommé « conseil supérieur de guerre ». Il n'aura jamais la même consistance : le 26 mars 1918, c'est Foch qui est chargé du commandement des armées alliées sur le front de l'Ouest. Il faut attendre le 1^{er} juin 1918, pour que l'amiral anglais Jellicoe coordonne la guerre navale en Méditerranée, malgré l'opposition italienne!

Les flottes de guerre demeurent ainsi assez largement indépendantes les unes des autres, la Royal Navy sous l'autorité opérationnelle de l'Amirauté et un contrôle opérationnel britannique des forces britanniques, dans une logique de théâtre d'opérations.

La coopération entre la Royal Navy et l'US Navy, complète et confiante dès avril 1917, est véritablement unique, au cours de la Grande Guerre, en matière navale. Elle tient beaucoup au fait que les autorités politiques et la hiérarchie

7 Tristan Lecoq, « La Grande Guerre sur mer. La marine et les marins en guerre », art. cit., p. 394-395.

8 Julie d'Andurain, « La Méditerranée orientale durant la Grande Guerre, nouvel enjeu entre la France et la Grande-Bretagne », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 81, 2010, p. 25-44.

navale américaines ont accepté d'engager leurs forces comme « un renfort des marines alliées » et de les mettre aux ordres et à la disposition du commandement britannique ou du commandement français, selon les théâtres d'opérations⁹. Dans les faits, l'US Navy est intégrée au plan opérationnel à la Royal Navy. Elle adopte ses codes et ses signaux. Elle fait siennes son expérience et ses règles d'engagement. Elle apprend vite.

Que reste-t-il, en 1918, d'un an et demi d'opérations navales? C'est d'abord l'expérience de la guerre sous-marine et de la lutte anti-sous-marine. Elle consacre une logique de milieu et non plus seulement de théâtre, avec des opérations, interarmes et interalliée : *destroyers*, chasseurs de sous-marins, aéronefs et hydravions, stations à terre alliées... reliés entre eux et entre Alliés. C'est ensuite, la projection et la protection des forces : par la réquisition des bâtiments de commerce allemands, réarmés et rebaptisés¹⁰, par la mobilisation des chantiers privés, par l'armement en équipages des navires de transport, ce sont 46 % des transports de troupes américaines qui sont assurés par des marins de la marine marchande des États-Unis. C'est une organisation nouvelle, avec des organismes tels que l'US Shipping Board (1916), pour l'armement de bâtiments civils par l'US Navy, l'Emergency Fleet Corporation, pour administrer la réquisition de bâtiments par la Navy, et le Naval Overseas Transportation Service (1918) pour l'affrètement des navires destinés aux transports de troupes. La sécurisation des flux maritimes, nécessité vitale pour l'US Navy, aboutit enfin à la constitution d'une *Cruiser and Transport Force*¹¹ qui préfigure la priorité à la chaîne logistique de la seconde guerre mondiale.

Les convois, la lutte anti-sous-marine et le transport de deux millions de soldats américains sont les clés de la victoire.

Le 20 juillet 1917, le *Naval Act* d'août 1916 est révisé, suivant en cela les préconisations du General Board, en marquant un coup d'arrêt à la construction des cuirassés au profit des forces légères¹². En 1918, pour la première fois depuis les années 1890, la construction des forces légères l'emporte sur celle des cuirassés. Cependant, si l'on prend un peu de recul et si l'on considère le moyen terme, la période 1914-1920 par exemple, les États-Unis ont construit 875 000 tonnes de navires de guerre, dont treize cuirassés et douze croiseurs,

9 Amiral Sims, *La Victoire sur mer*, op. cit., p. 59-60.

10 Le *Vaterland* devient l'USS *Leviathan* et le *Prinzessin Irene*, l'USS *Pocahontas*.

11 Flotte de transport militaire au long cours.

12 Le *Naval Act* du 29 août 1916 est signé par le président W. Wilson, trois mois après la bataille du Jutland, pourtant bien indécise. Ce « *Big Navy Act* » qui doit consacrer « *A Navy Second to none* » se concentre sur l'essentiel : le navire de ligne, ou *battleship*, ou *dreadnought*. Avec dix navires de ligne à construire, dont quatre dès 1917, et cinquante escorteurs, dont vingt à construire dès cette même année.

cinquante-six sous-marins et cinquante et un *destroyers*¹³. Une marine de guerre équilibrée, en somme. À la fin de la guerre, l'US Navy compte cent-cinq sous-marins, la Royal Navy cent-quatre, l'Italie quarante-quatre et la France trente-trois. C'est le traité de Washington avant la lettre, sans le Japon...

Aucun navire de ligne de l'US Navy n'a été engagé dans un affrontement en haute mer, pendant la Grande Guerre. Pourtant, dès les années 1919-1920, l'établissement naval fait pression, à Washington, pour le retour à la doctrine qui prévalait avant l'entrée en guerre.

En termes de structure des forces, pour le General Board et le Chief of Naval Operations, le *battleship* demeure le *capital ship*¹⁴ : c'est le bâtiment de ligne à partir duquel doit s'organiser une marine, se concevoir les opérations navales, concentrer les efforts en termes de budget, de constructions, d'armement. En matière de planification opérationnelle, l'hypothèse du *War Plan Black* devient caduque avec la défaite allemande, les dispositions navales du traité de Versailles, et le sabordage de la marine impériale à Scapa Flow, le 21 juin 1919. Mais demeure le *War Plan Orange*, contre le Japon, et en arrière-plan la volonté rémanente de devenir au moins l'égal du Royaume-Uni.

En 1918, l'US Navy dispose de dix-sept *dreadnoughts*, dont trois en achèvement, la Royal Navy de trente-six, la marine impériale japonaise de sept, dont deux en achèvement et la marine nationale de sept. En 1919, le président Wilson projette la construction de dix *dreadnoughts* supplémentaires. Tout cela provoque une réaction de l'amiral Sims qui fait part de ses critiques, le 7 janvier 1920 en adressant à J. Daniels, secrétaire à la Marine, une lettre intitulée « Certain Naval Lessons of The Great War », dans laquelle il reproche au gouvernement des États-Unis de ne pas s'être correctement préparé à la guerre qui venait, de l'avoir mal conduite et de ne pas avoir compris les leçons de la Grande Guerre en matière navale. La lettre est rendue publique à la suite d'une audition de Sims par la sous-commission de la Navy au Sénat, peu de temps après¹⁵.

Le 1^{er} décembre 1920, le Navy Department publie son rapport annuel. S'il souligne l'importance de la mobilisation de la flotte de transport, les conséquences tactiques des armes nouvelles, comme le sous-marin et l'aviation

13 Dans le même temps, ce sont quatre millions de tonnes de navires marchands qui sont construites, dont plus de 900 000 tonnes en 1917 – le double de l'année 1916 – et 2 400 000 tonnes, pour la seule année 1918. Voir Maurice Collin, *La Situation de l'armement maritime en France de 1914 à 1919*, thèse de doctorat en sciences politiques et économiques, Étampes, imprimerie Maurice Dormann, 1920.

14 Depuis l'apparition, dans le dernier tiers du XIX^e siècle, de l'artillerie navale cuirassée, cette expression désigne le cuirassé comme le bâtiment le plus important des flottes de guerre, à partir duquel sont conçues les règles d'engagement et la constitution des escadres.

15 Senate Subcommittee of the Committee on Naval Affairs, *Report on the Naval Investigation*, 67th Cong., 1st session, Washington D.C., Government Printing Office, 1921, p. 36.

navale, on y lit cependant que « [...] rien de ce qui est survenu pendant la Grande Guerre n'a permis de modifier l'opinion du General Board quant à l'importance vitale du bâtiment de ligne¹⁶ » : c'est le retour au programme naval de 1916.

Dans le même temps, les États-Unis ne sont pas les seuls à défendre ces positions d'avant-guerre : les clauses navales du traité de Versailles sont édifiantes : l'Allemagne n'a pas le droit de construire des sous-marins ; elle peut mettre en chantier une flotte comprenant un nombre limité de bâtiments de surface, contingentés en déplacement et en calibres. Une bonne image des leçons ambiguës de la Grande Guerre sur mer : si le rôle du sous-marin est reconnu, les navires de ligne cuirassés demeurent la colonne vertébrale des flottes de guerre. Le traité, signé le 28 juin 1919, n'est pas ratifié, tout comme ne l'est pas non plus le *Covenant*, qui aurait lié les États-Unis, le Royaume-Uni et la France. En 1920, Harding, républicain et isolationniste, est élu.

142

Le début des années 1920 fait apparaître, bien que différents de par leur ampleur respective, trois éléments de tension en matière de politique navale aux États-Unis. Ces tensions s'inscrivent en premier lieu dans le contexte d'une crise économique, financière et budgétaire, mais aussi politique, diplomatique et militaire, marquée par la guerre qui continue en Europe, à l'Est, dans les Balkans et au Proche-Orient. C'est aussi une tension entre la politique de sécurité collective (la politique d'équilibre des forces, héritage de Wilson) prônée par les amiraux américains qui veulent poursuivre la modernisation des forces navales, et la politique de désarmement, qui aurait les faveurs d'une opinion publique américaine elle aussi marquée par la Grande Guerre et favorable à un retour à l'isolationnisme. C'est enfin une tension au sein de l'établissement naval, à Washington, entre ceux qui comparent l'US Navy et la Royal Navy au sortir de la Grande Guerre, et ceux qui constatent la situation dans le théâtre d'opérations du Pacifique, où le Japon a récupéré les possessions de l'Allemagne et masqué assez peu ses ambitions régionales et maritimes.

Pas de « pause » navale en effet pour le Japon, qui met en chantier dès 1919 un programme dit 8-8, soit huit cuirassés de la classe *Nagato* de 32 500 tonnes et huit croiseurs de bataille de la classe *Amagi* de 41 000 tonnes. Dans le même temps, l'US Navy entame le désarmement et la mise en réserve de la moitié des cuirassés et des *destroyers*, ainsi que les deux-tiers des croiseurs, soit la moitié des bâtiments en service en 1918, au profit à la fois d'un resserrement de ses

16 « ... nothing that occurred during The World War has served to change the Opinion of The General Board as the vital importance in War of the battleship » (U.S. Navy Department, *Annual Reports of the Navy Department for the Fiscal Year [Including Operations and Recommendations to December 1, 1920]*, Washington D.C., Government Printing Office, 1921, p. 211).

capacités opérationnelles à partir de navires tous lancés après 1910 et pour les derniers en 1921, mais aussi de la mise en chantier de l'USS *Washington* et de l'USS *West Virginia*, de la construction en 1920-1921 de six nouveaux cuirassés de la classe USS *South Dakota* et de celle de six croiseurs lourds de la classe USS *Lexington* de 44 000 tonnes, tous armés d'une artillerie de 406 mm. Le résultat en 1921, avant l'entrée en service de nouvelles unités de surface : une vingtaine de navires de ligne modernes, une douzaine de croiseurs et une centaine de *destroyers*, servis par cent mille hommes, dont huit mille officiers.

La nouvelle administration américaine prend ses fonctions en mars 1921 avec un programme isolationniste et de stricte suffisance budgétaire. Dès lors, la question posée par Charles E. Hugues, secrétaire d'État du président Warren Harding, est celle de la mise en cohérence de la politique étrangère et de la politique navale des États-Unis au sortir de la guerre. En août 1921, il accueille ses anciens alliés britanniques, français, italiens et japonais à Washington pour une conférence sur le désarmement naval et sur les principes et la politique à suivre en Extrême-Orient, alors même que les États-Unis n'ont ni ratifié le traité de Versailles ni accepté la Société des Nations. La crise économique contraint les gouvernements à des réductions en matière navale ; la destruction de la flotte allemande laisse l'Angleterre sans rival en Europe ; c'est un jeu à trois puissances qui se joue donc à Washington¹⁷ : États-Unis, Royaume-Uni, Japon. Et comme le disait Bismarck, dans un jeu à trois puissances, il faut être l'une des deux...

La conférence de Washington se conclut par un traité de limitation des armements navals, le 6 février 1922¹⁸ : pause navale de dix ans, hiérarchisation des forces navales, limitation des capacités des grands bâtiments. Elle voit la fin du « *Two-Power Standard* » au profit d'un « *One-Power Standard* »¹⁹ par et pour les États-Unis et la Grande-Bretagne, qui accepte une parité, nouvelle pour elle, avec les États-Unis. Les Anglo-Saxons pourront construire chacun 525 000 tonnes de navires de guerre ; le Japon est limité à 315 000 tonnes ;

17 Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*, Cambridge, CUP, 2014, p. 358-366. Pour une analyse très complète et distanciée des positions, des discussions et des conclusions du traité de Washington, voir Léon Archambaud, *La Conférence de Washington (12 novembre 1921-6 février 1922)*, Paris, Payot, 1923. Léon Archambaud, député radical de la Drôme depuis 1919, était rapporteur du budget des colonies.

18 Un traité du Pacifique, ou « traité des quatre puissances », est également signé à Washington qui montre le déplacement du centre de gravité de la politique extérieure des États-Unis. L'alliance anglo-japonaise de 1902, renouvelée en 1905 et en 1911, est dénoncée à la suite de ce traité, en 1923.

19 Expression en usage dans la Royal Navy pour montrer que, depuis le statut naval de 1889, la marine britannique devait être supérieure au total cumulé des deuxième et troisième marines de guerre suivantes.

ce règlement se fait au détriment des marines secondaires, la France et l'Italie auxquelles ont été affectées 175 000 tonnes. Le traité précise également les types de bâtiments, leurs tonnages et les calibres maximum autorisés, se fondant d'ailleurs sur les raisonnements des experts qui considèrent toujours, en 1922, le cuirassé comme le *capital ship* des marines de guerre.

L'US Navy fonde, dans l'immédiat après-guerre, la structuration des forces navales sur le cuirassé, dans un rapport de forces de quinze cuirassés pour les deux plus grandes marines, neuf cuirassés pour le Japon et cinq pour la France et l'Italie.

144 La Navy consacre en même temps des efforts constants à la construction de sous-marins, à la formation d'une aéronavale, et laisse le champ ouvert au porte-avions, conçu il est vrai comme une plate-forme pour escorter les cuirassés. L'USS *Langley* demeure le seul porte-avions de la Navy en 1922 et jusqu'en 1927²⁰. Mais à la suite du traité de Washington et de l'annulation des classes USS *Lexington* et USS *South Dakota*, le General Board fait le choix décisif des porte-avions lourds, permis par le traité de Washington, et maintient sur cale les USS *Lexington* et USS *Saratoga*, transformés en porte-avions, lancés en 1925 et mis en service en 1927.

Pour la France, la parité avec l'Italie passe si mal qu'il faut attendre un an avant que le traité soit ratifié en juillet 1923. Le traité de Washington, s'il consacre le triomphe des puissances maritimes et s'il rétablit une cohérence entre la politique extérieure des États-Unis et leur politique navale, n'est pour autant rien d'autre qu'une photographie réaliste de l'état des puissances et des forces navales au début des années 1920.

En 1914, c'est un jeu à quatre puissances navales : la Royal Navy, la marine impériale allemande, l'United States Navy, la marine impériale japonaise. Le Japon est alors l'allié des Britanniques. En 1919, demeurent trois puissances navales de premier rang : le Royaume-Uni, les États-Unis, le Japon. La relation spéciale entre la Royal Navy et l'US Navy, née de la guerre navale et dans la guerre navale est confortée par la parité en matière navale décidée par leurs autorités politiques, militaires et navales et obtenue lors de la conférence de Washington. La rupture du traité anglo-japonais, en 1923, en est la conséquence. En 1923, le Pacifique est bien un enjeu et le Japon une menace. En 1923, le pétrole est une arme et le Proche-Orient un théâtre dont les États-Unis, propulsion au mazout des bâtiments de la Navy oblige, deviennent des acteurs, encore secondaires il est vrai. En 1923, la France est seule pour faire face, sur le continent, à l'Allemagne et au communisme.

20 Mis en service en 1922, l'USS *Langley* est un premier porte-avions expérimental, résultat de la conversion d'un charbonnier de 18 000 tonnes. Il est déclassé en 1937.

La sortie de la guerre navale voit le triomphe des puissances maritimes, qui se retirent de la scène européenne. Pendant un an et demi cependant, l'US Navy a pris toute sa place dans une guerre navale alliée. Une guerre en coalition, avec des relations interalliées et des instances de décisions qui ne sont plus seulement nationales. Autorité opérationnelle, contrôle opérationnel, planification opérationnelle : ce sont des modes d'exercice de responsabilités nouvelles, des modes d'exercice du commandement nouveaux, des articulations à repenser entre le politique et le militaire. Une autre culture politique, militaire et navale.

S'agissant de l'autorité opérationnelle, l'échelon politique et stratégique est assumé par le président des États-Unis et le gouvernement américain, en la matière W. Wilson et J. Daniels, comme c'est le cas ailleurs chez les Alliés, réunis en 1919 sous la formule des « Quatre Grands ». L'échelon stratégique et naval qui devrait leur correspondre se retrouve dans les conférences navales interalliées, auxquelles les États-Unis participent à partir de novembre 1917.

L'amiral Sims, qui représente le gouvernement des États-Unis et l'United States Navy dans ces conférences, peut souligner les excellentes relations personnelles qu'il entretient avec les amiraux français Lacaze et de Bon. Rien de comparable avec la relation spéciale et permanente qui s'est établie, y compris à ce niveau, à Londres entre les gouvernements et les marines du Royaume-Uni et des États-Unis. Rien de comparable non plus avec la coordination stratégique, c'est-à-dire à la fois politique et militaire, qui s'est instituée sur le front français, avec le commandement des forces terrestres alliées confié au général Foch, si les bonnes relations qu'entretiennent les généraux Pétain, Haig et Pershing sont du même ordre que celles que connaissent les amiraux alliés, pour la plupart.

À l'échelon du contrôle opérationnel, s'il faut distinguer les théâtres, les espaces, les moments de la Grande Guerre sur mer, un fait l'emporte : la Royal Navy demeure sous l'autorité de la seule Amirauté britannique et le contrôle opérationnel du seul ressort des commandants des forces et des bases, maritimes et aériennes, « sur zone ». L'US Navy est à la fois associée et intégrée au déroulement des opérations, ne serait-ce que parce qu'elle a décidé d'adopter, dès l'entrée en guerre des États-Unis, l'ensemble des modes opératoires de la Royal Navy.

Il en est de même et fort logiquement de la planification opérationnelle, puisque l'intégration des deux marines s'est opérée en matière de renseignement, de codes, de signaux, de règles d'engagement et de préparation des opérations. On pourra cependant distinguer trois éléments à la fois nouveaux dans lesquels l'US Navy a appris et développé un savoir-faire singulier : le blocus, avec une organisation franco-britannique depuis mars 1915, à laquelle les Américains se rallient ; les transports, les convois, la logistique ; la lutte anti-sous-marine et la protection des côtes, en particulier de France, avec une logique non plus

de théâtre, comme dans la guerre d'escadres, mais de milieu, interarmes et interalliée, dans laquelle les amiraux alliés ont exercé une véritable responsabilité en commun.

L'US Navy qui sort de la Grande Guerre sur mer est une marine nouvelle, non une nouvelle marine. Le cuirassé demeure la colonne vertébrale de ses forces navales, dans le cadre d'un combat d'escadres en haute mer, comme en 1914. Avec une plus-value opérationnelle importante : l'intégration pendant un an et demi dans la plus grande marine du monde, la Royal Navy. La lutte anti-sous-marine et la protection des transports lui ont conféré une expérience nouvelle, avec une plus-value liée à une logique nouvelle, de milieu, interarmées et interalliée, et d'excellents matériels américains servis par d'excellents officiers, quartiers-mâîtres et marins américains. Un nouvel environnement des forces navales américaines est enfin apparu, avec le renseignement naval, à l'école des Britanniques, la logistique, à l'école d'eux-mêmes, la capacité de mobilisation des chantiers navals, publics et privés en un temps record. Autant de leçons qui comptent.

146

Si la structuration des forces de l'United States Navy demeure assez proche de celle de 1917, avec les forces légères dans un rôle différent de celui d'alors, elle laisse le champ ouvert, même après le traité de Washington, à l'aéronavale, aux porte-avions, aux croiseurs, aux sous-marins. Surtout, la planification opérationnelle s'est considérablement développée avec l'expérience de la guerre navale telle qu'elle a été conduite avec la Royal Navy et leurs alliés. En témoigne dans les années 1920 la décision majeure d'instaurer un « Joint Army-Navy Board », dédié à la planification interarmées. La Navy a compris la culture du changement.

LA MARINE NATIONALE ET LA SORTIE DE LA GUERRE FROIDE (1989-1995)

Patrick Boureille¹
Service historique de la Défense

De grandes espérances et de fortes inquiétudes marquent la fin des années 1980 et la première moitié des années 1990. Des espérances de paix avec l'affaiblissement de la menace existentielle directe, représentée par le bloc soviétique, et la disparition consécutive du système de sécurité bipolaire. Mais aussi de profondes « inquiétudes devant la distorsion des économies et l'apparition de nouvelles menaces, insidieuses ou brutales, mafieuses ou fanatiques, provenant de nations structurées, de perturbateurs aventureux ou de peuples égarés, sans terre, et qui n'ont rien à perdre² ».

Si la sécurité européenne demeure « une équation géopolitique majeure », ce n'est plus au cœur de l'Europe, désormais zone de fortes turbulences plus qu'épicentre des crises, que se joue le sort du monde³. Sa défense intègre désormais toute une série de « risques d'instabilité », allant de la menace terroriste internationale aux conflits intraétatiques en passant par la prolifération des armes de destruction massive. L'importance du théâtre atlantique diminue au profit du théâtre méditerranéen impliquant un glissement vers cette zone des actions navales en réponse aux menaces. Les marines doivent répondre à des besoins sécuritaires nouveaux, correspondant cependant à leurs missions traditionnelles : leur mobilité et leur flexibilité intrinsèques leur valent en effet un rôle prépondérant dans la gestion des crises qui se multiplient un peu partout à la surface du globe et nécessitent une projection de forces, une projection de puissance, un transport stratégique et l'assurance d'une logistique⁴.

- 1 Professeur certifié d'histoire et de géographie, chef du bureau Marine de la division de la recherche, des études et de l'enseignement. Château de Vincennes, avenue de Paris, 94306 Vincennes cedex.
- 2 Allocution du chef d'état-major (CEMM) Jean-Charles Lefebvre devant le collège interarmées de défense (CID), 27 juillet 1994.
- 3 Louis Gautier, « L'Europe de la défense au portant », *Politique étrangère*, n° 2, 1999, p. 233-243.
- 4 Basile Germond, « Les missions des marines militaires européennes depuis 1989 », *Relations internationales*, n° 122, 2005-2, p. 105-116, en ligne, consulté le 7 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/ri.122.0105> ; Jeremy Stöhs, « Into the Abyss? European Naval Powers in the Post

Les nouveaux entrants, licites et illicites, foisonnant, les missions de service public sont aussi en net développement au cours de cette période, allant de la protection de la zone économique exclusive (ZEE) à la répression de la criminalité : police, sauvetage, sauvegarde de l'environnement, pêches illégales, bateaux poubelles, piraterie, terrorisme, criminalité.

Complément d'un précédent article centré sur l'outil naval de dissuasion, cette communication envisage la manière dont la marine nationale est sortie de la guerre froide, comment elle s'est reconfigurée dans un contexte international renouvelé et une doctrine actualisée, en lien avec les autres armées et les alliés de l'OTAN⁵. La guerre du Golfe a amplement démontré l'inadaptation des forces armées françaises à la nouvelle forme des conflits : elle est l'objet d'étude initial incontournable de ce travail. Elle précède l'exposé et l'analyse des restructurations dans leur triple dimension interarmées (plan Armées 2000), navale (Optimar 95) et managériale (Adaptem) synthétisées dans le *Livre blanc sur la défense* de 1994. La chute du mur de Berlin ne marquant pas la fin de l'Histoire, la période envisagée ici – de juin 1989 à décembre 1995 – offre l'opportunité d'évaluer la pertinence des choix effectués, à travers l'enchaînement des crises régionales contemporaines.

LA GUERRE DU GOLFE : DES ARMÉES FRANÇAISES DÉPASSÉES

D'août 1990 à juillet 1991, la France participe à la coalition des Nations unies pour protéger l'Arabie Saoudite et libérer le Koweït de l'occupation irakienne (opérations *Bouclier du désert* et *Tempête du désert*). Pour la première fois depuis la création de la Force d'action rapide (FAR) en 1983, son commandant, le général de corps d'armée Michel Roquejeoffre se déplace en Arabie Saoudite à la tête du groupe de forces interarmées *Daguet* pour y prendre personnellement le commandement d'une opération hors zone Europe. Redécouverte du conflit de haute intensité, dans un contexte interarmées et interallié, la guerre du Golfe révèle l'inadéquation de l'outil militaire français. Clairement ce dernier pêche à trois niveaux : un commandement interarmées qui n'en a que le nom, des capacités de projection étiques, une relation interalliée mal définie.

S'il assure la conduite des opérations aériennes et terrestres menées par la France à partir de l'Arabie Saoudite en liaison avec les autres forces de la

Cold War Era", *Naval War College Review*, vol. 71, n° 3, été 2018, en ligne, consulté le 7 janvier 2020 : <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol71/iss3/4/>.

5 Patrick Boureille, « L'outil naval français et la sortie de la guerre froide (1985-1994) », *Revue historique des armées*, n° 245, 2006-4, p. 46-61, en ligne, consulté le 7 janvier 2020 : <http://journals.openedition.org/rha/5312>. Le présent article ne reviendra pas sur ce qui a déjà été publié sauf à invalider, nuancer ou réinterpréter.

coalition⁶, Roquejeoffre ne commande pas les unités de l'armée de l'air et de l'armée de terre déployées dans les Émirats arabes unis et au Qatar, ni les bâtiments de la marine nationale opérant en mer Rouge, en mer d'Arabie et dans le golfe Persique, toujours sous le commandement opérationnel de l'amiral commandant les forces maritimes et la zone maritime de l'océan Indien. « Souvent présentée comme la première intervention française véritablement interarmées, l'opération Daguet, du point de vue de l'EMA, est essentiellement une opération aéroterrestre à laquelle la Marine apporte son soutien logistique⁷. » Officier de liaison auprès de l'état-major français à Ryiad, le capitaine de vaisseau Gheerbrant déplore cet isolement de la marine : « Je persiste à regretter que le général Roquejeoffre n'ait pas eu le commandement des trois composantes avec un état-major marine à ses côtés plutôt qu'un simple officier de liaison. Je pense que nous aurions eu tout à y gagner⁸. » L'état-major de la marine en est encore au modèle des interventions françaises de la fin de la guerre froide :

La gestion de crise se satisfait de capacités de vigilance et de concertation : savoir, rendre compte sont des démarches habituelles à l'état de crise. Ces démarches restent indispensables en cas de combat mais elles ne suffisent plus. Il faut, en outre, porter des coups à l'adversaire. Ces dernières années, l'accent a été mis sur les moyens de gérer la crise peut-être au détriment d'une imagination prospective tournée vers le combat,

relève le vice-amiral d'escadre Tripier dans son rapport sur les aspects maritimes de la guerre du Golfe⁹. L'heure n'est plus à la pratique du coup d'extincteur.

En l'absence d'un commandement interarmées de planification et de conduite des opérations, les forces françaises ne peuvent être combinées qu'au niveau du chef d'état-major des armées (CEMA), ce qui impose à son état-major une lourde

6 Même si elles acceptent l'*Air Tasking Order* donné chaque jour par le Joint Force Air Component Commander pour orienter l'effort aérien de la coalition, les forces françaises sont restées sous conduite opérationnelle française pendant toute la campagne. Planifiée en amont entre les généraux Roquejeoffre et Schwarzkopf, ce n'est qu'à l'expiration de l'ultimatum des Nations unies le 15 janvier 1991 que *Daguet* fut placée sous le contrôle tactique du 18^e corps d'armée aéroporté des États-Unis.

7 Dominique Guillemin, « La marine nationale et la guerre du Golfe », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 244, 2011-4, p. 31-51, en ligne, consulté le 7 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/gmcc.244.0031>.

8 SHD 28 GG°, page 26 : témoignage oral du capitaine de vaisseau Jacques Gheerbrant recueilli le 28 juin 1991.

9 SHD MV 259 Y, carton GDG 1, rapport du VAE Michel Tripier « Aspects maritimes de la guerre du Golfe ». Jacques Lanxade, *Quand le monde a basculé*, Paris, Nil éditions, 2001, p. 325. Le 3 août 1990, Mitterrand déclare : « Je veux bien d'une coordination de nos flottes, mais pas mettre la nôtre sous contrôle américain. » (Jacques Attali, *Verbatim*, Paris, Fayard, 1995, t. III, p. 348.)

tâche de planification et de coordination à laquelle il n'est pas toujours préparé et qui peut être assurée à des niveaux inférieurs de commandement. Par ailleurs, la projection de forces au niveau interarmées et interallié loin du territoire national suppose l'existence (même à une échelle réduite) d'une structure de commandement et de contrôle interarmées du théâtre « déployable ». L'armée française a cruellement manqué de ce relais de puissance quand l'armée américaine a transféré le quartier général de l'US Central Command de la base aérienne de McDill en Floride à Ryiad en Arabie saoudite.

Trente-quatre ans après Suez, vingt-huit après le désengagement en Algérie, la France ne peut projeter dans le golfe Persique un élément de forces terrestres à plusieurs divisions, avec son système de commandement et de contrôle, sa logistique et ses soutiens naval et aérien. Le décalage est grand entre le fonctionnement des 15 000 hommes de la division Daguet et la pratique américaine de l'*airland battle*.

150

La gravité des lacunes révélées par la participation française à la guerre du Golfe explique l'ampleur de l'aggiornamento opéré par les deux successeurs de Jean-Pierre Chevènement à la tête du ministère de la Défense, Pierre Joxe (29 janvier 1991 – 8 mars 1993) et François Léotard (29 mars 1993 – 11 mai 1995) et par le nouveau chef d'état-major des armées à compter du 24 avril 1991, l'amiral Jacques Lanxade. Il a lieu en trois temps : Armées 2000 poursuit des objectifs interarmées, alors qu'Optimar 95 et Adaptem visent la seule marine nationale dans son fonctionnement et dans l'organisation de son commandement.

SE RESTRUCTURER OU PÉRICLITER ? RÉALITÉS ET TROMPE-L'ŒIL D'OPTIMAR 95 ET ADAPTEM

Avant comme après 1992, les objectifs de la politique de défense restent inchangés : (a) maintenir l'indépendance de la France et préserver son identité ; (b) contribuer à la sauvegarde de la paix et à l'équilibre en Europe ; (c) assurer la présence de la France dans le monde, préserver ses intérêts et remplir ses engagements, notamment en ce qui concerne la défense du droit ; (d) assumer des missions de service public et conduire des missions à vocation humanitaire. Les principes d'action qui régissent le monde maritime demeurent identiques pour la France avant et après 1990 : liberté des mers, liberté consécutive de déplacement de la force qu'elle soit de présence, de rétorsion, de projection de puissance, d'intervention ou de dissuasion et à l'origine d'une marine conçue comme l'outil d'un projet politique.

Cependant, plus rien n'est pareil. L'existence d'un système de blocs a eu pour conséquence une articulation de la stratégie française autour de la seule dissuasion : sa disparition a entraîné un rééquilibrage avec la prise en

compte d'une dimension dynamique de l'action¹⁰. En reprenant la théorie des trois cercles du général Poirier, l'instabilité caractérise chacun : terrorisme et prolifération NRBC, foyers localisés d'ultra-violence, apparition de menaces locales sur la scène internationale.

Le plan Armées 2000 : l'interarmées d'abord

Présenté à l'Assemblée nationale le 20 juin 1989 par Jean-Pierre Chevènement, ministre de la Défense, comme le schéma directeur d'un large processus d'adaptation des forces armées françaises à l'après-guerre froide, le plan Armées 2000 encadre le conflit du Golfe dont le retour d'expérience l'a confirmé ou infléchi¹¹. Né d'une orientation européenne en juin 1989, il prend en compte l'émergence de nouveaux risques pour la sécurité internationale à la périphérie de l'Europe (ex-Yougoslavie) et au-delà (Irak, Koweït) et de la nécessité de mieux préparer les armées à la conduite d'opérations de projection de forces.

Accordant la priorité à l'interarmées, à la modularité des forces, à l'interopérabilité et aux opérations interalliées, l'empreinte « Lanxade »¹² se matérialise de multiples manières. Tout d'abord, les responsables militaires, et avant tout le chef d'état-major des armées, sont repositionnés à la place qui leur revient dans le processus de prise de décision politico-militaire¹³ : cela implique la montée en puissance du Centre opérationnel des armées promu interarmées (COIA)¹⁴. Les responsabilités opérationnelles sont regroupées en un nombre restreint de commandements et d'états-majors situés à proximité les uns des autres : Paris, Taverny et Creil. Les moyens de collecte et de production du renseignement et ceux de la planification opérationnelle à l'appui de l'EMA et des grands commandements opérationnels sont renforcés. Les fonctions de commandement sont séparées entre l'opérationnel (l'emploi), l'organique

¹⁰ Louis Gautier, *Mitterrand et son armée*, op. cit., p. 31-230.

¹¹ Déclaration de Jean-Pierre Chevènement, ministre de la Défense, sur la réorganisation du dispositif militaire, baptisé plan « Armées 2000 », et sur le projet de loi de programmation militaire, Paris, 20 juin 1989. Patrick-Jean Desaubliaux, « La nouvelle carte militaire de Chevènement » et « Chevènement présente "sa" carte de la défense », *Le Figaro*, 21 juin et 28 juillet 1989 ; Jacques Isnard, « Avec le plan Armées 2000, M. Chevènement redessine la carte militaire de la France », *Le Monde*, 28 juillet 1989, p. 9. Patrick-Jean Desaubliaux, « Objectif Armées 2000 », *Armées d'aujourd'hui*, n° 142, juillet-août 1989, p. 12-13, Henri Paris, « Les armées de l'An 2000 », *Défense nationale*, novembre 1989, p. 31-42.

¹² Diégo A. Ruiz Palmer, *De Metz à Creil. Les structures de commandement françaises de l'après-guerre froide*, Paris, CREST, École polytechnique, 1995, p. 18 ; Jacques Lanxade, *Quand le monde a basculé*, op. cit., p. 323-360.

¹³ Jacques Isnard, « Avec de grands commandements opérationnels sous ses ordres, les responsabilités du chef d'état-major des armées sont renforcées », *Le Monde*, 11 juillet 1992, p. 12.

¹⁴ Jacques Lanxade, *Quand le monde a basculé*, op. cit., p. 328-332.

(le soutien) et le territorial (l'administratif). Enfin, les grandes formations de combat (corps d'armée, escadres aériennes, escadres navales) sont reconfigurées en « réservoirs de forces¹⁵ » dans lesquels pourront être puisées les capacités spécifiques voulues pour constituer une force interarmées ou contribuer à une force interarmées multinationale.

Les 21 décrets signés le 14 juillet 1991 composant le plan Armées 2000 ont donc pour objectifs « l'affirmation de la coopération interarmées dans une organisation cohérente marquant la primauté de l'opérationnel¹⁶ » et le renforcement de la cohérence de l'organisation¹⁷. Il faut assurer la continuité paix-crise-guerre du système de défense en confiant à la chaîne de commandement opérationnel, dès le temps de paix, la totalité des responsabilités de commandement et de soutien logistique du temps de guerre. Le découpage géographique des circonscriptions est simplifié et mis en cohérence¹⁸, la mutualisation des services et des fonctions à finalités identiques renforcée¹⁹, des organismes de cohérence transverse créés²⁰.

152

Les armées américaines ayant démontré leur efficacité sur le terrain, les autorités militaires et politiques françaises s'inspirent de leurs procédures²¹.

15 *Ibid.*, p. 345.

16 Ministère de la Défense, *Armées 2000, une organisation moderne de la défense*, SIRPA, janvier 1992.

17 *JORF*, décrets n° 91-664, 91-665 et 91-668 à 91-687, 19 juillet 1991, p. 9532-9573.

18 De six régions militaires, six de gendarmerie, quatre aériennes, trois maritimes et vingt-deux divisions militaires territoriales, on passe à trois, trois, trois et deux régions et neuf circonscriptions militaires de défense qui s'intègrent dans trois grands ensembles territoriaux correspondant chacun à une problématique de défense particulière : région Nord-Est pour faire face aux menaces et aux risques de crise en centre Europe, région Atlantique pour veiller à la liberté des approvisionnements océaniques et assurer la liberté de la force océanique stratégique, la région Méditerranée pour protéger les intérêts nationaux face aux risques d'instabilité au sud de l'Europe.

19 Les écoles supérieures de guerre spécifiques à chaque armée et à la gendarmerie, l'école supérieure de guerre interarmées et le cours supérieur interarmées fusionnent en un collège interarmées de défense au 1^{er} janvier 1993. Le CEMA fixe les directives concernant l'enseignement du CID. *JORF*, décret n° 92-1345 portant création du CID, 24 décembre 1992, p. 17665. Dossier « Le collège interarmées de défense », *SIRPA Actualité*, n° 10, 12 mars 1993 ; Jacques Lanxade, *Quand le monde a basculé, op. cit.*, p. 347-348. De même, un collège des inspecteurs généraux des armées se substitue aux inspecteurs généraux d'armée le 1^{er} septembre 1991. *JORF*, décret n° 91-678 fixant les attributions des inspecteurs généraux des armées, 19 juillet 1991, p. 9588.

20 *JORF*, arrêtés relatifs au comité interarmées régional et au comité interarmées régional de l'Île-de-France, 31 août 1991, p. 11440. Structure collégiale de réflexion, il propose au chef d'état-major des armées, aux chefs d'état-major de l'armée de terre, de la marine et de l'armée de l'air et au directeur général de la gendarmerie nationale toute mesure de simplification de procédure ou de structure visant à améliorer l'efficacité et la cohérence du système de défense militaire. Ils sont chargés d'étudier les mesures interarmées et la coordination de l'action des armées et de la gendarmerie propres à répondre aux menaces et aux risques susceptibles de dépasser le cadre d'une zone de défense et de toucher l'ensemble de la région militaire de défense et d'assurer la cohérence des différents plans de défense intéressant la région militaire de défense.

21 François Heisbourg, « La France et la crise du Golfe », dans Nicole Gnesotto & John Roper (dir.), *L'Europe occidentale et le Golfe*, Paris, Institut d'études de sécurité de l'UEO, 1992, p. 17-40 ;

Plusieurs commandements interarmées sont conçus sur le modèle de leurs équivalents américains : commandement des opérations spéciales (COS)²²/ Special Operations Command (USSOCOM) ; commandement de la doctrine et de l'entraînement (CDE)/Training and Doctrine Command (TRADOC) ; commandement de la force aérienne de combat/Air Combat Command ; commandement de la force aérienne de projection/Air Mobility Command ; et enfin direction du renseignement militaire (DRM)²³/Defense Intelligence Agency (DIA). Implantée à Paris et à Creil, dirigée par Jean Heinrich (un ancien de la DGSE), la DRM doit coordonner le renseignement au profit des forces armées françaises. Elle jouxte l'EMIA et le Centre principal Hélios France (CPHF), le Centre de formation et d'interprétation interarmées de l'imagerie (CF3I) ainsi que l'Unité française de vérification des accords de désarmement. Les médias évoquent Creil comme un « Pentagone à la française²⁴ ».

Optimar 95 : une marine rénovée

Dans ce monde nouveau aux risques diffus et moins déterministe que par le passé, où la crise envahit la géostratégie avec ses apparitions soudaines, ses causes imperceptibles, ses intrications imprévisibles, ses développements inattendus et ses enchaînements redoutables et non maîtrisés, une nouvelle organisation s'impose à la marine et des compromis s'avèrent nécessaires pour résoudre ses contradictions en évitant ses inconséquences.

Compromis entre le nombre et la valeur militaire propre : de nombreux navires rustiques ou un petit nombre de navires très performants ? Compromis entre polyvalence et spécialisation : la souplesse d'emploi au risque de la dissipation ou de bonnes capacités dans tous les domaines ? Compromis entre la dispersion géographique des forces au plus près de leurs zones d'action et le regroupement à la base des synergies : disposer de forces de présence épaulées le moment venu par la projection de forces suffisamment puissantes ou replier sur la métropole des

David S. Yost, « France and the Gulf War of 1990-1991: Political-Military Lessons Learned », *The Journal of Strategic Studies*, vol. 16, n° 3, 1993, p. 339-374 ; Alain Baer, « Réflexions sur la nature des futurs systèmes de défense », *Cahiers du CREST*, n° 12, novembre 1993.

- 22 *JORF* : arrêté portant création du COS, 9 juillet 1992, p. 9193. Implanté à Taverny, le COS a autorité sur les forces d'opérations spéciales appartenant aux trois armées. « La France instaure un COS », *Le Monde*, 10 juillet 1992, p. 7 ; Éric Micheletti, « Le commandement des opérations spéciales », *Raids*, n° 84, mai 1993, p. 12-13 ; « Le commandement des opérations spéciales », *Cahiers de Mars*, n° 140, mai 1994, p. 11-18.
- 23 *JORF*, décret n° 92-523 portant création de la DRM, 17 juin 1992, p. 7900 ; Jacques Lanxade, *Quand le monde a basculé*, op. cit., p. 331-333 ; Frédéric Turlan, « La révolution du renseignement militaire », *Armées d'aujourd'hui*, n° 178, mars 1993 ; Éric Micheletti, « Le direction du renseignement militaire », *Raids*, n° 92, janvier 1994, p. 24-28.
- 24 Jacques Isnard, « Au profit d'un grand commandement opérationnel, les armées pourraient installer un Pentagone à la française sur la base aérienne de Creil », *Le Monde*, 25 janvier 1993, p. 7 ; Patrice-Henri Desaubiaux, « Un Pentagone à la française », *Le Figaro*, 8 juin 1994.

moyens réduits ? Compromis entre la complémentarité des compétences et des capacités à l'échelle européenne ou persistance du développement de capacités nationales concurrentes faiblement différenciées ? Compromis sur le service national entre le risque de priver les bâtiments de leur capacité opérationnelle immédiate et de leur autonomie et la rupture du lien entre le pays et sa marine qui cessera par là même d'être vraiment « nationale »²⁵. Si la guerre du Golfe a démontré les limites de l'amalgame, certaines unités ayant dû en toute hâte être professionnalisées, la professionnalisation est une solution coûteuse. La disette financière aidant, l'heure n'est en effet plus à l'amaigrissement, mais à l'amputation. Autant de compromis susceptibles d'engager la marine pour plusieurs décennies.

154

Optimar 95 est la déclinaison navale du plan de restructuration des forces armées décidé en avril 1992²⁶. Destiné à « donner de l'eau » à la marine en trois ans, l'axe principal en est le resserrement rationnel des structures. Il se traduit par la création de grands commandements organiques comme Almines, Algasm, Alfand et Alae auxquels ont été rattachées la plupart des unités de métropole et la dissolution des organismes prédécesseurs²⁷. La distinction entre commandements organiques et opérationnels est davantage soulignée que par le passé : trois grands commandements organiques (guerre des mines, lutte sous-marine et projection de forces) dépendant directement du chef d'état-major de la marine et chargés de la mise en condition des unités sont plus autonomes et renforcés dans leur rôle. S'ajoutent deux groupes d'avions : aviation embarquée et patrouille maritime. Des mouvements d'unités, des fermetures de bases et des réductions d'implantations sont prévues²⁸, ainsi que des dissolutions²⁹ et des transformations³⁰ ou des rattachements³¹. Dissous, le Centre d'entraînement de la flotte (CEP) et le Centre d'études pratiques du matériel naval (CEPMAN) voient leurs compétences dévolues aux différents commandements organiques, désormais responsables de la capacité opérationnelle des unités mises à la disposition des commandements opérationnels³². La création du

25 *JORF*, loi n° 92-9 modifiant le Code du service national, 7 janvier 1992, p. 324.

26 Simon Jacques François, « Adieu, l'armée », *Le Monde*, 20 avril 1992, p. 9.

27 Almines : amiral commandant la force de guerre des mines. Algasm : amiral commandant le groupe d'action sous-marine. Alfand : amiral commandant la force d'action navale. Alae : amiral commandant l'aviation embarquée.

28 Comme le transfert du Centre d'expérimentations pratiques de l'aéronautique navale (CEPA), de l'École de santé et de sauvetage de l'aéronautique navale (ESSAN) et de l'escadrille 10 S de Saint-Raphaël vers Hyères.

29 Celle de l'arrondissement maritime de Rochefort par exemple.

30 Les 2^e et 3^e R MAR basés à Brest à Toulon deviennent R MAR Atlantique et Méditerranée.

31 Le commandement de la marine à Paris, jusque-là dépendant de la région maritime de Cherbourg est rattaché à l'état-major de la marine.

32 Le CEPMAN intègre de multiples commissions d'études pratiques : transmissions, océanographie, sous-marins, aéronautique, etc.

commandement interarmées des forces spéciales rend obsolète le groupement des fusiliers-marins commandos (GROUCO), structure marine héritée de la guerre d'Algérie³³. Des abandons de capacités opérationnelles jugées moins nécessaires qu'au temps de la guerre froide sont avoués (l'intervention humaine à grande profondeur et la lutte contre les mines de grand fond).

Pour l'exécution des missions, les unités sont en effet confiées à un commandant opérationnel qui peut exercer un commandement maritime comme Ceclant, Cecmed, Alindien ou Alpaci, un commandement interarmées ou un commandement multinational. Disparaissent donc Alexclant et Alescmec³⁴ au profit d'Alfan à Toulon, d'Algasm et Almines à Brest. La force d'action navale (FAN) est orientée vers l'action extérieure ; la force de guerre des mines et le groupe d'action sous-marine sont chargés de la sûreté de la FOST. Dans une interview accordée en juin 1992, l'amiral Coatanéa le reconnaît :

Nous n'avons plus les moyens d'entretenir sur chaque façade une force navale polyvalente ayant porté chacune de ses capacités au plus haut degré. Chaque force organique spécialisée sera donc équipée et entraînée en priorité dans les domaines de lutte correspondant à sa vocation, mais sans pour autant délaisser les autres. Chaque unité doit conserver un niveau standard pour l'ensemble de ses capacités, mais atteindre l'excellence dans sa capacité prioritaire³⁵.

Cette vision se heurte cependant à la réalité de la disette budgétaire – l'entraînement d'une unité coûte cher – et de la hiérarchie militaire – le CEMM est privé de ses prérogatives par le haut (CEMA) et le bas (commandements organiques). Là où d'aucuns perçoivent une rupture capacitaire, il est résolu à ne voir qu'une optimisation des moyens eu égard aux théâtres d'opérations respectifs : les frégates *Floréal* privilégient la capacité de surveillance (radars, hélicoptère et canon de 100 mm) et les frégates furtives *La Fayette* sont dépourvues de capacités anti-sous-marines³⁶. « Nous avons délibérément retenu ici une logique d'emploi et non de valeur intrinsèque », déclare l'amiral Coatanéa à leur sujet tout en concluant que « dans certains

33 Jacques Lanxade, *Quand le monde a basculé*, op. cit., p. 335-336. Il note le peu d'enthousiasme de la marine devant la création du COS qui la privait, selon elle, de ses meilleures unités.

34 Ceclant : commandant en chef pour l'Atlantique. Cecmed : commandant en chef pour la Méditerranée. Alindien : amiral commandant les forces maritimes et la zone maritime de l'océan Indien. Alpaci : amiral commandant les forces maritimes et la zone maritime de l'océan Pacifique. Alesclant : amiral commandant l'escadre de l'Atlantique. Alescmec : amiral commandant l'escadre de la Méditerranée.

35 « Restructuration de la marine. Entretien avec le CEMM », *Cols bleus*, n° 2175, 20 juin 1992, p. 4-9.

36 Construits à partir d'avril 1988 par les Chantiers de l'Atlantique selon les normes de construction des bâtiments civils (par blocs), donc rapidement et moins cher, les six bâtiments *Floréal* ont vocation à protéger la ZEE.

domaines, nous aurons probablement à faire mieux avec moins »³⁷. L'état-major interarmées disposera à terme d'une cellule « marine » vouée au rôle d'interface avec les équipes tactiques de la force d'action navale ou les grands commandements opérationnels.

« Il ne peut pas y avoir de commandement opérationnel efficace s'il n'existe pas en amont un commandement organique puissant », assure encore l'amiral. En 1995-2000, les capacités de la marine doivent en effet être sensiblement renforcées avec l'admission au service actif du SNLE-NG *Triomphant*, du porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*, du chasseur Rafale, de l'avion de guet AWACS Hawkeye³⁸, des frégates *La Fayette* et *Horizon*, des nouveaux missiles (surface-air Aster 15 et 30 et antinavires) et de la torpille lourde MU 90³⁹. La FAN comprendra à terme deux porte-avions, quatre frégates anti-aériennes, cinq frégates anti-sous-marines, trois transports de chalands de débarquement et trois pétroliers ravitailleurs. La proximité géographique de la base des sous-marins nucléaires d'attaque et du commandement organique de l'aviation embarquée contribue, toujours selon l'amiral Coatanéa, à faire de Toulon « un véritable pôle dédié à la maîtrise des conflits⁴⁰ ».

156

La fermeture de la base des sous-marins de Lorient et de la base de l'aéronautique navale de Fréjus-Saint-Raphaël ainsi que la résolution de la question des commandements dans les DOM-TOM en 1995 parachèvent la réorganisation⁴¹. Hors Brest et Toulon subsistent 2 600 marins à Cherbourg (4 000, écoles comprises) et plus de 4 000 à Lorient⁴². Comptant alors cent dix bâtiments de combat et de soutien et deux cents aéronefs de combat, la marine est organisée de manière duale autour de la force océanique stratégique (FOST) et de forces navales constituées en fonction des besoins par prélèvement sur les sept grandes forces organiques : force d'action navale ; groupe d'action sous-marine ; force de guerre des mines ; escadrille des sous-marins d'attaque ; aviation embarquée ; aviation de patrouille maritime et fusiliers marins commandos.

37 « Restructuration de la marine », art. cit.

38 Le sigle AWACS (système de détection et de commandement aéroporté) désigne tous les types d'avions de guet ou d'hélicoptères équipés de stations radar parmi lesquels prend place le Grumman E 2 C Hawkeye. Équipant la 4 F de Lann-Bohoué, sa triple mission est d'assurer la sûreté de zone afin de garantir la liberté d'action des forces, d'informer et de diriger les raids d'assaut, de contrôler les avions d'interception.

39 Jean de Galard, « Optimar 95 ou la restructuration de la marine », *Air et Cosmos*, n° 1412, 15-21 février 1993, p. 32.

40 *Ibid.*

41 Jacques Lanxade, *Quand le monde a basculé*, op. cit., p. 346.

42 Les écoles implantées à Cherbourg sont le centre d'instruction navale (CIN) de Querqueville, l'école des électrotechniciens et l'école de sécurité (EMES), le centre de formation du personnel féminin de la marine (CFPFM) et l'école des applications atomiques de l'énergie atomique (EAMEA). À Lorient subsiste le centre des fusiliers marins et marins commandos (COFUSCO).

Cet aggiornamento des moyens s'apparente à une réduction homothétique alors que le même CEMM affirme que « vouloir conserver les mêmes composantes qu'hier, au besoin moins étoffées, c'est être assuré de se heurter tôt ou tard à un effet de seuil au-dessous duquel elles n'ont plus aucune signification⁴³ ». En outre, il fait face à trois difficultés : tout d'abord, la résorption d'une bosse de financement héritée de lois de programmation antérieures exécutées incomplètement et de difficultés de développement surmontées difficilement ; ensuite, une suractivité chronique induite par une contraction des moyens en regard d'un volume au moins constant de missions⁴⁴, le tout se traduisant par un sous entretien endémique ; enfin, une tension permanente dans la gestion de ressources humaines réduites et soumises à un fort taux d'activité.

La structure du budget de la marine est fortement déséquilibrée avec un titre v dédié aux investissements représentant les deux tiers de la section, soit le double du titre III dévolu au fonctionnement, principalement aux rémunérations et aux charges sociales, et parvenu à son seuil d'incompressibilité. Avec 14 202 millions de francs inscrits au budget de 1995, le titre III en hausse apparente de 0,9 % par rapport à 1994 : l'inflation étant de 1,58 %, l'augmentation n'évite pas une nouvelle et perceptible baisse du pouvoir d'achat des dépenses ordinaires, alors que la réévaluation de la condition militaire et la revalorisation du service national absorbent une part significative de cet abondement des crédits de fonctionnement (3 %). Frais de mutation, entretien immobilier et affrètements sont tendus. L'entretien programmé de la flotte, réparti entre les titres III et v, pèse lourd en raison du vieillissement de la flotte en service et de l'admission au service actif de nouveaux matériels performants mais au maintien en condition opérationnelle coûteux, sans évoquer le coût constant de la propulsion nucléaire. La montée en puissance des nouveaux programmes, dont certains sont particulièrement lourds, et le développement des organismes interarmées nécessiteraient une augmentation notable des effectifs de la marine que la loi de programmation 1994-1998 ne prévoit que partiellement⁴⁵.

Pour sa part, avec 24 342 millions de francs, le titre v régresse de 0,3 % par rapport à 1994. La chute des crédits consacrés à la FOST y est pour beaucoup : la fin des développements du SNLE-NG et le report de la mise en service du missile M 5 à 2010 – et, par voie de conséquence, l'étalement des refontes des

43 Amiral Alain Coatanéa, « Au-delà des vagues », *Défense nationale*, mars 1992, p. 9-23.

44 Exemple révélateur, la cible initiale des avions de patrouille maritime Atlantique II a été réduite de 42 à 28 en 1991, sans que le volume des missions autrefois confiées aux Atlantic I décroisse.

45 Intervention de l'amiral Jean-Charles Lefebvre devant les commissions spécialisées de l'Assemblée nationale et du Sénat sur le budget 1995, octobre 1994.

futurs SNLE⁴⁶ – l’expliquent pour l’essentiel. La hausse de 1 %, des fabrications classiques masque une disparité entre les fabrications « flotte » en baisse de 10 % et les fabrications pour l’aéronautique navale en hausse de 20. La mise au standard opérationnel *Améthyste* des SNA de la classe *Rubis* s’achève en 1995 : son impact sur le budget disparaît... alors qu’apparaissent les premières lignes de financement des études pour une nouvelle génération de SNA. Les crédits du *Charles de Gaulle* sont stables, ceux des frégates *La Fayette* entre deux demi-séries⁴⁷. Mais l’achat des Rafale, en version intercepteur pour remplacer les Crusader puis en version avion d’assaut pour remplacer les Super-Etendard, se fait sentir.

158

La flotte se répartit en effet assez équitablement entre les matériels à bout de bord (porte-avions *Foch* et *Clemenceau*, sous-marins classiques à propulsion diesel-électrique, frégates de premier rang de type *Duquesne* et *Suffren*, avisos de type *d’Estienne d’Orves*, chasseurs de mines de type *Circé*), ou nécessitant une modernisation urgente (frégates de premier rang de type *Tourville*, avions embarqués Super-Etendard, hélicoptères Lynx et Super-Frelon) en regard d’un petit nombre d’unités récentes admises au service actif (sous-marins nucléaires d’attaque, frégates *Cassard* et *Jean Bart*, frégates de surveillance *Floréal*, chasseurs de mines tripartites *Éridan*, avions de patrouille maritime Atlantique II et patrouilleurs de service public) dans l’attente de l’aboutissement de nombreux programmes à court terme (dernière tranche des avions de patrouille maritime Atlantique II, hélicoptères moyens polyvalents Panther pour les frégates, porte-avions nucléaire, SNLE-NG, avion de combat multi rôle Rafale, hélicoptères NH-90⁴⁸) sinon dans un avenir plus lointain (frégates *Horizon*).

Alors que la réalisation du plan Optimar 95 est déjà bien avancée, le *Livre blanc* dessine en 1994 les grandes lignes du futur modèle d’armée navale : « Les forces navales devront comprendre une centaine de bâtiments, incluant une composante aéronavale et une composante sous-marine avec soixante-cinq à soixante-dix bâtiments de haute mer dont une cinquantaine de combat, des flottilles d’avions de patrouille maritime et d’hélicoptères⁴⁹. ». Or le cumul des amputations du budget de la Défense de 1988 à 1993 est de

46 Fin 1994, la programmation des SNLE-NG est la suivante : essais à la mer du *Triomphant* en 1994 pour admission au service actif (ASA) en septembre 1996 ; ASA du *Téméraire* en 1999, ASA du *Vigilant* en 2001 et commande de l’ultime SNLE-NG en 1996.

47 La réalisation des six frégates commandées par Taïwan accapare l’activité de l’arsenal de Lorient.

48 La dérive des coûts du NH-90 est déjà un problème pour la survie du programme en 1994. Le sort doit en être fixé en 1997.

49 *Livre blanc sur la Défense*, 1994, 2^e partie, chap. v, « Capacité des forces armées », p. 92, en ligne, consulté le 7 janvier 2020 : <http://www.livreblancdefenseetsecurite.gouv.fr/pdf/le-livre-blanc-sur-la-defense-1994.pdf>.

11 milliards de francs (2,377 milliards d'euros 2018) selon Jacques Baumel, membre de la commission de la Défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale. La corpulence globale diminue et l'effort à fournir dans la décennie 1995-2005 pour que la marine remette à niveau ses capacités sera important.

Adaptem : un état-major actualisé

Le plan Adaptem est l'application à l'état-major de la marine placé sous la direction du major général de la rénovation des structures des armées. Héritage multidécennal, quatre divisions coexistaient : la réflexion et les études (EMM 1), le renseignement (EMM 2), les opérations (EMM 3), les ports et bases (EMM 4). Désormais, trois divisions subsistent.

1. la division opérations logistiques (OPL) et ses bureaux emploi (EMPL), soutien (STN) et coopération relations extérieures (BCRE) veillent au maintien en condition opérationnelle des unités. OPL et les commandements territoriaux et organiques assurent le fonctionnement de la Marine au quotidien tant dans son activité que dans son soutien.
2. la division Programmes (PROG) assure la conduite des programmes des bâtiments et des avions futurs. PROG dispose de cinq bureaux correspondant à autant de domaines d'expertise technico-opérationnelle : lutte au-dessus de la surface (LAS), lutte sous la mer (LSM), plates-formes et mobilité navale (PFM), sous-marins (SM), transmissions, systèmes d'information et de commandement (TSIC).
3. La division Plans (PL) construit le cadre général qui assure la cohérence de la marine du futur. Avec ses bureaux Finances (FIN) et Études et plans généraux (EPG), elle confronte les besoins opérationnels et la ressource budgétaire, détermine la stratégie et la politique à long terme, établit les schémas directeurs et les modèles qui visent à constituer la marine à venir et en assure la planification et la programmation.

La gestion de la ressource humaine est du ressort des bureaux Emploi Militaires et civils (EPC) et Organisation réglementation et administration (ORA) agissant étroitement avec la DPMM. Enfin, le bureau Infrastructures (INFRA) travaille avec la direction centrale des travaux et immobiliers de la marine (DCTIM) pour diriger, et faire construire les ports, casernements et autres installations indispensables. Après du major général, une cellule NUC-ENV-HSCT veille au contrôle de tout ce qui touche au nucléaire et à l'environnement.

Un vrai enjeu de cohérence

La problématique essentielle réside dans la contradiction propre aux espaces maritimes entre la présence et la maîtrise s'appuyant sur la

permanence et une certaine dispersion d'une part et la capacité de monter en puissance et l'action fondées sur la disponibilité et la concentration des moyens d'autre part. La fin étant seule garante d'une cohérence d'ensemble, la mutualisation des moyens entre les armées s'impose : même chasseur Rafale pour la marine et pour l'air, même missile surface-surface ou sol-air moyenne portée pour la marine et l'armée de terre, mêmes satellites pour les trois armées.

Les difficultés, passagères ou structurelles, ne doivent pas faire oublier la sauvegarde impérative d'une cohérence multiple et indispensable : entre les risques liés à l'emploi de technologies innovantes et les nécessités de la régulation budgétaire, entre les différents systèmes de forces, entre les effectifs et les programmes, entre les programmes et les besoins opérationnels, entre les différents programmes, le tout devant chronologiquement converger. Confiance dans l'avenir, constance dans l'effort, mais vigilance aux dérives sous capacitaires : la seconde moitié des années 1990 sera placée sous le signe de la sobriété.

160

En fait, il y a eu bien du « tirage » entre les responsables politiques et les chefs de la marine. Cette dernière chercha selon Louis Gautier à s'émanciper du cadre institutionnel fixé pour la restructuration et publié dans le document général annoncé le 16 avril 1992. L'amiral Coatanéa remet sa démission au ministre de la Défense Pierre Joxe le 8 octobre 1992⁵⁰. Le motif prévisible est le désaccord avec son budget qui lui paraît être « un carcan de restrictions durables » imposé à la flotte française. Ayant manifesté publiquement ses doutes sur la capacité de la marine à remplir les missions que le gouvernement lui a confiées compte tenu, en parallèle, des moyens qu'il lui accorde et qu'il juge trop parcimonieux. « Dans ses structures actuelles, confie-t-il à *Cols bleus*, la marine ne parvient plus à faire face qu'en déployant des trésors d'ingéniosité et en demandant toujours plus à ses équipages. Aujourd'hui, la limite est proche d'être atteinte dans certains domaines. » Et d'ajouter en septembre dans le mensuel *Armées d'aujourd'hui* : « Malgré les programmes en cours aujourd'hui ou prévus, le nombre des bâtiments de combat diminuera de 11 % dans les huit ans à venir et leur âge moyen passera de quatorze à plus de dix-sept ans. Les trois quarts de nos navires auront alors dépassé leur mi-vie, au lieu de la moitié aujourd'hui. » Dressant alors la probable composition de la flotte de guerre française dans les années à venir, l'amiral Coatanéa a estimé que le potentiel sera « insuffisant » pour les grands bâtiments d'escadre et

50 Louis Gautier, *Mitterrand et son armée*, op. cit., chap. 10 « Un format d'armée instable », p. 313-342 ; Jacques Isnard, « En désaccord avec les restrictions budgétaires, l'amiral Coatanéa donne puis reprend sa démission de chef d'état-major de la marine nationale », *Le Monde*, 15 octobre 1992, p. 17.

de transport, et qu'il sera « sévèrement amputé » en matière de sous-marins d'attaque et d'avions de surveillance maritime. À l'approche d'échéances électorales en mars 1993 tenues pour décisives, la proposition par certains députés socialistes d'un amendement reprenant une partie des souhaits du CEMM (un transport de chaland de débarquement et un second porte-avions nucléaire) a permis à ce dernier de ne pas pousser jusqu'au bout sa démarche, comme le fit l'amiral Patou pour des raisons identiques en 1970, et de reprendre sa démission le 13 octobre 1992.

LES ENJEUX MARITIMES D'UNE STRATÉGIE RENOUVELÉE ET RÉÉQUILBRÉE : UEO OU OTAN ?

Revenants et invariants de la stratégie militaire française

La dissuasion : encore et toujours nationale

Avant comme après 1989, la crédibilité, la suffisance et la disponibilité permanente des forces nucléaires assurant une posture permanente de sûreté contribuent à la préservation de la paix⁵¹. Avant la chute du Mur, la France déployait des armements nucléaires tactiques spécifiques dans le cadre de l'ultime avertissement : ils s'articulaient avec les armements stratégiques. Les programmes convergents du sous-marin nucléaire de nouvelle génération le *Triomphant* et du missile mer-sol balistique stratégique (MSBS) M 45 restent dans l'esprit de la « frappe en second »⁵². Une écoute améliorée de son environnement, une discrétion accrue par un volume supérieur et une plongée plus profonde, des technologies poussées réduisant l'équipage d'un cinquième, une robustesse améliorée autorisant des interruptions périodiques pour entretien et réparations (IPER) plus espacées caractérisent le SNLE-NG⁵³ auquel l'entrée en service du M 45 assure une meilleure sécurité⁵⁴.

La permanence de la posture suppose la modernisation constante des moyens. Or, la part relative du nucléaire dans le budget de la défense est en baisse entre 1991 et 1994⁵⁵. Cette diminution parallèle et proportionnelle

51 La 300^e patrouille opérationnelle débute le 26 avril 1994, quelques semaines avant que le *Triomphant*, SNLE de nouvelle génération, ne rejoigne le port base de l'île Longue, le 1^{er} juillet. Patrick Boureille et al., *L'île Longue. Histoire d'un site exceptionnel*, Quimper, Palantines, 2013, p. 166.

52 Allocution du CEMM Jean-Charles Lefebvre devant le CID, 27 juillet 1994.

53 Yves Cariou, *Force océanique stratégique*, Rennes, Marines éditions, 2006, p. 100 sq.

54 Missile de 35 tonnes portant à plus de 6 000 kilomètres, le M-45 emporte six têtes nucléaires TN 75 de 100 kilotonnes chacune guidées par centrale inertielle pour un écart circulaire probable de 200 mètres par rapport à la cible. Il autorise une plus grande zone de déploiement, donc une sûreté accrue du SNLE. Marc Théléri, *Introduction à la force de frappe française (1945-2010)*, Paris, Stock, 1995, p. 245 sq.

55 Pour 1993, les crédits de paiement diminuent de 11,54 % par rapport à 1992. Nombreuses sont les réductions et les suppressions des programmes : arrêt du missile Hadès, suspension des essais nucléaires, retrait des missiles Pluton et des bombes à gravitation AN 52 sur

de la menace pesant sur la France et de l'effort en faveur du nucléaire est caractéristique d'une réflexion constante sur le rapport entre la taille de l'arsenal et le concept nucléaire⁵⁶. Après 1990, cette stratégie demeure valable : la dissuasion est « une mission pérenne » de la marine nationale⁵⁷. Mais la frappe en second avec des moyens dédiés demeure une spécificité française : les Américains détiennent avec la version Trident II D 5 une arme polyvalente et les Britanniques intègrent le même missile dans leur panoplie « substratégique ».

Les forces navales conventionnelles : réhabilitation par coopération

162

Un engagement explicite des forces conventionnelles dans une stratégie active et dynamique caractérise les années 1990. En raison de la nature du milieu dans lequel elles évoluent, les forces navales modulent leur action, jouant de l'ostentation ou de la discrétion, de la diplomatie ou de la brutalité. Alternativement, elles peuvent soutenir l'action diplomatique, faire peser une menace, projeter des forces et protéger à terre, assurer la sûreté des communications ou des ressortissants, contrôler la navigation, effectuer les missions de service public⁵⁸. En temps de paix, elles contribuent à la « posture permanente de sûreté » définie par le *Livre blanc*⁵⁹. En temps de crise, en association, en complément ou en soutien des forces des autres armées ou dans un cadre résolument multinational, la disponibilité permanente d'un groupe aéronaval et d'un groupe amphibie aptes au combat constitue le volet maritime des capacités interarmées de projection de puissance et de forces.

Jaguar, diminution d'un tiers du nombre des commandes prévues de SNLE-NG, réduction du niveau d'alerte des forces aériennes en temps de paix, suppression du programme de missiles air-sol longue portée. Pascal Boniface, « Révolution stratégique mondiale, continuité et inflexions de la politique française de sécurité », dans Samy Cohen (dir.), *Mitterrand et la sortie de la guerre froide*, Paris, PUF, p. 160.

56 Pascal Boniface, *Vive la bombe ! Éloge de la dissuasion nucléaire*, Paris, éditions n° 1, 1992.

57 *Une marine océanique ouverte sur le monde et prête à agir*, Paris, ministère de la Défense, 2002.

58 Intervention du CEMM Jean-Charles Lefebvre devant les commissions spécialisées de l'Assemblée nationale et du Sénat sur le budget 1995, octobre 1994.

59 « La posture permanente de sûreté recouvre l'ensemble des dispositions prises pour mettre en toutes circonstances le pays à l'abri d'une agression, même limitée, contre son territoire et ses intérêts immédiats. Autour de la dissuasion, elle comprend les capacités de prévention, de protection et de constitution de forces et de changement de format. » (*Livre blanc sur la Défense*, 1994, 2^e partie, chap. v, p. 83 sq.) Sur ce *Livre blanc*, « enfant adultérin de la cohabitation » (Jacques Baumel, *Le Monde*, 20 avril 1994), qui entérine des évolutions initiées par Pierre Joxe et trace quelques évolutions adoptées par la loi de programmation militaire 1995-2000, voir : Louis Gautier, *Mitterrand et son armée*, op. cit., p. 254-278, et dossier du Conseil de défense, 16 février 1994, SGDSN.

Un espoir raisonnable dans la construction d'une Europe de la défense distingue les années 1990⁶⁰. À l'issue du sommet de l'Alliance atlantique réuni à Rome les 7 et 8 novembre 1991, la déclaration des chefs d'État et de gouvernement prend acte de la « convergence » entre l'Union de l'Europe occidentale (UEO) et l'OTAN⁶¹. Conclues les 9 et 10 décembre 1991, les accords de Maastricht consacrent l'UEO comme promoteur principal de la politique de défense commune ayant vocation à devenir le « pilier européen de l'Alliance atlantique »⁶². La marine française recherche alors « toutes les occasions de resserrer les liens et de dégager des convergences entre les marines de l'Europe⁶³ ».

Ainsi en est-il des réunions périodiques des Heads of European Navies (HEN) : initiative britannique en 1990, ce forum informel bientôt annuel, sous présidence tournante, indépendant et apolitique, regroupe les chefs d'état-major de la marine de chaque nation européenne membre de l'Union européenne ou de l'OTAN disposant de forces navales. Il a la triple ambition de promouvoir la compréhension entre les marines des pays membres, d'examiner les questions d'intérêt commun et mutuel et de mieux faire connaître le domaine maritime dans les pays membres⁶⁴. C'est tout autant une base de

- 60 Dans le colloque « L'Europe, puissance navale » organisé par le Centre d'étude et de prospective stratégique les 13 et 14 octobre 1994, le CEMM remarque que « pour la première fois [de son histoire], l'Europe sent surgir son identité hors de tout dessein et de toute entreprise de domination territoriale. Aujourd'hui, ce sont la liberté et la conscience des peuples qui suscitent et animent la conscience européenne. Saisissons cet instant ! » (Robert Bussière, recension des actes, *Défense nationale*, n° 561, février 1995.)
- 61 Déclaration de Rome sur la paix et la coopération publiée par les chefs d'État et de gouvernement participant à la réunion du Conseil de l'Atlantique nord, 8 novembre 1991, points 6 à 8. Ce sommet est rugueux, Mitterrand refusant de signer un paragraphe de la déclaration concernant les armes nucléaires et un autre relatif à l'évolution de l'URSS. Consentement arraché de mauvaise grâce aux Américains (Pascal Boniface, *L'Année stratégique 1995*, Paris, Armand Colin, 1995, p. 12).
- 62 Traité de Maastricht, article J.7 : « [...] L'UEO fait partie intégrante du développement de l'Union en donnant à l'Union l'accès à une capacité opérationnelle. [...] Elle assiste l'Union dans la définition des aspects de la PESC ayant trait à la défense. [...] En conséquence, l'Union encourage l'établissement de relations institutionnelles plus étroites avec l'UEO en vue de l'intégration éventuelle de l'UEO dans l'Union, si le Conseil européen en décide ainsi. La politique de l'Union au sens du présent article n'affecte pas le caractère spécifique de la politique de sécurité et de défense de certains États membres, elle respecte les obligations découlant du traité de l'Atlantique nord pour certains États membres qui considèrent que leur défense commune est réalisée dans le cadre de l'OTAN et elle est compatible avec la politique commune de sécurité et de défense arrêtée dans ce cadre. »
- 63 Allocution du CEMM Jean-Charles Lefebvre devant le CID, 27 juillet 1994.
- 64 À l'invitation de l'amiral Oswald, First Sea Lord, le 6 juin 1990, répondent les CEMM belge, danois, français, allemand, italien, néerlandais, norvégien, espagnol, anglais et un observateur de l'US Navy. Le 2 novembre, une session des CEMM des marines d'Europe du Sud se réunit à Rome à l'invitation de l'amiral Filippo Ruggiero. À Portsmouth en 1994, le HEN est devenu CHENS (Chiefs Of European Navies) et regroupe vingt-quatre nations. Depuis l'officialisation de ce forum à Stockholm en 2007, les ont rejoints les CEMM bulgare,

départ pour un rapprochement français de l'OTAN qu'un rééquilibrage de l'Alliance atlantique. En juin 1991, l'amiral Coatanéa, chef d'état-major de la marine nationale, invite tous ses homologues des pays de l'UEO à Paris⁶⁵.

La constitution de forces navales interalliées occasionnelles est une nouveauté. La force navale franco-allemande (FNFA), créée en 1991, est une force de réaction rapide non permanente combinant des moyens *ad hoc* pour exécuter des missions d'intérêt commun, participer à des opérations de l'Union européenne ou de l'OTAN, remplir un mandat de l'ONU ou procéder à des entraînements opérationnels⁶⁶. Sur un modèle comparable, la marine nationale promeut la création d'une force aéromaritime avec les Portugais, les Espagnols et les Italiens, future composante aéronavale d'une force d'action rapide navale européenne. Telle est l'origine d'Euromarfor qui naît officiellement en 1995 pour remplir les missions définies le 19 juin 1992 dans la déclaration de Petersberg sur le renforcement du rôle opérationnel de l'UEO : contrôle maritime, missions humanitaires, maintien de la paix, prévention des crises (patrouilles maritimes, guerre des mines) et rétablissement de la paix⁶⁷.

164

Ces différentes initiatives révèlent les difficultés rencontrées par la marine nationale pour se doter d'un éventail complet de capacités dans tous les domaines de lutte. La France revendique pourtant un statut de puissance mondiale. Or l'amiral Jean-Charles Lefebvre avoue aux stagiaires du CID en juillet 1994 qu'« il est sage et constructif de s'orienter, en concertation avec nos partenaires européens, vers le développement de pôles d'excellence, permettant de dégager des complémentarités ». L'apport français à une structure européenne de défense est double. L'UEO avec ses deux cents frégates mais ses deux seuls porte-avions avec catapultes et brins d'arrêt est un axe d'effort : « Il serait paradoxal qu'au moment où vient de s'écrouler le mur de Berlin, nous renoncions à une politique du large pour revenir au concept stratégique de la forteresse, dont l'histoire a abondamment consacré l'échec », note le CEMM, l'amiral Alain Coatanéa, en mars 1992⁶⁸. D'une part, la marine met en œuvre un groupe aéronaval puissant structuré autour d'un porte-avions et associé

chypriote, estonien, finlandais, grec, irlandais, lituanien, maltais, polonais, portugais, roumain, slovène, suédois et turc.

65 SHD MV 209 Y, cartons 1 à 16, « Réunion des CEMM (1990-1991) ».

66 CF Fabre, « La force navale franco-allemande », *Cols bleus*, n° 2410, 1997, p. 6-8.

67 Euromarfor peut déployer en cinq jours selon les besoins un *task group* de quelques bâtiments ou un groupe aéronaval. J.-M. La Tremodat, « Euromarfor : une réalité », *Cols bleus*, n° 2313, 22 juillet 1995, p. 22, en ligne, consulté le 7 janvier 2020 : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb34348467k>. *Déclaration de Petersberg [19 juin 1992]*, Bonn, Conseil de l'UEO, La Documentation française, 1992, en ligne, consulté le 7 janvier 2020 : https://www.cvce.eu/obj/declaration_de_petersberg_fait_e_par_le_conseil_des_ministres_de_l_ueo_bonn_19_juin_1992-fr-16938094-bb79-41ff-951c-f6c7aae8a97a.html.

68 Amiral Alain Coatanéa, « Au-delà des vagues », *Défense nationale*, mars 1992, p. 9-23.

à un sous-marin nucléaire d'attaque ; de l'autre, elle coopère dans la production d'armements à la complexité et au coût croissants, définis selon des standards communs, « tout en réservant nos capacités de produire des systèmes d'armes majeurs nécessaires à notre sécurité directe ».

La dotation des grandes marines européennes d'un outil identique assure une certaine souplesse dans l'exécution des missions. Le programme conjoint franco-anglo-italien de frégate de défense antiaérienne *Horizon* est à ce titre emblématique : « Au-delà du simple aspect de l'économie des moyens, il est important que cette coopération réussisse pour créer une dynamique qui favorisera d'autres projets de coopération. Ces projets deviendront ainsi le ferment d'une future défense européenne », affirme le CEMM devant les commissions spécialisées des deux chambres en octobre 1994⁶⁹. Cette démarche s'inscrit dans le prolongement de la défunte frégate de nouvelle génération *NFR 90* : satisfaire les exigences de huit marines à partir d'une seule coque s'avérant impossible⁷⁰. Initiée en octobre 1990 lors de la rencontre bilatérale franco-britannique des ministres de la Défense, cette coopération a débouché sur la signature le 1^{er} mars 1991 d'un besoin d'état-major commun en matière de frégate antiaérienne⁷¹ suivi en septembre et octobre 1992 d'une fiche de caractéristiques militaires commune aux deux marines⁷², amendée le 18 décembre 1992 avec l'adjonction de la partie italienne. Bâtiment de haute mer, d'un tonnage voisin de 6 000 tonnes, se déplaçant à 30 nœuds, avec une grande autonomie (6 000 nautiques à 18 nœuds) et un équipage réduit, elle doit protéger les unités majeures d'une force navale ou les navires marchands d'un convoi, sinon agir isolément. Armée de l'hélicoptère NH 90 ou du Merlin, elle emporte le nec plus ultra de la guerre électronique, de la lutte surface-air avec le missile Aster, de la lutte surface-surface, a une capacité

69 Intervention de l'amiral Jean-Charles Lefebvre devant les commissions spécialisées de l'Assemblée nationale et du Sénat sur le budget 1995, octobre 1994.

70 Les huit pays associés dans le développement de la *NFR 90* étaient l'Allemagne, le Canada, l'Espagne, les États-Unis, la France, l'Italie, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Les dissensions portèrent sur le système d'armes (Exocet français contre Harpoon américain) et l'absence de défense anti-missile à courte portée (souvenir britannique des Falklands). Le retrait des Anglo-Saxons condamna le projet : les États-Unis envisageaient plutôt des frégates du type *Arleigh Burke* dès 1988 mais restèrent partie prenante du projet le temps nécessaire pour garantir une partie substantielle des travaux pour leurs chantiers navals et leurs équipementiers en armement. La Royal Navy se retira en 1989, la *NFR 90* ne lui paraissait pas susceptible de remplacer les type 42.

71 « La France et la Grande-Bretagne pourraient construire en commun une frégate antiaérienne », *Le Monde*, 6 mars 1991, p. 20.

72 « Future frégate commune : rencontre franco-britannique », *Cols bleus*, n° 2183, 12 septembre 1992, p. 21. Cette signature a lieu lors d'une entrevue de Tom King et Pierre Joxe. Le 2 décembre, François Mitterrand et John Major réaffirment l'importance que chaque pays accorde aux bénéfices d'une coopération en matière de standardisation, de rationalisation et d'interopérabilité des matériels de défense.

d'autodéfense contre les torpilles et les sous-marins et effectue des frappes contre la terre.

Il est clair que dans la conjoncture actuelle, les marines européennes doivent être réalistes dans leurs ambitions et se persuader que constituer un outil naval adapté à toutes les situations d'une action d'envergure n'est plus à la portée d'une nation seule. Chacune doit donc, après avoir défini les pôles d'excellence dont elle veut conserver la maîtrise pour elle-même, rechercher la complémentarité et l'interopérabilité opérationnelle au travers de la coopération industrielle.

Voilà ce qu'on lit en conclusion d'un article commun aux trois marines⁷³. Salon biennal de l'armement naval, Euronaval 94 est placé sous le signe de la coopération industrielle et opérationnelle au sein de l'Union européenne. François Léotard évoque pour sa part une « mutualisation de la puissance »⁷⁴.

166 Parallèlement, après plusieurs années d'échanges entre unités militaires et de présence d'officiers de liaison, a été créé le 1^{er} novembre 1991 sur la base d'accords bilatéraux le premier poste permanent d'officier d'échange. À compter de 1993, les écoles navales française (Lanvéoc-Poulmic) et allemande (Flensburg) échangent des élèves officiers.

Mais la cristallisation ne semble pas avoir lieu. L'absence d'une menace frontale majeure freine les ardeurs des États européens dans la mise en œuvre d'un système cohérent de sécurité. Ils privilégient une alliance étroite avec l'allié américain à la construction d'une entité autonome prônée par un État qui s'est retiré des commandements intégrés de l'Alliance depuis un quart de siècle. L'échec français est patent. Ainsi, alors que la situation en ex-Yougoslavie se dégrade, les opérations auxquelles participent des frégates françaises en mer Adriatique sont conduites sous commandement opérationnel de l'OTAN, conformément à un mémorandum d'accord signé avec l'UEO.

À l'épreuve des crises, c'est l'OTAN qui s'impose

Les forces armées françaises ont été engagées au nord et au sud de l'Irak, en Somalie et dans l'ex-Yougoslavie dans le genre d'opérations interarmées et interalliées postulé par la réforme entreprise en 1991-1995. En ex-Yougoslavie, les forces françaises déployées sur le terrain dans le cadre de la Force de protection des Nations unies (FORPRONU) sont placées sous commandement de l'ONU ;

73 « La frégate commune de nouvelle génération », *Cols bleus*, n° 2 201, 31 janvier 1993, p. 4-7 ; « Triple entente for Future Frigate », *Navy News*, January 1993, p. 1. Le 11 juillet 1994, les ministres de la Défense italien, français et britannique signent à Londres un *memorandum of understanding* pour la construction des vingt à vingt-deux frégates *Horizon* : douze pour la Royal Navy, quatre à six pour la Marina Militare et quatre pour la marine nationale.

74 François Léotard, ministre de la Défense, devant les stagiaires du CID, 1994. *Cols Bleus*, n° 2277, 1994.

les avions français interdisant tout survol de zone (opération *Deny Flight*) sont sous commandement OTAN⁷⁵; les bâtiments de guerre appliquant l'embargo commercial de la République fédérale de Yougoslavie (opération *Sharp Guard*) sont sous commandement UEO; la force navale française opère en Adriatique sous commandement français⁷⁶. Faut-il y voir un casse-tête stratégique ou une adaptabilité accrue des structures françaises de commandement et de forces?

Se traduisant par une plus grande disposition à participer à des structures multilatérales de commandement et de forces, l'internationalisation de la politique de sécurité de la France est réelle. « Cette période qui débute à l'été 1991 est le début d'une explosion de nos relations internationales militaires. Nos officiers sont partout en Europe et dans le monde et ils font preuve d'une étonnante capacité d'adaptation à toutes les formes d'organisation : ONU, OTAN, UEO, coalition, action nationale... », note l'amiral Lanxade dans ses mémoires⁷⁷. Mais, en 1995, cette tendance dépend de trois facteurs : tout d'abord, l'évolution de l'UEO et de sa capacité à développer une organisation et des capacités de commandement autonomes; ensuite la mise en œuvre par l'OTAN du concept de groupes de forces interarmées multinationales ou Combined Joint Task Forces (GFIM ou CJTF⁷⁸), première étape de l'adaptation des forces armées alliées à leur nouvel environnement de sécurité⁷⁹; enfin la mise sur pied d'un véritable PCIAT par la France.

Très probablement, la participation française se fera au travers des forces pré-désignées et disponibles sur appel de l'UEO, plutôt que d'affecter en

75 L'opération *Deny Flight* a un triple but : effectuer une surveillance de l'espace aérien de Bosnie-Herzégovine, apporter une protection aérienne à la FORPRONU et effectuer des raids aériens à son profit.

76 Amiral Jacques Lanxade, « Le Livre blanc et l'emploi des forces », *Défense nationale*, juillet 1994, p. 26.

77 Jacques Lanxade, *Quand le monde a basculé*, op. cit., p. 344.

78 Charles L. Barry, « Nato's Bold New Concept – CJTF », *Joint Force Quarterly*, n° 5, été 1994, p. 46-54; Jacques Lanxade, *Quand le monde a basculé*, op. cit., p. 342. Le concept « *adaptive joint force packaging* » mis en œuvre depuis 1993 par le Commandement interarmées américain de l'Atlantique est proche des groupements de forces modulables. Sean A. Bergesen, *AJFP: A Critical Analysis*, Naval postgraduate school, Monterey, 1993; Paul David Miller, « The Military After Next », *Proceedings*, février 1994, p. 41-44; *id.*, « Harmonizing the Alliance with the Dynamics of Change », *Royal United Service Institute Journal*, octobre 1993, p. 15-22.

79 Approuvé au sommet de l'OTAN à Bruxelles le 11 janvier 1994, ce concept doit permettre d'améliorer la capacité de l'OTAN de déployer, sur court préavis, des forces multinationales et interarmées adaptées aux exigences spécifiques d'une opération militaire donnée. Les GFIM visaient à favoriser l'intégration de participants non OTAN à des opérations de soutien de la paix dirigées par l'OTAN, notamment dans le contexte du développement de l'IESD [Identité européenne de sécurité et défense] (*Manuel de l'OTAN*, Paris, La Documentation française, 2010, chap. XXI, « L'OTAN après la Guerre froide » et chap. III, « Les capacités opérationnelles »). L'IFOR (*Implementation Force*) consécutive aux accords de Dayton mettant à la crise en Bosnie en 1995 est un des premiers exemples de GFIM de l'OTAN.

permanence des forces comme cela a été le cas avec le symbolique Eurocorps⁸⁰. Sur le plan naval, cette approche est à l'origine de la constitution de la force maritime de l'UEO, dit Plan opérationnel Combined Endeavour⁸¹. L'heure n'est pas à la création d'un quartier général de l'UEO mais à l'affectation d'officiers de liaison entre les états-majors de planification opérationnelle des différents pays⁸² et à la mise à disposition de l'UEO d'un certain nombre de grands quartiers généraux (exemple de Northwood, quartier général de la Royal Navy mis à disposition par la Grande-Bretagne⁸³). C'est donc la relation de la France (et de l'UEO) avec les structures intégrées de l'OTAN qui est en jeu. L'Alliance atlantique s'étant avérée plus efficiente que l'UEO dans la gestion de la crise en ex-Yougoslavie, les pays européens ont essentiellement obtenu que l'adjoint de SACEUR, traditionnellement un officier général européen, puisse répondre directement devant l'UEO de tout emploi des moyens de l'Alliance n'impliquant pas la participation américaine⁸⁴. Le diable se nichant dans les détails, la réalité dépend de ce que chacun des partenaires met sous le sigle GFIM-CJTF et de l'interprétation de la formule « capacités militaires séparables mais non séparées » utilisée par les chefs d'État et de gouvernements à la réunion de l'OTAN du 11 janvier 1994⁸⁵.

De fait, le concept de GFIM crée une nouvelle réalité militaire de l'OTAN qui gomme les frontières entre les forces « intégrées » et « non intégrées » de l'Alliance. Bien que ne faisant pas partie des commandements intégrés,

80 Initiative du 59^e sommet franco-allemand de La Rochelle des 21-22 mai 1992, le corps d'armée mécanisé européen ou Eurocorps agit selon les missions de Petersberg : assurer la défense commune des pays alliés, missions de restauration ou de maintien de la paix au profit de l'ONU et de l'OSCE ainsi que des missions humanitaires. Déclaré opérationnel en décembre 1995, l'Eurocorps a nécessité la conclusion d'un accord préalable avec SACEUR et le gouvernement américain sur les prérogatives de l'Alliance : voir l'intervention du général Quesnot dans Samy Cohen (dir.), *Mitterrand et la sortie de la guerre froide*, op. cit., p. 186. En octobre 1995, le groupe aérien européen (GAE) réunit certaines capacités aériennes de la France et de la Grande-Bretagne.

81 Après des manœuvres communes de leurs forces d'actions rapides en 1992 (Farfadet), en 1993 (Ardente) et 1994 (Tramontana) dans le cadre de l'UEO, ces trois pays ont décidé le 15 mai 1995 de créer une force d'intervention rapide européenne baptisée « Eurofor », brigade dont le quartier général est installé à Florence (*Le Monde*, 14 juillet 1994, p. 10). Au 31 décembre 1995, les relations entre la flotte combinée de l'UEO et l'Euromarfor restent à définir (Pierre Bocev, « Les petits pas de l'UEO », *Le Figaro*, 16 mai 1995).

82 « L'état-major interarmées européen de planification opérationnelle », *Terre information*, n° 230, juin 1994, p. 1, 5 ; CV Pierre-Yves Le Bail, « Le point sur les i », *Armées d'aujourd'hui*, n° 197, février 1995, p. 23.

83 Sir Keith Speed, *An Operational Organization for WEU: Naval and Maritime Cooperation*, document 1415, Paris, Assemblée de l'UEO, 10 mai 1994, p. 24. « Purple Nova » organisé en novembre 1994 est un exercice de poste de commandement de l'UEO.

84 Bertrand Gallet, *La Politique étrangère commune*, Paris, Economica, 1998.

85 Déclaration des chefs d'État et de gouvernement participant à la réunion du conseil de l'Atlantique nord au siège de l'OTAN à Bruxelles, les 10 et 11 janvier 1994, *Revue de l'OTAN*, paragraphe 6, février 1994, p. 31.

Français et Espagnols participent à l'opération d'interdiction *Deny Flight* (12 avril 1993-20 décembre 1995), à l'embargo *Sharp Guard* (15 juin 1993-23 octobre 1996) et à la constitution de la force qui dans le cadre de l'opération *Joint Endeavour* succède à la FOPRONU le 20 décembre 1995⁸⁶. À cette occasion, le contrôle des forces mises en mouvement a justifié le retour du chef d'état-major des armées au sein du Comité militaire de l'OTAN après trente ans d'absence.

Mais une autre lecture peut être faite. Pour les pays qui participent à la structure intégrée de l'Alliance et lui affectent des forces, les GFIM sont des « prolongements » détachables et déployables de l'OTAN qui contrôle et commande les mêmes forces, mais hors du cadre de l'article 5 du traité de 1949⁸⁷. Permanents ou *ad hoc*, simplement co-implantés ou incorporés aux quartiers généraux otaniens, les états-majors UEO ne doivent pas, pour ces pays, créer une chaîne hiérarchique concurrentielle et redondante qui brouillerait la lisibilité de l'Alliance. Pour sa part, la France voit une contradiction entre l'utilisation de la structure militaire otanienne comme ossature des quartiers généraux et des opérations des GFIM et le maintien des prérogatives de commandement de SACEUR et SACLANT d'une part et l'intention affichée en janvier 1994 de réformer l'Alliance. Les forces françaises peuvent prendre toute leur place dans l'OTAN, mais pas à n'importe quel prix⁸⁸. Négliger l'OTAN revient à gaspiller compétences, temps et finances ; diluer l'OTAN à travers l'autorité de SACEUR et SACLANT à distendre le lien militaire transatlantique. En revanche, privilégier excessivement l'OTAN, c'est dénier toute existence à l'Identité européenne de sécurité et de défense. Il y a là un potentiel conflit de légitimité entre OTAN et UEO.

Outre cette chaîne hiérarchique à créer, il ne faut pas négliger la question du C4I (*Command, Control, Communications Computers and Intelligence* ou

86 Pierre Joxe réclame en octobre 1992 un statut pour la France comparable à celui de l'Espagne au sein de l'OTAN alors que Pierre Bérégovoy a réaffirmé la politique du « ni, ni » (ni opposition ni réintégration) devant l'IHEDN le 3 septembre précédent. En décembre, Roland Dumas, ministre des Affaires étrangères, prône un « rapprochement distancé et circonstancié », ce que François Mitterrand théorise ainsi : « Comme je n'ai pas l'esprit de système, j'y consens de temps en temps, lorsque nos forces sont en cause. Les ministres de la Défense meurent d'envie d'assister à ces conclaves où l'on rencontre du beau monde » (Édouard Balladur, *Deux ans à Matignon*, Paris, Plon, 1996, p. 81).

87 Le sommet franco-britannique de Saint-Malo en 1998 marquera une nouvelle étape dans le cheminement conceptuel de la France, passant de l'autorisation accordée au cas par cas pour les actions « hors zone » de l'OTAN à une vision géographique et causale plus large.

88 Jacques Isnard, « Marquant une évolution de sa doctrine de défense, la France entend prendre toute sa place dans l'OTAN pour des opérations de maintien de la paix », *Le Monde*, 15 février 1994, p. 24. « Dans les opérations de maintien de la paix, M. Léotard estime que les grands commandements de l'OTAN ont « un poids excessif » », *Le Monde*, 26 mai 1994, p. 12. Carey Schofield, « France as the Wild Card in NATO? », *International Defense Review*, juillet 1994, p. 21-22.

Information). Les Européens doivent se doter d'un navire de commandement du type *Mount Whitney*, navire amiral de la flotte d'intervention de l'OTAN dans l'Atlantique, doté de systèmes de communication spéciaux : toutes choses que les pétroliers ravitailleurs français *Var*, *Marne* et *Somme* équipés d'une capacité auxiliaire de commandement ne peuvent fournir⁸⁹. Dans les airs, il leur faudrait l'EC-130 de l'US Air Force comme centre de commandement et de contrôle aéroporté. Ils en sont loin. « En raison des capacités limitées de chacune des puissances européennes, à partir d'un certain niveau, ces actions [de projection de forces] ne peuvent être menées qu'en coalition, probablement sous la bannière de l'ONU et le leadership américain », écrit l'amiral Merlo en décembre 1993⁹⁰.

170

En outre, les États-Unis demandent de plus en plus un partage du fardeau (*burden sharing*) avec leurs alliés. Or, au mitan des années 1990, la France apparaît comme une des très rares puissances européennes à se doter des moyens de ses ambitions. L'après-guerre froide ouvre donc le champ des possibles dans les relations France-États-Unis-OTAN. Le 20 mai 1994, dans le cadre du colloque « Quelle politique de sécurité pour l'Europe ? », l'amiral Jacques Lanxade présente l'objectif global français comme la « recherche de la complémentarité des rôles de ces organisations [ONU, CSCE, OTAN et UEO] ainsi que le renforcement de leurs capacités, et non leur duplication. [...] ONU et CSCE [pour la] prévention, la gestion politique des crises et la légitimation des actions [...] une OTAN plus flexible [...] une UEO plus forte, capable d'autonomie⁹¹ ».

Car la France mise sur l'Europe :

La France considère en effet de son devoir, mais aussi de son intérêt bien compris, de mettre à la disposition de l'Europe les moyens d'une défense commune. Ce que la France a réalisé pour elle peut être transposé à l'Europe, afin que celle-ci puisse se doter de toutes les capacités nécessaires à sa défense. Là où le général de Gaulle défendait « une certaine idée de la France », nous pouvons faire prévaloir « une certaine idée de l'Europe ». [...] La réorganisation de ses chaînes de commandement opérationnel, comme la nouvelle disposition de ses grandes unités en réservoirs de forces, lui donne plus de rapidité pour répondre avec toute la souplesse nécessaire à tout besoin d'action multinationale. De

89 Lt-Cr Robert D. Gourley, « Time for à Joint Ship », *Proceedings*, janvier 1994, p. 57-62.

90 Amiral Marc Merlo, « Les conflits futurs : perspectives et prospective », *L'Armement*, n° 40, décembre 1993-janvier 1994, p. 22.

91 Amiral Jacques Lanxade, « Le rôle de la France dans la construction d'une nouvelle politique européenne de sécurité », dans Pierre Pascallon (dir.), *Quelle politique de sécurité pour l'Europe ?*, Paris, Publisud, juin 1995, p. 215-222 ; Louis Gautier, « L'Europe de la défense au portant », art. cit.

même, depuis la création de l'EMIA et de la DRM, l'accès à leurs domaines respectifs par des organismes uniques facilite la nécessaire coordination entre Européens⁹².

C'est vrai pour autant que l'Europe mise sur une UEO rénovée, appuie la création d'un organisme conjoint de coopération en matière d'armements et d'une Agence européenne de défense, sans parler des questions liées à la dissuasion au sujet de laquelle la France ne s'oppose pas à la concertation.

Dans son principe même, la dissuasion implique une unicité de décision qui nécessite une intégration politique que l'Europe est loin d'avoir atteinte. Il est donc prématuré de discuter des modalités d'emploi d'une force de dissuasion au service de l'Europe. Il n'est en revanche pas trop tôt pour aborder entre Européens l'appréciation d'intérêts vitaux communs et la notion de partage des risques et des responsabilités qu'implique la possession d'armes nucléaires⁹³.

Ghassan Salamé résume le tournant français de la décennie 1985-1995 dans une relation contrapuntique :

Traditionnellement, *la France se défend en Europe et s'épanouit dans le monde*. Contrairement à l'Allemagne (et à la Russie), elle a développé des relations privilégiées avec différentes parties du monde (Maghreb, Afrique, Proche-Orient, Indochine), relations que la décolonisation n'a pas annulées et qui lui ont permis d'entretenir un profil, sinon une réalité, de puissance mondiale, conforté par le siège permanent à l'ONU et l'appropriation du feu nucléaire. En cela, elle était l'égale de la Grande-Bretagne. En même temps, la France se posait au cœur de la construction européenne et, en cela, elle l'égale de la RFA. Paris était dans une position éminemment favorable, où sa diplomatie pesait plus que son poids effectif, précisément grâce à cette compensation constante entre son poids mondial et sa dimension européenne. La décennie 1990 commence avec une remise en cause fondamentale de ces deux données complémentaires. [...] La France se trouve en même temps « recalibrée » en Europe et diminuée dans le monde. [...] L'intérêt renouvelé pour l'UEO, le corps franco-allemand, la recherche d'un « pilier européen » indiquent un désir d'inscrire ce choix également dans le domaine militaire [...] Mitterrand semble inverser le schéma traditionnel : la France devra, en dépit d'un

92 Amiral Jacques Lanxade, « Le rôle de la France dans la construction d'une nouvelle politique européenne de sécurité », art. cit. p. 220, 221.

93 *Ibid.*, p. 222. Robert Bussièrre, « L'Europe, puissance navale », *Défense nationale*, n° 2, 1995, p. 99-110.

déséquilibre [sic] régional passager, *s'épanouir en Europe pour se défendre dans le monde*⁹⁴.

172

L'amiral Lefebvre achève sa conférence au CID en juillet 1994 en insistant sur « la dimension navale [qui] ne peut être écartée des réflexions d'ordre stratégique et militaire. Ceux qui l'ont négligée ou mal évaluée ont perdu. Waterloo s'inscrit déjà en lettres de sang dans le crépuscule de Trafalgar⁹⁵ ». Dans un monde qui connaît une phase de mutations profondes, où les équilibres anciens ont disparu cependant que le nouvel ordre international peine à se mettre en place face aux instabilités multiples et proliférantes, la marine nationale connaît alors une transformation radicale d'une ampleur telle qu'elle n'en avait pas connue depuis les lendemains de la Seconde Guerre mondiale⁹⁶. Interarmées, interalliés, modularité sont incontournables. Mais la dimension européenne de cette transformation constitue le véritable échec de la période : du Golfe au Kosovo via l'Adriatique, les engagements successifs ont prouvé à l'exécutif français que l'OTAN est la seule dimension significative, que l'on ne peut faire l'économie du leadership américain voulu par les autres Européens. Dès 1995, si elle veut faire progresser l'idée d'une défense spécifiquement européenne, la France doit impérativement réintégrer la structure de l'Alliance. La voie paraît tracée : seules, les conditions restent à négocier.

94 Ghassan Salamé, « Globalisme et régionalisme dans la diplomatie mitterrandienne de l'après-guerre froide », dans Samy Cohen (dir.), *Mitterrand et la sortie de la guerre froide*, *op. cit.*, p. 244-245. C'est Ghassan Salamé qui souligne.

95 Allocution du CEMM Jean-Charles Lefebvre devant le CID, 27 juillet 1994.

96 Philippe Strub, *La Renaissance de la marine française sous la Quatrième République (1945-1958)*, thèse de doctorat en histoire contemporaine, université Paris I-Panthéon-Sorbonne, octobre 2005.

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

Université Paul-Valéry-Montpellier 3 – Université de Sherbrooke

La ville de Montpellier, fondée à la fin du x^e siècle, a connu un essor exceptionnel au cours des xi^e et xii^e siècles, lié en partie à une politique favorable au dynamisme des activités commerciales instaurée par la dynastie seigneuriale des Guilhem¹. Dès la seconde moitié du xii^e siècle, la ville attirait une population cosmopolite grâce aux perspectives commerciales mais aussi intellectuelles qu'elle offrait². L'importance du commerce dans le développement économique et social de la ville a été mise en lumière par une abondante historiographie³. Toutefois, les activités navales de ses marchands, tout comme les institutions et les officiers chargés des affaires maritimes, n'ont été que peu étudiés⁴. Pourtant, ces deux perspectives contribuent à définir comment Montpellier s'était intégrée aux réseaux d'échanges en Méditerranée et la place qu'elle y occupait.

- 1 Maïté Ferret-Lesné, « Le droit des affaires dans le Montpellier médiéval », dans Lucie Galano & Lucie Laumonier, *Montpellier au Moyen  ge. Bilan et approches nouvelles*, Turnhout, Brepols, 2017, p. 155-168.
- 2 « La réputation de la ville attirait aussi les intellectuels et les savants venus de toute l'Europe du Sud. [...] Montpellier offrait un exemple d'alliance entre une vocation marchande et une fonction intellectuelle, toutes deux aussi importantes que renommées. » (Geneviève Dumas, *Santé et société à Montpellier à la fin du Moyen  ge*, Leyde, Brill, 2015, p. 20.)
- 3 Les travaux sur la question sont nombreux, depuis la première monographie d'Alexandre Germain, les travaux de Jean Combes jusqu'à ceux, plus récents, de Kathryn Reyerson. Alexandre Germain, *Histoire du commerce de Montpellier antérieurement à l'ouverture du port de Cette* (Montpellier, J. Martel aîné, 1861 deux tomes; désormais abrégé *Histoire du commerce en raison des nombreuses références qui seront faites à ses pièces justificatives*); Jean Combes, *Montpellier et le Languedoc au Moyen  ge*, Montpellier, Société archéologique de Montpellier, 1990; Kathryn Reyerson, *The Art of Deal: Intermediaries of Trade in Medieval Montpellier*, Leyde, Brill, 2002, entre autres titres.
- 4 *Ead.*, « Montpellier et le transport maritime : le problème d'une flotte médiévale », dans Gérard Cholvy et Jean Rieucau (dir.), *Le Languedoc, le Roussillon et la mer*, Paris, L'Harmattan, 1992, t. I, p. 98-108; *ead.*, « Le commerce et les marchands montpelliérains », dans Ghislaine Fabre, Daniel Le Blévec & Denis Menjot (dir.), *Les Ports et la Méditerranée au Moyen  ge*, Montpellier,  ditions du Manuscrit, 2009, p. 19-27.

Le concept de *réseau* connaît récemment une émulation dans les études portant sur la Méditerranée⁵. Il permet de prendre en considération la pluralité des acteurs et leur influence sur la détermination des relations économiques, sociales et politiques tissées entre les villes, des relations parfois très complexes puisqu'oscillant entre collaboration et concurrence. L'étude des réseaux d'échanges (matériels et immatériels) permet également de saisir en quoi l'histoire locale dépasse les cadres territoriaux qui lui sont assignés, en désignant la diversité des lieux dans laquelle elle s'inscrit par le biais de certains de ses représentants. C'est un concept que cet article entend mettre à profit pour poser un regard nouveau sur l'histoire maritime de Montpellier au Moyen Âge. Deux dimensions doivent être prises en compte. D'une part, Montpellier intégrait les réseaux d'échanges en Méditerranée par le biais de ses marchands et de ses officiers consulaires qui fréquentaient ces réseaux et contribuaient à leur établissement, à leur développement ou à leur renforcement. D'autre part, la ville constituait un lieu d'escale, un « pôle de rayonnement⁶ » au cœur de ces réseaux, notamment grâce à son port situé à Lattes.

Il s'agit d'ouvrir un champ de réflexion sur les différentes manifestations de l'histoire maritime de Montpellier afin d'appréhender son intégration aux réseaux méditerranéens. La désignation des conjonctures politiques, faites d'alliances et de conflits, se présente comme un élément déterminant dans la fréquentation des réseaux par les ressortissants de la ville. La mobilité des marchands montpelliérains, naviguant en Méditerranée et séjournant à l'étranger, constitue un marqueur de l'existence de ces réseaux. À leurs initiatives privées s'était adjoint un encadrement institutionnel qui visait à les assister durant le périple. Enfin, l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires, pris en charge par la ville, mettent en avant les contraintes naturelles propres au milieu maritime qui influençaient les conditions de circulation et le maintien, ou au contraire la dissolution, des échanges.

5 Damien Coulon (dir.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce. Concepts récents, réalités historiques du Moyen Âge au XIX^e siècle*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2010, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <http://books.openedition.org/pus/8387> ; Damien Coulon, Christophe Picard & Dominique Valérian (dir.), *Espaces et réseaux en Méditerranée, XI^e-XIV^e siècle*, t. I, *La Configuration des réseaux*, 2007, t. II, *La formation des réseaux*, 2010, Paris, Bouchène.

6 Selon l'expression de Damien Coulon & Dominique Valérian, « Introduction », dans *ibid.*, t. I, p. 15.

L'ouverture de la ville vers la Méditerranée occidentale et le Levant a été relativement précoce et repose sur plusieurs facteurs. Elle s'appuie d'abord sur les entreprises diplomatiques engagées par le pouvoir seigneurial et le gouvernement urbain pour trouver des alliés sur le pourtour méditerranéen. Les traités de commerce et de protection mutuelle établis à partir du milieu du XII^e siècle par les seigneurs de Montpellier et renouvelés tout au long du XIII^e siècle à l'instigation de ses consuls, garantissaient aux marchands protection et assistance dans les villes alliées et à bord de leurs navires. La présence des Génois et des Pisans dans la ville, déjà très importante au XII^e siècle, a participé au développement des pratiques commerciales et navales, sans être pour autant à l'origine des premiers voyages des Montpelliérains⁷. Si les alliances établies avec Gênes ou Pise paraissent parmi les plus importantes, d'autres plus locales (comme avec Agde en 1185⁸) ne doivent pas être négligées dans le développement du grand commerce maritime de Montpellier. En 1225, les traités se multiplièrent : les ambassadeurs envoyés par le consulat majeur renouvelèrent les accords passés avec les Génois et les Pisans, avant d'en établir de nouveaux avec Nice, Antibes, Hyères et Toulon⁹. À ces alliances s'ajoutaient les liens consubstantiels qui existaient entre Montpellier et les rivages catalans. Bien que les relations entre la ville et la péninsule Ibérique remontent avant le XIII^e, le tournant de ce siècle a eu un caractère décisif dans leur développement. À la suite du mariage en 1204 entre Pierre II d'Aragon et Marie de Montpellier, héritière de Guilhem VIII rappelée pour lui succéder à la place du fils illégitime de ce dernier, Montpellier et toute sa juridiction étaient passées sous domination aragonaise et majorquine¹⁰. Elles s'y étaient maintenues jusqu'en 1349, quand

- 7 « La présence probable de marchands montpelliérains en Syrie avant la première croisade (1096-99) dénote, de la part des habitants, une vocation commerciale à l'échelle internationale. » (Kathryn Reyerson, « Le commerce et les marchands montpelliérains », art. cit., p. 19). L'historiographie concernant les relations entre Pise, Gênes et Montpellier est très abondante. La présence des Pisans fut précoce à Montpellier et celle des Génois s'accrut à la suite d'une révolte des habitants, de 1141 à 1143, en raison de l'aide qu'ils apportèrent à Guilhem VI dans la reprise de son chef-lieu. Les deux communes lombardes disposaient de plusieurs privilèges commerciaux (exemptions fiscales, *fondachi* dans la ville). *Ead.*, Kathryn Reyerson, « Montpellier and Genoa: The Dilemma of Dominance », *Journal of Medieval History*, n° 20, 1994, p. 359-372 ; Enrica Salvatori, *Boni amici et vicini: le relazioni tra Pisa e la città della Francia meridionale dall'XI alla fine del XIII secolo*, Pise, ETS, 2002.
- 8 Acte d'avril 1185 copié dans le cartulaire des Guilhem, le *Liber Instrumentorum Memorialium* conservé aux archives municipales de Montpellier (désormais AMM), coté AA1, f° 155 vo ; édité dans Alexandre Germain, *Histoire de la commune de Montpellier depuis ses origines jusqu'à son incorporation définitive à la monarchie française*, Montpellier, J. Martel l'aîné, 1851, t. II, p. 420-422 (abrégé *Histoire de la commune*).
- 9 Tous ces traités établis en 1225, conservés aux AMM, ont été édités dans *ibid.*, t. II, p. 426-455.
- 10 Ces éléments appartiennent à une historiographie traditionnelle de Montpellier. *Ibid.*, t. I, p. 36-40.

Jacques III de Majorque vendit les derniers droits dont il disposait à Philippe VI de Valois. C'est en 1204 que la participation des habitants au gouvernement de la ville devient officielle, par l'établissement de son consulat majeur, composé de douze membres et disposant du droit de statuer¹¹. Durant près d'un siècle et demi, les Montpelliérains et les Catalans partagèrent le même pouvoir ce qui avait stimulé les échanges et induit le développement d'une législation portant des similitudes.

Les traités de protection mutuelle étaient souvent l'objet de renouvellement, parce qu'ils étaient arrivés à leur terme ou parce que des conflits avaient opposé des ressortissants des villes alliées qui devaient, en conséquence, rappeler les ententes passées par leur gouvernement¹². Des situations concurrentielles pouvaient exister au cœur desquelles les Montpelliérains se devaient de choisir un parti. Le traité établi avec Gênes en 1225 indiquait que si des habitants de Montpellier ou de sa juridiction étaient amenés à naviguer en haute mer sur les navires de ses ennemis, les consuls devaient les dénoncer, la durée de dénonciation variant en fonction des rivages fréquentés¹³. Gênes avait accepté un compromis : lors des conflits l'opposant à Marseille ou aux Catalans, les Montpelliérains pourraient naviguer sur les navires catalans mais devaient renoncer à naviguer avec les Marseillais¹⁴. La situation se compliqua au début du XIV^e siècle dans le conflit opposant la couronne de France au royaume d'Aragon, car Montpellier dépendait de ces deux pouvoirs rivaux. Ainsi, lorsque la coque de Pierre Nicholay fut attaquée en 1336 par des pirates se revendiquant sous le pouvoir du roi d'Aragon et de Majorque, les Montpelliérains avaient peine à obtenir une assistance juridique à Cagliari sous prétexte qu'ils naviguaient avec des sujets de la couronne française¹⁵.

La domination des Génois sur les activités navales des Montpelliérains avait varié selon les périodes mais la tentative de la commune italienne visant, en

11 Elle était effective depuis 1143, à la suite de la révolte des habitants, mais ne fut officialisée que le 15 août 1204. Peu de temps après, les consuls rédigèrent les premiers statuts de la ville (Pierre Chastang, *La Ville, le gouvernement et l'écrit à Montpellier. Essai d'histoire sociale*, Publications de la Sorbonne, Paris, 2013, p. 46-47).

12 Le premier traité établi avec Marseille en 1229 (Alexandre Germain, *Histoire de la commune, op. cit.*, t. II, p. 456-457) avait été renouvelé en 1249 à la suite d'un conflit entre Montpelliérains et Marseillais dans les environs de Saint-Jean d'Acre (*ibid.*, p. 465-468).

13 Ils disposaient de trois mois pour les provinces les plus proches de Gênes, six mois pour les provinces attenantes et neuf pour les parties de Constantinople et d'outre-mer. Traité du 28 août 1225 dans *ibid.*, t. II, p. 426-427 *ici*.

14 « *Item, concedimus vobis, si guerram comune Janue habebit cum Massiliensibus et Cathalanis, eodem tempore ut cum Cathalanis navigare possitis, et non cum massiliensibus.* » (*Ibid.*, t. II, p. 428.)

15 Acte du 13 juillet 1336, AMM Louvet 1567 (Arm. C, cass. 20). Lucie Galano, *Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI^e-XV^e siècles)*, thèse sous la dir. de Patrick Gilli & Geneviève Dumas, université Paul-Valéry-Montpellier 3/université de Sherbrooke, 2017, p. 609-611.

1347, à leur interdire de naviguer jusqu'en Roumanie et à Chypre autrement que sur leurs navires, témoigne dans une certaine mesure du dynamisme de leurs activités navales en direction du Levant¹⁶. Car les privilèges obtenus par le gouvernement de Montpellier ne s'arrêtaient pas aux rivages de la Méditerranée occidentale mais se prolongeaient jusqu'au Levant. Plusieurs entreprises diplomatiques furent menées par les seigneurs et les consuls auprès des autorités levantines qui ne provenaient pas nécessairement d'une volonté des marchands à stimuler les échanges¹⁷. Toutefois, l'envoi d'ambassadeurs compétents pour traiter avec les gouvernements étrangers constituait un enjeu fondamental dans le domaine¹⁸. Au XIV^e siècle, les principales relations commerciales connues dans le Levant étaient établies avec Rhodes, Chypre, la Petite Arménie et Alexandrie, et s'appuyaient sur plusieurs années de fréquentation de ces rivages par les Montpelliérains. Un article de Bernard Doumerc reprend les principales phases de l'histoire maritime de Montpellier aux XIV^e-XV^e siècles, les mettant en lien avec les différentes conjonctures caractérisant le grand commerce des communes italiennes et provençales en Méditerranée¹⁹. Si le commerce s'était maintenu durant les premières années du XIV^e siècle, à partir de 1330 et jusqu'en 1380, il se caractérise par son irrégularité. La fréquentation de Rhodes, de Chypre et des rivages arméniens augmentaient à la fin du XIV^e siècle. Le dynamisme des échanges, moins important au début du XV^e, retrouvait de sa vigueur au milieu du siècle, sous l'impulsion de Jacques Cœur. La situation du XV^e siècle reste relativement méconnue car peu étudiée – une lacune historiographique qu'il conviendrait de combler.

LES ACTIVITÉS NAVALES DES MONTPELLIÉRAINS : DES INITIATIVES PRIVÉES À L'ENCADREMENT INSTITUTIONNEL DES PRATIQUES

La présence importante des Montpelliérains à bord des navires voguant en Méditerranée trouve également ses racines dans le développement des pratiques juridiques propres au grand commerce (établissement de sociétés,

16 Kathryn Reyerson, « Montpellier and Genoa », art. cit.

17 Damien Coulon souligne le caractère déterminant des politiques des rois d'Aragon dans l'établissement des relations de Barcelone avec l'Égypte ou la Syrie, politiques qu'ils menaient sans y avoir été invités par leurs sujets (Damien Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine*, Madrid, Casa de Velázquez, 2004, p. 43-62).

18 En 1253 n.s., Pierre Teric était envoyé par Jacques I^{er}, roi d'Aragon et de Majorque et seigneur de Montpellier, pour traiter avec le prince d'Antioche, Bohémond VI (Alexandre Germain, *Histoire du commerce*, op. cit., t. I, p. 220-221).

19 Bernard Doumerc, « Montpelliérains et Vénitiens sur les routes de l'Orient (XIV^e-XV^e siècles) », dans Ghislaine Fabre, Daniel Le Blévec & Denis Menjot (dir.), *Les Ports et la Méditerranée*, op. cit., p. 43-60.

contrats de commande et de naulage) et dans les flux des marchandises liés à l'organisation du commerce. Initiés de manière précoce à ces pratiques par les Pisans et les Génois et en raison des relations entretenues avec Barcelone, les Montpelliérains ont été nombreux à contracter de tels contrats²⁰. Les contrats de commande offraient la possibilité d'exporter et d'importer des marchandises aux marchands qui ne pouvaient – ou ne voulaient – pas se déplacer. Plusieurs registres de notaires de Montpellier permettraient de compléter les études portant sur ces pratiques²¹. Certains marchands devenus des experts du grand commerce maritime ont influencé de manière notoire le développement des activités commerciales de leur ville, tels que Johan Jourdan, Bernard Salomon, Johan de Serières, ou les Del Potz²². La plupart d'entre eux étaient changeurs, poivriers et drapiers, ou cumulaient plusieurs activités. S'ils participaient au grand commerce en établissant des commandes auprès des armateurs pour des sommes souvent colossales, c'était aussi à eux que les marchands de toute la région languedocienne et du pourtour méditerranéen s'adressaient pour participer aux sociétés. On les retrouve fréquemment impliqués dans l'affrètement de navires à destination du Levant. Ainsi, les registres de notaires dédiés à leurs affaires contiennent-ils quantité de contrats de commande et de naulage²³. Si les relations entre les marchands de Montpellier et ceux d'Agde, de Béziers et de Narbonne sont bien connues²⁴, celles tissées avec Perpignan lors des contrats de commande ou dans l'armement des navires bénéficieraient d'un nouvel éclairage par le dépouillement des archives notariales²⁵.

20 Concernant les similitudes entre les pratiques commerciales de Barcelone et Montpellier, voir : André-Émile Sayous, *Commerce et finance en Méditerranée au Moyen Âge*, Londres, Variorum Reprints, 1988. Pour une étude extensive des pratiques barcelonaises, voir : Damien Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient*, op. cit., p. 219-289.

21 Jean Combes & André-Émile Sayous, « Les commerçants et les capitalistes de Montpellier aux XIII^e et XIV^e siècles », *Revue historique*, n° 188-189, 1940, p. 341-377, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k18288w/f345.image>.

22 Pour en savoir plus sur ces marchands dont quelques noms seulement sont donnés ici, on consultera l'étude topographique de Bernard Doumerc dans « Montpelliérains et Vénitiens sur les routes de l'Orient (XIV^e-XV^e siècles) », art. cit., p. 51-60.

23 On peut citer en exemple le registre dévolu aux affaires du changeur Johan de Serières (AD34, 2E95/393, registre du notaire de Montpellier Guillaume Bourdon, 1397-1428.) En 1404, il recevait plusieurs commandes : celles de Bernard Joli, originaire de Majorque, de Bernard Franchi, drapier de Montpellier, et de François Tinctor, marchand de Narbonne (fo 26). En juillet 1408, le notaire enregistrait l'établissement d'une société entre un de ses parents, Louis de Serières, et Arnaud de Sicred qui entendaient partir pour le Levant au bord de la nave de Melchior Viguier, patron originaire de Savone. Ils reçurent durant le mois d'octobre les commandes de Jacques Martin, originaire de Montouliers, de Pierre Sabatier d'Argelliers, et de Johan de Serières lui-même (f° 36, f° 36 vo et f° 37). Un marchand de Perpignan, Georges Gelbert, s'était engagé dans l'affrètement du navire de Melchior Viguier : il fournit les toiles qui servirent à confectionner les voiles de la nave (f° 41).

24 Kathryn Reyerson, « Le commerce et les marchands montpelliérains », art. cit., p. 19.

25 Comme le démontre l'exemple de Georges Gelbert (voir *supra*). En 1371, les deux régents des marchands navigants de Montpellier furent chargés par les consuls majeurs d'acheter

Au travail individuel de ces grands marchands de Montpellier, déployé pour développer leurs relations commerciales et sous-tendant leurs intérêts particuliers, était venu s'adjoindre celui de plusieurs officiers consulaires et un encadrement institutionnel favorable à l'intégration des marchands montpelliérains aux réseaux d'échanges en Méditerranée. Ces officiers sont les consuls sur mer et les régents des marchands navigants, sur lesquels les études sont peu nombreuses et anciennes²⁶. La documentation portant sur les consuls sur mer, nommés dès le début du XIII^e et probablement tout au long de ce siècle et du XIV^e, est assez pauvre. Un document daté du 11 octobre 1385 présente le rôle attendu d'un consul sur mer²⁷. Adressée aux princes et juges d'outre-mer (de Chypre, Rhodes et Damas), cette lettre leur faisait connaître l'élection de Jacques Arquier, marchand de Montpellier, en tant que consul sur la nave de G. Arrufan, originaire d'Agde. Ses prérogatives y sont clairement indiquées : voyager avec les marchands de Montpellier et leurs concitoyens jusqu'au Levant, assurer leur sécurité et que leurs droits et privilèges soient respectés. Son travail se couplait à celui du patron du navire dans la gestion de la cargaison transportée : si le patron devait veiller à son intégrité, le consul sur mer était garant des marchandises de ses concitoyens, présents à bord ou non²⁸. Son rôle sécuritaire suggère les attributions judiciaires qui lui furent confiées puisqu'il pouvait, en cas de conflits, donner des conseils aux marchands. Il les aidait lorsqu'ils étaient victimes et devait les juger selon la coutume de Montpellier s'ils s'étaient rendus coupables de méfaits. Ainsi, la nomination d'un consul sur mer répondait à la nécessité pour les marchands « d'embarquer avec leur droit²⁹ » : en cela, il se devait d'être un expert de la législation urbaine, des règles entourant le grand commerce maritime et des dispositions réglant l'entente entre la ville et ses différents partenaires.

un navire et s'adressèrent pour cela à Pierre Blanc, marchand de Perpignan (AMM, BB12, registre du notaire de Montpellier Pierre Gilles [1370-1371], f° 23 vo).

- 26 Même Alexandre Germain, qui a pourtant édité plusieurs archives les concernant, n'a porté qu'une attention réduite à ces institutions. Au tout début du XX^e siècle, Albert Berne consacrait sa thèse aux consuls sur mer et aux consuls d'outre-mer mais sans dire beaucoup plus qu'Alexandre Germain. (Albert Berne, *Consuls sur mer et d'outre-mer de Montpellier au Moyen Âge (XIII^e-XIV^e siècles)*, thèse de doctorat en droit, Montpellier, université de Montpellier 1, 1904.)
- 27 AMM, Louvet 250 (Arm. A, cass. 13) ; Alexandre Germain, *Histoire du commerce, op. cit.*, t. II, p. 309-311. On verra aussi le serment prêté par le consul sur mer avant son départ, présent dans le livre de la ville, le *Petit Thalamus* (AMM, AA9). *Thalamus Parvus. Le Petit Thalamus de Montpellier publié pour la première fois d'après les manuscrits originaux*, Montpellier, éd. Société archéologique de Montpellier, J. Martel Aîné, 1840, p. 274-275.
- 28 Ce qui engageait Albert Berne à voir dans le consul sur mer une sorte de subrécargue : Albert Berne, *Consuls sur mer et d'outre-mer, op. cit.*, p. 26.
- 29 Selon l'expression de Romero Gonzalez & Manuel Martinez Neira dans « Consules de nave y nautico-militares en el derecho marítimo del Mediterraneo occidental (siglos XII-XIV) » (dans Gérard Cholvy & Jean Rieucou [dir.], *Le Languedoc, le Roussillon et la mer, op. cit.*, t. I, p. 67-76).

La nomination d'un consul sur mer par bâtiment explique que leur nombre pouvait varier³⁰. Elle représentait une telle charge que les consuls majeurs décidèrent de la déléguer, au moins à partir de 1329, à de nouveaux officiers, les régents des marchands navigants, tel qu'il apparaît dans le serment que ces derniers devaient prêter³¹. À la fin de leur mandat, les régents soumettaient le nom de deux hommes aux consuls majeurs pour les remplacer dans leur office³². Les règles de nomination des consul sur mer et des régents des marchands navigants favorisaient la cooptation entre les plus fortunés marchands de Montpellier qui pouvaient justifier de leur nomination par les compétences acquises dans le cadre de leurs propres activités : connaissance experte des types de contrats du grand commerce maritime et des navires amarrés sur lesquels il était possible d'engager des marchandises et relations déjà bien développées de ces marchands avec d'autres, originaires du pourtour méditerranéen. L'étude du registre des élections des officiers consulaires témoigne de l'appropriation par l'oligarchie marchande de ces offices consulaires³³. Certaines familles de marchands avaient monopolisé la charge de régent durant plusieurs années, faisant carrière dans le domaine. La famille Del Potz en offre l'un des exemples les plus flagrants : ces poivriers s'étaient succédé à la tête de la régence durant vingt ans (de 1368 à 1440) et parfois d'une année à l'autre, les règles de nomination leur permettant de proposer aux consuls majeurs le nom d'un membre de leur propre famille³⁴.

Ainsi, même si le serment prêté par ces régents rappelait qu'ils devaient, tout au long de leur mandat, aider les pauvres comme les riches à établir des contrats de commande et de naulage et abandonner toute parenté, amitié ou inimitié, le cadre institutionnel établi par le consulat majeur pour prendre en charge les affaires maritimes favorisait la poursuite des entreprises familiales de ses habitants les plus fortunés dont les affaires étaient toutes tournées vers le grand commerce maritime.

30 Albert Berne, *Consuls sur mer et d'outre-mer*, *op. cit.*, p. 31.

31 *Ibid.*, p. 29 et, pour l'édition du serment, *Thalamus Parvus*, *op. cit.*, p. 297-298.

32 « À la fin de mon offici jeu am mon companhon am cosselh daquels que me appara e nominaray a vos dicts senhors cossols ll. bos mercadiers e sufficiens per regens dels dichs mercadiers per lan apres seguen. » *Thalamus Parvus*, *op. cit.*, p. 297-298.

33 AMM, BB5 ; j'ai étudié ce registre de manière approfondie dans le cadre de ma thèse sur une période allant de 1353 à 1453 (Lucie Galano, *Montpellier et sa lagune*, *op. cit.*, t. II, p. 70-118).

34 D'autres exemples auraient pu être donnés : de 1389 à 1452, Isarn et Pierre Teinturier étaient nommés douze fois régents à eux deux ; le changeur Johan de Sérières occupa cette charge trois fois.

Parmi les privilèges dont disposaient les Montpelliérains dans les principales villes des rivages levantins, se retrouve celui de nommer un consul d'outre-mer. Une étude circonstanciée du rôle des consuls d'outre-mer serait souhaitable, ces institutions restant méconnues pour la période médiévale. La question connaît actuellement un regain d'intérêt car elle contribue à l'identification des principaux acteurs des réseaux d'échanges au cœur desquelles s'inscrivaient les ports et les villes maritimes³⁵. Mais les travaux sur ces institutions sont parfois difficiles à retrouver dans une historiographie plus largement consacrée au monde méditerranéen³⁶. L'historiographie récente de Montpellier mentionne les consuls d'outre-mer pour attester des relations commerciales de la ville avec le reste de la Méditerranée, et non pour leur consacrer une étude circonstanciée³⁷.

L'existence de consuls d'outre-mer nommés par les consuls majeurs de Montpellier est attestée à Famagouste en 1345 et en 1365³⁸, à Rhodes en 1356 et en 1374³⁹ et à Alexandrie en 1386, 1392 et 1400⁴⁰. Leur nomination est, toutefois, plus ancienne et doit remonter au XIII^e siècle, période durant laquelle Montpellier obtenait plusieurs privilèges dans le Levant. En outre, les places commerciales où l'on retrouvait des consuls d'outre-mer devaient être plus nombreuses, notamment en Petite Arménie⁴¹. Mais là encore, la documentation

- 35 Damien Coulon, « Des vallées pyrénéennes au cœur de l'Europe et au Levant : Barcelone, interface entre réseaux marchands à différentes échelles à la fin du Moyen Âge », dans Damien Coulon (dir.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce*, op. cit., p. 19-42.
- 36 David Jacoby, « Le consulat vénitien d'Alexandrie d'après un document inédit de 1284 », et Doris Stöckly, « Une autre fonction des capitaines de galées du marché vénitien : le contrôle des officiers d'outre-mer », dans *Chemins d'outre-mer. Études sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2004, t. II, respectivement, p. 461-474 et p. 791-800.
- 37 Bernard Doumerc présente les consuls d'outre-mer pour traiter de « l'organisation du commerce avec l'Orient » (Bernard Doumerc, « Montpelliérains et Vénitiens sur les routes de l'Orient [XIV^e-XV^e siècles] », art. cit.). Brunehilde Imhaus indique la présence d'un consul d'outre-mer à Famagouste pour démontrer la fréquentation du port chypriote par les Montpelliérains (Brunehilde Imhaus, « Quelques remarques à propos des marchands montpelliérains à Famagouste au XIV^e siècle » dans Ghislaine Fabre, Daniel Le Blévec & Denis Menjot [dir.], *Les Ports et la Méditerranée*, op. cit., p. 35-41.)
- 38 En 1345, Étienne Auriac était nommé « consul de Montpellier en Chypre ». (*Ibid.*, p. 36. Pour le document du 14 janvier 1365 a.s. : Alexandre Germain, *Histoire de la commune*, op. cit., t. II, p. 259-261.)
- 39 Acte du 18 juillet 1356 par lequel Roger des Pins, maître des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, permet de nommer un consul de Montpellier à Rhodes. AMM, Louvet 328 (Arm. A, cass. 17) ; Alexandre Germain, *Histoire de la commune*, op. cit., t. II, p. 536-541. Nomination de Jacques Guilhem, poivrier, au titre de consul d'outre-mer à Rhodes le 23 juin 1374. AMM, Louvet 253, (Arm. A, cass. 13) ; Alexandre Germain, *Histoire du commerce*, op. cit., t. II, p. 287-288.
- 40 Nomination du marchand Pierre de Podio Sicco (ou Puysec) en 1386 et 1392 puis du marchand Johan Fournier en 1400, comme consul d'outre-mer à Alexandrie ; respectivement AMM, Louvet 252, 251 et 256 (Arm. A, cass. 13), édités dans *ibid.*, t. II, p. 288-292.
- 41 Albert Berne, *Consuls sur mer et d'outre-mer*, op. cit., p. 43-55.

est lacunaire : quelques documents seulement, rapportant la nomination d'un consul d'outre-mer, permettent d'étudier les spécificités de cet office et son rôle dans l'intégration de Montpellier aux réseaux méditerranéens. Là encore, cette charge consulaire avait été occupée par les marchands de Montpellier experts des pratiques commerciales maritimes⁴². Leurs attributions étaient assez similaires à celles des consuls d'outre-mer barcelonais⁴³. Un document non daté nous renseigne sur les privilèges dont Montpellier disposait à Chypre et sur les attributions du consul d'outre-mer présent à Famagouste⁴⁴. Ce dernier devait prendre connaissance de tous les navires accostant sur l'île et transportant des Montpelliérains et procéder aux prélèvements dus. Il pouvait être assisté par deux à quatre sergents, portant les armes de la ville sur leur livrée. De même, la loge dont disposaient les Montpelliérains à Famagouste était ornée des armes de leur ville d'origine, recréant ainsi un espace connu et commun à l'étranger⁴⁵. Cette loge servait de lieu de rencontre ; c'était aussi là que le consul d'outre-mer pouvait rendre justice, selon la coutume de la ville. Le consul d'outre-mer devait, en cas de décès d'un des marchands durant son séjour, nommer des exécuteurs testamentaires et veiller au rapatriement des biens et du corps du défunt. Garantir aux marchands que leurs intérêts seraient sauvegardés même après leur mort, et que la législation à laquelle ils avaient adhéré restait valable même lorsqu'ils s'éloignaient de leur ville pouvait les engager à tenter l'aventure du grand commerce maritime. Les attributions du consul d'outre-mer répondaient à celles du consul sur mer ; il prenait son relais lors du séjour des marchands. La présence d'une loge et le maintien de la législation coutumière de Montpellier (en dehors des crimes de sang) constituent deux manifestations de la prise en compte par le gouvernement de la mobilité de ses citoyens, et des moyens employés pour conserver auprès d'eux un sentiment d'appartenance à la communauté urbaine. La matérialisation de la présence de Montpellier dans le Levant par ses armes seigneuriales et consulaires est un nouveau témoignage de l'intégration de la ville aux réseaux méditerranéens. L'histoire de la ville s'écrivaient au-delà de ses propres rivages, vers là où ses marchands dirigeaient leurs pas et leurs navires.

42 Voir les fiches prosopographiques sur Jacques Guilhem & Pierre de Puysec, dans Bernard Doumerc, « Montpelliérains et Vénitiens sur les routes de l'Orient (xiv^e-xv^e siècles) », art. cit., p. 55, 57.

43 Damien Coulon, *Barcelone et le grand commerce*, op. cit., p. 62-71.

44 AMM, Louvet 248 (Arm. A, cass. 13).

45 La loge dont disposaient les Montpelliérains bénéficiait sans doute d'un « statut d'extraterritorialité », « prolongement [...] de la lointaine patrie ». (Dominique Valérian, « Les marchands latins dans les ports musulmans méditerranéens : une minorité confinée dans des espaces communautaires ? », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, n° 107-110, 2005, §7, en ligne, <https://journals.openedition.org/remmm/2828>.)

L'investissement des marchands de Montpellier dans les activités navales et leurs séjours à l'étranger n'étaient pas uniquement l'effet de leurs compétences commerciales, des stratégies diplomatiques de leur seigneur et de leur gouvernement consulaire ou de l'existence d'un encadrement institutionnel favorable aux affaires maritimes. Ils s'appuyaient aussi sur la présence d'infrastructures portuaires situées à proximité de la ville, un dernier aspect de l'histoire maritime de Montpellier relativement négligé par l'historiographie.

MONTPELLIER, PÔLE DE RAYONNEMENT DES RÉSEAUX D'ÉCHANGES EN MÉDITERRANÉE

Le principal problème qui se pose à la compréhension de la place prise par la ville au sein des réseaux d'échanges en Méditerranée provient de la contradiction apparente qui existe entre la situation géographique de Montpellier, distante d'une vingtaine de kilomètres d'un littoral peu réputé pour ses conditions de navigation, et son statut de ville maritime, pourtant bien attesté durant la période médiévale⁴⁶. C'est de cette contradiction que proviennent peut-être les difficultés de l'historiographie pour appréhender l'histoire maritime de la ville au plus près de ses rivages. Ainsi, dans les études sur le commerce de la ville, les infrastructures portuaires que fréquentaient les marchands à proximité de leur ville d'origine ne sont souvent mentionnées que de manière incidente, pour rappeler que Montpellier bénéficiait bien d'un port, situé à Lattes, pour asseoir son commerce.

Dès son retour de Terre sainte, le seigneur de Montpellier Guilhem V avait souhaité obtenir une ouverture vers la Méditerranée. Au tout début du XII^e siècle, Guilhem V obtenait l'inféodation du territoire appelé « Palude », correspondant à la plaine lattoise, consentie par l'évêque de Maguelone⁴⁷. La vocation portuaire de Lattes, localisé durant la période médiévale aux abords de la lagune et du fleuve Lez, s'était affirmée rapidement, venant faire concurrence à un autre port situé plus à l'est, celui du Tavan⁴⁸. Les opportunités qu'offrait le port de Lattes, bien qu'aux abords d'un plan d'eau lagunaire, ne doivent pas être minimisées

46 « Le golfe du Lion est réputé pour ses dispositions peu favorables au développement d'une vie maritime active ainsi que pour ses difficultés de navigation. [...] Rares, cependant, sont les secteurs littoraux à avoir attiré autant de créations portuaires et urbaines depuis deux millénaires. Contradiction, voire curiosité ? » (Gilbert Larguier, « Ports du golfe du Lion et trafics maritimes », dans Ghislaine Fabre, Daniel Le Blévec & Denis Menjot [dir.], *Les Ports et la Méditerranée*, op. cit., p. 61.)

47 Dans son testament daté de 1114, Guilhem V disposait déjà des droits sur Lattes. *Cartulaire de Maguelone*, éd. Julien Rouquette et Augustin Villemagne, Montpellier, Imprimerie Louis Valat, 1912, t. I, p. 76-80.

48 Concernant l'origine du castrum de Lattes, mentionné pour la première fois en 1140, et de son port, probablement construit à partir des vestiges du port antique de Lattara, situé plus à l'est (Lucie Galano, *Montpellier et sa lagune*, op. cit., p. 91-94).

car le bassin lagunaire était alors plus profond et étendu que de nos jours. Les naves, navires ronds de fort tonnage, ne pouvaient pas passer par les graus, mais ancrèrent à ce niveau pour être déchargées dans de plus petites embarcations, les « caupols », qui faisaient ensuite les allers-retours entre le littoral et le port de Lattes et dont les qualités nautiques, là encore, ne doivent pas être dévaluées⁴⁹. De plus, les navires longs (et même les galères) pouvaient entrer dans la lagune et remonter jusqu'à Lattes.

Ainsi, dès la fin du XII^e siècle et tout au long du XIII^e, le port de Lattes avait accueilli quantité des navires différents et les marchandises exotiques qu'on y déchargeait donnaient à cette escale languedocienne tous les attraits d'un port méditerranéen. Les tarifs du péage indiquent la variété de ces marchandises exotiques : épices, sucre, cuir cordouan, fleurs séchées (roses et violettes), pigments (orpiment, brésillet, indigo), et animaux (singes et perroquets)⁵⁰. Ce port était très fréquenté par les Italiens, comme en témoigne le nom de la porte principale du castrum, la « porte Lombarde ». Naviguaient dans la lagune bas-languedocienne nombre de ressortissants des villes méditerranéennes. Le tarif du péage exigé par l'évêque de Maguelone, principal seigneur de la lagune à partir du XIII^e siècle, signale l'arrivée de Juifs et de Sarrasins⁵¹. Une enquête commanditée par Philippe le Bel en 1299, concernant les entreprises de détournement des navires vers Aigues-Mortes organisées par ses officiers et dont l'évêque de Maguelone et les consuls de Montpellier avaient eu à se plaindre à maintes reprises, comporte plusieurs témoignages de marchands, navigateurs et pêcheurs originaires de différents rivages, habitants ou non de la région, mais ayant tous navigué en direction du littoral maguelonais⁵². Cette enquête témoigne de l'importante fréquentation de ce littoral lagunaire par les navigateurs qui souhaitaient se rendre à Montpellier et auraient préféré, pour certains, éviter un détour inutile et coûteux par Aigues-Mortes. Le port d'Aigues-Mortes se présentait à la fois comme une opportunité et une contrainte pour les échanges maritimes de Montpellier. Il permettait l'arrivée et l'hivernage des naves, mal à l'aise à l'ancre aux abords des graus, mais le monopole du port

49 Sur les « caupols », voir : *ibid.*, p. 481-484 et Alain Venturini, « Le sel de Camargue au Moyen Âge. Étude comparative des pays d'Aigues-Mortes (Languedoc, royaume de France) et de Camargue proprement dite (comté de Provence, Empire), (IX-XV^e siècles) », dans Jean-Claude Hocquet & Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Le Sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, PUR, 2006, p. 365-392.

50 Pour l'édition des tarifs du « roubinage » (taxe payée au port de Lattes auquel on accédait par une « roubine ») daté au moins du milieu du XIII^e siècle, voir *Thalamus Parvus, op. cit.*, p. 240-244.

51 AD34, G 1464 et G 2046 ; édité dans *Cartulaire de Maguelone*, éd. cit., t. III, p. 114.

52 Originaires de Barcelone, de Lerida, de Gruissan et de Narbonne, de Mèze et Marseillan, d'Agde et de Frontignan, de Gênes, de Savone et de Vintimille. Archives nationales, Trésor des chartes, J 892 ; Alexandre Germain, *Histoire du commerce, op. cit.*, t. I, p. 326-378.

royal était mal perçu par les navigateurs. De plus, les environs du port étaient précocement devenus dangereux pour la navigation, en raison de l'envasement de son pourtour et de la présence des navires des pirates et des ennemis de la couronne française qui attaquaient les navires contraints de s'y rendre⁵³.

Les années 1330-1380 sont marquées par l'irrégularité des échanges maritimes de Montpellier en Méditerranée, certes liée à une conjoncture globale peu favorable. Mais à partir des années 1330 s'ouvrait également une période difficile dans le maintien des conditions de navigation autour du littoral. Sont à mettre en cause les premières manifestations du Petit Âge glaciaire, conjuguées au déboisement des rivages lagunaires : les inondations du Lez, charriant les alluvions du fleuve, avaient causé plusieurs dégradations au port de Lattes et l'avaient rendu difficile d'accès, en réduisant la profondeur de ses abords. De même, l'envasement du port d'Aigues-Mortes est à mettre sur le compte des débordements du Petit-Rhône⁵⁴. Dans les premières années du XIV^e siècle, les conditions environnementales rendaient peu propices les échanges maritimes dans la région, situation à laquelle certaines des institutions de la ville étaient chargées de remédier. L'aménagement et l'entretien du port de Lattes et de ses environs furent confiés aux quatre consuls de mer de Montpellier, dont l'origine remonterait au XII^e siècle mais dont l'existence n'est attestée qu'à partir de 1238⁵⁵. Ces aménagements, quoique bien documentés, n'ont été que récemment l'objet d'une étude approfondie⁵⁶. L'étude des prérogatives et des caractéristiques du consulat de mer démontre son importance dans le développement des activités navales de la ville et dans son intégration au sein

53 Sur tous ces points, voir : Lucie Galano, *Montpellier et sa lagune*, op. cit., p. 633-643.

54 Tony Rey, Nicolas Faucherre, Clément Virmoux & Lucie Galano, « Paleoenvironmental Reconstruction of the Ancient Harbors of King Louis IX (Aigues-Mortes, Rhône Delta, France) », *Journal of Archeological Science. Reports*, vol. 9, n° 505-513, 2016.

55 Alexandre Germain considérait que l'institution était concomitante à la construction du port (Alexandre Germain, *Histoire du commerce*, op. cit., t. II, p. 70). La première mention des consuls de mer apparaît dans une bulle datée de 1238 : *Bullaire de l'église de Maguelone*, éd. Julien Rouquette & Augustin Villemagne, Montpellier, Louis Valat, 1914, t. II, p. 202-203. Les études sur les consuls de mer sont rares et anciennes : Lucien de Valroger, *Étude sur l'institution des consuls de la mer au Moyen Âge*, Paris, Larose et Forcel, 1891 ; Louis Blancard, « Du consul de mer et du consul sur mer », *Bibliothèque de l'école des Chartes*, n° 18, 1857, p. 427-438, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3406/bec.1857.445487>.

56 Les travaux historiques et archéologiques s'étaient concentrés sur la morphologie du site de Lattes et sur les perturbations environnementales qui l'avaient atteint. Philippe Blanchemanche, « La plaine de Lattes du XII^e au XIX^e : dynamique naturelle et mise en valeur », *Lattara*, n° 13, 2000 et *Id. et alii*, « Le delta du Lez dans tous ses états : quels langages pour quel dialogue ? », dans Joëlle Burnouf & Philippe Leveau (dir.), *Fleuves et marais. Une histoire au croisement de la nature et de la culture. Sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes*, Paris, CTHS, 2004, p. 157-174. Ces travaux restent très précieux pour la connaissance de l'histoire du port, auxquels j'ai apporté quelques corrections et ajouts. Lucie Galano, *Montpellier et sa lagune*, op. cit., p. 566-586.

des réseaux d'échanges⁵⁷. Les membres d'une poignée de professions seulement pouvaient être élus à l'un des quatre sièges du consulat de mer, les changeurs, les épiciers et poivriers, les drapiers et les orgiers, ce qui témoigne à nouveau d'une appropriation par l'oligarchie marchande des fonctions consulaires liées au grand commerce et à la navigation. La ville de Montpellier n'assura pas uniquement la gestion du port de Lattes ; à partir des années 1330, les consuls majeurs obtinrent de l'administration royale française qu'un homme originaire de leur ville participe à l'entretien du port d'Aigues-Mortes dont il gérait les finances en collaboration avec un homme originaire de la cité portuaire ou de Nîmes⁵⁸. La prise en charge de la gestion des infrastructures portuaires prouve l'importance qui leur était accordée, puisque c'était par l'intermédiaire de ces ports que Montpellier avait pu renforcer son attractivité au sein des réseaux d'échanges. Elle témoigne du caractère déterminant des contraintes naturelles en milieu maritime dans la configuration de ces réseaux.

190

Cette approche générale des manifestations de l'intégration de Montpellier aux réseaux d'échanges en Méditerranée a permis d'interroger les spécificités de l'histoire maritime de la ville-reine du Languedoc, envisagées à différentes échelles complémentaires : par l'établissement d'une politique favorable aux alliances, par la participation des Montpelliérains au grand commerce lors des voyages en haute mer ou de leur séjour à l'étranger et, enfin, en fonction de l'attractivité des infrastructures portuaires dont la ville s'était dotée. Les activités des plus riches marchands de Montpellier étaient propices au développement économique de la ville (ils apparaissaient parmi les principaux contribuables) et avaient pu se renforcer dans un cadre institutionnel dont l'établissement répondait, selon une rhétorique coutumière, à la recherche du bien commun. Le poids de l'oligarchie marchande était massif dans le cadre des affaires maritimes, et l'on assiste ici à un phénomène bien identifié dans le cas des communes italiennes, à savoir la superposition des sphères privée et publique au sein du gouvernement urbain⁵⁹. Étudier les réseaux d'influence de ces familles contribuerait à la connaissance des modalités et des manifestations de l'intégration de la ville au sein des réseaux d'échanges en Méditerranée. De même, l'étude du travail des officiers consulaires, de leurs prérogatives mais aussi des spécificités fonctionnelles de leur charge se présente comme une

57 J'ai étudié de manière approfondie cette question dans le cadre de ma thèse (*ibid.*, p. 168-201).

58 *Ibid.*, p. 637-639.

59 Élisabeth Crouzet-Pavan, « Venise et le monde communal : Recherches sur les Podestats vénitiens (1200-1350) », *Journal des savants*, 1992-2, p. 277-315, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3406/jds.1992.1559>.

perspective nouvelle et intéressante à adopter pour questionner son statut de ville maritime.

Toutefois, l'intégration de Montpellier ne fut possible qu'en raison des infrastructures portuaires aménagées par les seigneurs à proximité de leur chef-lieu et dont le gouvernement consulaire assura la gestion, par le biais du consulat de mer. Ce sont ces infrastructures portuaires qui ont accru la fréquentation de la ville par des populations cosmopolites, ont permis à ses marchands de participer aux activités navales en Méditerranée et ont, en fin de compte, conféré à la ville son statut de pôle de rayonnement au cœur des réseaux.

POUR UNE HISTOIRE
DES MODÈLES TECHNIQUES PORTUAIRES
(XIX^e-XXI^e SIÈCLES)

Bruno Marnot

Professeur à l'université de La Rochelle – LIENSs

Cet article cherche à prolonger et approfondir une réflexion entamée depuis plusieurs années à propos des relations entre ports, techniques et innovation¹. Sur le plan historiographique, elle s'inscrit dans le sillage de l'histoire des techniques et de l'histoire de l'innovation²; sur le plan bibliographique, elle s'inspire des réflexions stimulantes et des modélisations formulées par les spécialistes de la géographie portuaire³. Cette dernière a notamment élaboré de fructueux concepts et modèles pour comprendre l'évolution spatiale des ports de l'ère contemporaine qui à partir du XIX^e siècle a inauguré un nouveau « long cycle de vie portuaire », comme l'a justement écrit Jacques Charlier. Toutefois, les modèles diachroniques d'évolution spatiale des ports ont, selon nous, minoré la dimension technique qui apparaît, au regard de la longue durée, comme le critérium intrinsèque des organismes littoraux et fluvio-maritimes de l'ère industrielle. Une première partie sera consacrée au rappel des modèles canoniques élaborés par la géographie portuaire, en montrant leurs

- 1 Voir Bruno Marnot, *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2011; *id.*, « L'irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au XIX^e siècle : les bifurcations d'une trajectoire d'innovation », *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 23, décembre 2012, p. 20-33, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : http://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_23/articulo23_02.pdf; *id.*, « L'adaptation des ports de l'Europe de l'Ouest à la mondialisation du XIX^e siècle », *Géotransports*, n° 4, 2015, p. 7-14, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/mond.142.0195>; *id.*, « À voile et à vapeur, les ports maritimes en transition au XIX^e siècle », dans Yves Bouvier & Léonard Laborie (dir.), *L'Europe en transitions. Énergie, mobilité, communication (XVIII^e–XIX^e siècles)*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2016, p. 141-168.
- 2 Sur les récentes évolutions historiographiques en ce domaine voir Pascal Griset & Yves Bouvier, « De l'histoire des techniques à l'histoire de l'innovation. Tendances de la recherche française en histoire contemporaine », *Histoire, économie et société*, vol. 31, n° 2, 2012, p. 29-43, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/hes.122.0029>.
- 3 Voir en particulier Brian S. Hoyle & David Hilling (dir.), *Seaport Systems and Spatial Change. Technology, Industry and Development Strategies*, Chichester, John Wiley and Sons, 1984; Brian S. Hoyle & David A. Pinder (dir.), *European Port Cities in Transition*, Londres, Belhaven Press, 1992.

apports majeurs mais aussi leurs insuffisances respectives. Le deuxième temps de la réflexion consistera à réfléchir sur les modalités de l'innovation technique dans les ports depuis le début du XIX^e siècle, tandis qu'un troisième temps proposera une esquisse de schéma général de modèles techniques successifs dans les ports, régulièrement reconfigurés par les pressions de l'économie des échanges et des transports intercontinentaux.

LE PRIMAT DES MODÈLES GÉOGRAPHIQUES

194

Il revient aux seuls géographes d'avoir, jusqu'à présent, proposé des modèles s'approchant d'une théorie générale des transformations des ports contemporains. Ces modèles sont d'un intérêt majeur pour l'historien du fait portuaire en raison de leur dimension diachronique. James Bird, l'un des pionniers de la géographie portuaire, fut le premier à proposer un schéma général d'évolution en 1963⁴, soit juste avant la révolution du conteneur. En se fondant essentiellement sur le cas des établissements britanniques, il proposait un modèle diachronique dans lequel il repérait six phases. La première d'entre elles correspondait au site primitif où les deux entités, villes et ports, étaient en contact et vivaient dans une étroite osmose. La deuxième phase correspondait à une extension du port aux marges de la ville par adaptation aux berges fluviales. Celles-ci se trouvaient équipées dans un troisième temps avec la construction de darses et de môles. Puis survenait la construction des premiers bassins à flot, suivis de celle de docks-entrepôts. La dernière phase correspondait à l'âge industriel caractérisé par la multiplication des terre-pleins spécialisés.

Ce modèle, que James Bird a judicieusement nommé *Anyport*, demeure une référence abondamment citée par la littérature *ad hoc*, de même qu'il continue à inspirer plusieurs avatars élaborés par des auteurs qui ont tenté de l'appliquer à différentes régions, européennes pour l'essentiel. Il n'est pas surprenant que les adaptations du modèle original se soient appliquées aux estuaires puisque, comme l'avait noté André Vigarié, *Anyport* valait surtout pour les organismes de couloirs estuariens et s'adaptait plus difficilement aux équipements de front de mer⁵. Cela constitue en soi une première limite au modèle.

Ainsi, Madeleine Brocard, Bruno Coquard et Pascal Mallet ont-ils proposé en 1995 un « chorotype de l'estuaire européen », même si en l'occurrence les auteurs concentrent leur analyse sur l'estuaire *stricto sensu*, savoir l'embouchure⁶.

4 James Bird, *The Major Seaports of the United Kingdom*, London, Hutchinson, 1963.

5 André Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979, p. 434.

6 Madeleine Brocard, Bruno Lecoquierre & Pascal Mallet, « Le chorotype de l'estuaire européen », *Mappemonde*, 1995-3, p. 6-7, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : <https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M395/ESTUAIRE.pdf>.

Les auteurs prennent acte du fait que la ville historique de fond d'estuaire n'est plus au centre du « système estuaire », à propos duquel ils établissent deux constats. Le premier est qu'en Europe les villes, les industries et les infrastructures de transport se situent le plus souvent sur la rive droite, ce qui introduit de ce fait une dissymétrie spatiale en matière d'équipement. Surtout, les auteurs concluent que « le déplacement des activités vers l'aval est [...] la plupart du temps terminé⁷ ». Par conséquent, la dynamique estuarienne repose désormais sur la liaison entre les deux berges. À la logique longitudinale amont-aval se substitue une logique transversale rive droite / rive gauche. La carte-modèle ainsi proposée de l'estuaire européen peut être comprise à la fois comme un prolongement et une actualisation fin-xx^e siècle du modèle *Anyport*.

Si l'une des forces explicatives du modèle de Bird réside bien dans la description d'un processus diachronique de séparation entre ville et port, la datation des différentes étapes de l'évolution morphologique des territoires portuaires demeure assez lâche. La chronologie d'ensemble couvre l'âge de l'industrialisation des sociétés européennes. La déclinaison du chorotype de l'estuaire européen à la Basse-Seine par Bruno Lecoquierre raffine le modèle originel à plusieurs titres. L'auteur propose en effet un nouveau séquençage en quatre périodes, chacune d'entre elles étant le résultat d'un type de crise spécifique (naturelle, politique, économique). En deuxième lieu, davantage de précisions sont apportées dans la chronologie. Le passage de la période 1 à la période 2 s'explique par une crise de type « naturelle » liée à l'envasement de l'estuaire qui a rendu l'accès au port de fond d'estuaire plus difficile. Du reste, cette situation prévalait déjà sous l'Ancien Régime dans de nombreux ports, tels que Nantes ou La Rochelle. La période 2 se caractérise par des travaux d'endiguement et d'aménagement des chenaux estuariens afin de maintenir les accès des ports d'amont, alors qu'on multiplie dans le même temps les avant-ports à proximité du littoral. Cette phase correspond pleinement à celle du xix^e siècle. La période 3 correspond au développement industriel, permis par l'existence de ports accessibles aux navires de fort tonnage et au développement des accès terrestres vers les ports d'aval. Bruno Lecoquierre situe cette séquence entre la fin de la première guerre mondiale et le premier choc pétrolier de 1973, mais il nous semble qu'elle a plutôt débuté dans la deuxième moitié du xix^e siècle, tant dans la Basse-Seine qu'en Basse-Loire et, à moindre titre, dans l'estuaire de la Gironde. Le passage de la période 2 à la période 3 ne relève pas d'une « crise politique » mais bien d'une « crise économique », au sens littéral du terme, liée aux mutations commerciales et techniques des systèmes de transport des

7 *Ibid.*, p. 7.

années 1850-1914. En fait, les périodes 2 et 3 sont confondues en une seule et longue séquence qui se prolonge jusqu'au deuxième tiers du xx^e siècle.

Sans amoindrir son intérêt heuristique, le modèle *Anyport* comporte un certain nombre de limites. En dépit de ce qu'a pu écrire Jacques Charlier, le modèle *Anyport* a été pensé en fonction des ports estuariens et apparaît difficilement transposable aux organismes de front de mer⁸. En deuxième lieu, le processus de glissement des organismes portuaires vers l'aval n'est pas un phénomène strictement contemporain. L'observation de la dynamique spatiale des ports méditerranéens dans l'Antiquité montre de nombreux exemples de dédoublements, à l'image des complexes Arles-Fos ou, exemple plus célèbre, Rome-Ostie. À l'époque contemporaine, inversement, le glissement des activités vers l'aval n'a rien d'inexorable, comme le montre l'exemple du complexe portuaire argentin qui fut au xix^e siècle l'un des plus importants du monde par l'importance du trafic manipulé. Thomas Massin met en exergue une dynamique spatiale originale où l'essentiel de l'activité s'est progressivement concentré le long du Paraná en s'éloignant toujours plus de Buenos Aires⁹. Le port moderne de Rosario, ouvert à la circulation au début du xx^e siècle, se situe à près de trois cents kilomètres en amont de la capitale argentine et du port originel de La Plata.

196

En 1994, le géographe Jacques Charlier a proposé un autre modèle qui combinait celui de Bird avec un modèle temporel. Sans que la référence soit explicitement mentionnée, le modèle chronospacial proposé en 1994¹⁰ semble fortement inspiré de la fameuse théorie du cycle de vie du produit élaborée par l'économiste américain Raymond Vernon en 1966¹¹. Selon une matrice à double entrée sites-temps, Charlier explique que l'évolution morphologique et spatiale des ports contemporains obéit à une succession inexorable de cinq stades « naturels ». Ainsi chaque site connaît-il successivement une phase de croissance, de maturité, d'obsolescence, d'abandon et de redéveloppement. La phase de croissance correspond à la construction des quais et des terminaux du fait de l'augmentation des trafics. La maturité est atteinte lorsque les terminaux travaillent à pleine capacité, n'ont plus d'espace pour s'étendre, mais répondent encore aux besoins des chargeurs. En revanche, au stade

8 Jacques Charlier, *Faire la ville avec le port – Guide des bonnes pratiques*, FEDER, s.d., p. 10.

9 Thomas Massin, « Dynamiques portuaires du littoral métropolitain du Paraná (Argentine) depuis 1990 », *Géotransports*, 2014-4, p. 25, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : http://geotransports.fr/Revue/no4/pp_15-36-Dynamiques-portuaires.pdf.

10 Jacques Charlier, « Anvers et le syndrome des Docklands », *Acta Geographica Lovaniensia*, vol. 34, 1994, p. 311-319.

11 Raymond Vernon, « International Investment and International Trade in the Product Cycle », *Quarterly Journal of Economics*, vol. 80, n° 2, 1966, p. 190-207, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : <https://www.jstor.org/stable/1880689>.

de l'obsolescence, les équipements ne répondent plus aux besoins et le port risque de perdre son attractivité. Vient alors l'abandon du site qui se traduit par la disparition de l'activité et l'apparition de la friche. Toutefois, une forme de résilience existe sous la forme d'une activité portuaire de type nouveau, telle que la reconversion des vieux bassins en ports de plaisance, ou sous forme de réaménagement urbain avec la requalification des structures désaffectées.

Sans manquer de pertinence, ce modèle a aussi fait l'objet de quelques critiques. Jacques Marcadon et Claude Comtois ont reproché sa rigidité, considérant que tout espace portuaire n'est pas fatalement frappé d'obsolescence, en raison notamment de la variabilité des trafics et de l'instabilité des relations économiques internationales. Dans certains cas, la notion « d'espace spécialisé adaptable » paraît plus appropriée. En second lieu, l'enchaînement des phases n'a rien d'automatique, de systématique ou de naturel. L'histoire contemporaine des ports compte de nombreux exemples d'équipements qui, pour des raisons diverses, apparaissent inadaptés, sous ou surdimensionnés et n'entrent jamais dans une phase de croissance¹². Il n'en reste pas moins vrai que le modèle des « cycles de vie portuaires » a deux mérites, l'un consistant à mettre en avant la problématique de la réversibilité des équipements portuaires¹³, l'autre à montrer l'accélération de l'obsolescence des équipements à l'ère industrielle.

En dépit de leurs limites intrinsèques, ces deux modèles canoniques conservent un caractère heuristique et opératoire, ne serait que parce qu'ils incluent un facteur explicatif central de la transformation des ports contemporains mais qui n'apparaît, dans l'un comme dans l'autre cas, que de façon minorée ou sous-jacente. Il s'agit du facteur technique qui est signifié dans les modèles de Bird et de Charlier par l'évolution des infrastructures dans l'évolution morphologique des organismes portuaires. Dans le modèle *Anyport*, les équipements infrastructurels accompagnent le glissement du port vers l'aval, tandis que le modèle chronospacial laisse entendre que le développement d'un nouveau site se traduit par la construction de nouvelles infrastructures. Ces deux modèles laissent de côté, du reste, les équipements superstructurels qui jouent un rôle aussi décisif que les infrastructures à la réversibilité plus problématique. Plus que toute autre considération, c'est sans doute la dimension technique qui singularise, en dernier ressort, les ports de l'époque contemporaine.

12 Jacques Marcadon & Claude Comtois, « Le modèle chrono-spatial appliqué aux villes portuaires maritimes françaises et chinoises », dans Fañch Roudaut (dir.), *La Ville maritime. Temps, espace représentations*, Brest, UBO, 1996, p. 181.

13 Jacques Charlier, « The Regeneration of Old Port Areas for new Port Uses », dans Brian S. Hoyle & David A. Pinder (dir.), *European Port Cities in transition*, op. cit., p. 137-140.

L'unité du nouveau cycle de vie portuaire et sa spécificité par rapport aux époques antérieures résident foncièrement dans le contenu technique sans précédent des organismes littoraux et estuariens. En ce sens, les opportunités ouvertes par la révolution industrielle ont permis aux ports, comme à des secteurs croissants de l'économie, de franchir des paliers techniques jusqu'alors hors de portée. Comme l'a remarqué Antoine Picon, un véritable changement de « paradigme technique » s'opère dans la première moitié du XIX^e siècle avec le passage d'une architecture hydraulique héritée du siècle des Lumières et des enseignements de l'ingénieur Bélidor à la mise en place d'un véritable génie civil portuaire. Des techniques innovantes tendent dès lors à s'organiser en filières de plus en plus autonomes¹⁴. Pour mieux appréhender l'invasion progressive de la technique dans les ports, il faut, d'une part, comprendre les modalités constitutives de ce fait et, d'autre part, montrer le rôle de stimulus que joue à son tour le facteur technique sur les autres innovations et mutations qui affectent l'organisme portuaire.

Les modalités constitutives de l'invasion technique, tant infra que superstructurelles, sont liés aux transformations de l'économie globale et par suite à celle des transports. Les innovations techniques dans le cadre du port sont des réponses à des impulsions exogènes, fondamentalement dues à l'évolution des trafics en quantité (augmentation tendancielle du commerce intercontinental) en diversité (évolution de la nature des cargaisons) et en origine (multilatéralisation croissante des échanges), à la fois causes et conséquences d'innovations de tous ordres intervenues dans les moyens de transport maritime et terrestre : innovations techniques d'abord (capacité d'emport, vitesse, spécialisation des navires, des barges, des wagons, des camions), puis innovations dans le mode d'usage de l'espace (réseaux terrestres, lignes maritimes), innovations organisationnelles (*global carriers*, conférence de lignes, etc.) et innovations des conditionnements (tankérisation, conteneurisation) qui nous ramènent à l'innovation technique. Il est résulté de tout ceci une cohésion croissante de la chaîne de transports intercontinentaux, partant une baisse séculaire des taux de fret qui n'a pas été sans conséquence sur le coût de la séquence du passage portuaire au sein de l'équation globale des coûts de circulation.

14 Antoine Picon, « Les travaux maritimes : de l'architecture hydraulique au génie civil », dans Louis Bonillo (dir.), *Marseille, ville et port*, Marseille, Parenthèses, 1992, p. 36. On peut retenir la définition de Bertrand Gille pour qui une filière technique est une « suite d'ensembles techniques destinés à fournir le produit désiré, dont la fabrication se fait en plusieurs étapes successives ». Voir Bertrand Gille (dir.), *Histoire des techniques*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1978, p. 16.

Autrement dit, les grappes d'innovations schumpeteriennes dans les transports ont pour conséquence d'accélérer la compétitivité coût et de service des interfaces portuaires qui se trouvent entraînées dans une logique d'adaptation permanente (LAP)¹⁵. Celle-ci recouvre quatre aspects complémentaires :

1. Le premier concerne les trois types d'innovation qui sont à l'œuvre, selon des degrés d'accomplissement inégaux, dans les ports maritimes : des innovations d'abord d'ordre technique, affectant à la fois les infrastructures (chenaux d'accès, digues, bassins, quais, cales de réparation) pour accélérer les rotations des navires et des convois terrestres, et les superstructures (outillage pour transbordement, stockage des marchandises, gares de voyageurs) pour accélérer les opérations de transbordement, ce qui a des effets profonds sur les métiers de la manutention. Ces innovations techniques sont le préalable indispensable à la réussite d'un deuxième type d'innovations qui renvoie à la gestion des flux et de l'entreposage des marchandises. Enfin, les deux premiers types d'innovations aboutissent à mettre en œuvre de nouveaux modèles d'exploitation des établissements portuaires avec l'adaptation des structures décisionnelles. La réactivité des acteurs locaux ou nationaux aux pressions de l'économie globale se traduit par la mise en place d'une gamme et d'une succession de modèles de gouvernances portuaires, depuis le port-service (modèle étatique et dirigiste) jusqu'au port-privé (modèle *landlord port* néo-libéral)¹⁶.
2. Le processus des innovations décrit ci-dessus s'inscrit dans un espace constamment et profondément remodelé. Les adaptations d'ordre spatial se traduisent par la dilatation des territoires portuaires, la spécialisation toujours plus poussée des espaces de travail et *in fine* très souvent la séparation de corps entre le port et la ville.
3. Le caractère sélectif du procès d'adaptation se caractérise par une polarisation croissante des flux autour des ports les plus compétitifs qui correspondent en général aux organismes les plus puissants ; et par des programmes de financement des équipements au profit des organismes déjà puissants, ce qui renforce le phénomène de polarisation des flux.
4. Le procès d'adaptation est à sens unique. Les innovations introduites dans les ports de commerce sont dépourvues de réciprocité ou d'interactivité avec les facteurs exogènes qui les ont commandés. Autrement dit, les innovations portuaires n'exercent jamais d'influence sur le fonctionnement des modes

15 Bruno Marnot, « L'adaptation des ports de l'Europe de l'Ouest à la mondialisation au XIX^e siècle », art. cit., p. 1-14.

16 Sur l'adaptation de la gouvernance portuaire voir Éric Foulquier & Christine Lamberts (dir.), *Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale. Regards sur les pays d'Europe du Sud*, Paris, CNRS éditions, 2014.

de transport maritimes et terrestres qui imposent leurs choix techniques, tarifaires et commerciaux. Les organismes portuaires sont placés dans un rapport croissant de subordination à des opérateurs de plus en plus globaux.

De la logique d'adaptation permanente découlent trois nouvelles réalités de l'économie portuaire : en premier lieu, un décalage permanent entre les évolutions rapides de l'économie globale et le temps de réponse nécessairement plus long pour équiper les établissements ; en deuxième lieu, un climat d'incertitude lié à la sédimentation des défis qui engendre une culture de l'anticipation chez les ingénieurs ; en troisième lieu, une planification des équipements qui engage la trajectoire technique et économique de chaque sur le long terme. Tout programme d'investissement est un pari sur l'avenir¹⁷.

200

Mais c'est bien l'élément technique qui est la matrice de toutes les autres mutations portuaires, qu'elles soient de nature spatiale, organisationnelle ou gestionnaire. Le port contemporain peut être identifié comme un complexe technique localisé au sein duquel se combinent plusieurs filières techniques interconnectées qui font naître un ensemble économiquement viable et fonctionnel. Plus profondément, le port est un complexe technique qui s'insère dans un système technique, au sens où le définit Bertrand Gille, à savoir « un ensemble de cohérences aux différents niveaux de toutes les structures, de tous les ensembles et de toutes les filières » à un moment donné¹⁸. L'instabilité fondamentale des systèmes techniques de l'époque contemporaine, souvent assimilés aux successives révolutions industrielles, fait aussi des ports des complexes techniques instables, donc dynamiques et évolutifs. À l'image des systèmes de transport, les ports entrent bien au XIX^e siècle dans une dynamique de croissance schumpeterienne, dont le stimulus n'est pas l'entrepreneur-innovateur mais les pressions de l'économie globale qui sont à l'origine d'un processus de « destruction créatrice » (*schöpferische Zerstörung*) reconfigurant en permanence les complexes portuaires. À l'apparition d'innovations en grappe, qui forment progressivement un nouvel ensemble cohérent, succède une phase de maturité puis apparaissent les limites du système technique portuaire qui se traduit par l'abandon ou la requalification des équipements infra- ou super-structurels, en même temps qu'apparaissent les filières techniques constitutives du futur complexe technique. Se dégagent ainsi trois modèles historiques successifs.

17 Bruno Marnot, « L'irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au XIX^e siècle », art. cit., p. 20-33.

18 Bertrand Gille, *Histoire des techniques*, op. cit., p. 19.

Les hommes du XIX^e siècle ont eu clairement conscience qu'à une vision statique et immuable du port se substituait une conception dynamique, évolutive et presque biologique de l'organisme portuaire. En France, cette nouvelle perception fut bien résumée par l'ingénieur Pascal, le grand concepteur du nouveau port de Marseille, qui conceptualisa le programme de « port perpétuel » au sein duquel « les travaux se succèdent constamment »¹⁹. La littérature historique *ad hoc* a rendu compte du rôle central joué par la technique dans les ports contemporains, en particulier depuis l'ouvrage séminal dirigé par Adrian Jarvis²⁰. En France, certaines monographies ont interrogé le port contemporain à partir de l'adaptation de l'outil technique et des reconfigurations successives qu'elle a entraînées. Sont particulièrement représentatifs de cette démarche les travaux de Michel Croguennec sur Rouen, d'Anne Vauthier-Vézier sur Nantes et l'aménagement de la Basse-Loire et, de manière plus aboutie, la thèse de René Borruey sur la construction du port moderne de Marseille²¹.

Trois configurations techniques se sont succédé entre le début du XIX^e siècle et la fin du XX^e siècle. Précisons d'emblée qu'elles se sont à chaque fois formées dans le monde occidental et qu'elles ont affecté peu ou prou l'ensemble des ports du monde, avec des décalages chronologiques plus ou moins importants selon les endroits. Pour être plus précis, la contagion s'est opérée de façon préférentielle vers les grands ports car, par définition, le complexe technique est l'apanage des grands organismes dotés de plusieurs fonctions, manipulant des trafics importants et variés. En outre, ces trois configurations techniques représentent bien des modèles dans la mesure où chacun d'entre eux symbolise un optimum technique qui n'est pas toujours intégralement observable dans la réalité.

La première configuration technique portuaire de l'ère contemporaine peut être qualifiée de « modèle du port à l'anglaise²² ». Cette phase qui couvre globalement la période 1820-1870 est celle des améliorations constantes

19 Discours de réception prononcé à l'Académie de Marseille par l'ingénieur Pascal, 21 mai 1865. Cité par Marcel Roncayolo, *L'Imaginaire de Marseille, Port, Ville, Pôle*, Marseille, CCIM, 1991, p. 307.

20 Adrian Jarvis (dir.), *Port and Harbour Engineering*, Liverpool, Ashgate, 1998.

21 Michel Croguennec, *L'Aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940 : contraintes, techniques et stratégies*, thèse de doctorat, université de Rouen, dir. Michel Pigenet, 1999 ; Anne Vauthier-Vézier, *L'Estuaire et le Port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2007 ; René Borruey, *Le Port moderne de Marseille, du dock au conteneur (1844-1974)*, Marseille, CCIM, 1994.

22 Sur le rôle séminal joué par les ports anglais, et plus particulièrement celui de Liverpool, voir Gordon Jackson, « The Ports », dans Derek H. Aldcroft & Michael J. Freeman (dir.), *Transport in Industrial Revolution*, Manchester, Manchester UP, 1983, p. 177-209.

apportées à la navigation à vapeur, de l'essor des lignes maritimes et des réseaux ferroviaires. Ce premier modèle se caractérise par la diffusion des docks-entrepôts, la généralisation des bassins à flot, le mur de quai vertical maçonné et la généralisation des grues motorisées²³. Dans le « port à l'anglaise », l'effort est concentré sur l'accélération de la séquence de transbordement grâce à l'innovation fondamentale que représente le dock-entrepôt.

202

Toutefois, ce premier système technique portuaire de l'époque contemporaine répond de moins en moins bien aux exigences nouvelles issues de l'amélioration de la chaîne de transport intercontinentale, de la prépondérance nouvelle du trafic de pondéreux et de l'essor du commerce de transit. La nouvelle phase d'adaptation correspond à l'apogée de la mondialisation du XIX^e siècle et au début de la deuxième révolution industrielle. Les réponses apportées par le génie civil, à partir des années 1870-1880, résident dans la mise au point de dragues puissantes et la construction de bassins de marée profonds qui permettent les mouvements de navire à toute heure du jour et de la nuit. Des structures d'entreposage plus légères (hangars en béton puis métalliques et stockage à l'air libre) sont mieux adaptées aux trafics massivement composés de pondéreux et aux nécessités d'un pré et post-acheminement plus rapide. Par conséquent, les appareils de transbordement gagnent en capacité (puissance, portée, hauteur), en mobilité, rapidité et souplesse d'utilisation, de même qu'ils se spécialisent toujours plus en fonction des types de fret à traiter, en même temps que naît la profession de docker. Les nécessités de l'acheminement et de l'évacuation toujours plus rapides des biens explique l'invasion des moyens de transport de tous types sur ou le long des terre-pleins : la voie fluviale, bien entendu, mais aussi les voies ferrées et, à partir de l'entre-deux-guerres, le camionnage automobile²⁴. En cet âge d'or du voyage transocéanique, l'intermodalité paquebot-rail s'impose aussi dans le transport de voyageurs avec la mise en place de gares maritimes dédiées. Pour être efficient, le multimodalisme portuaire suppose d'apporter des réponses aux nouvelles contraintes de gestion de l'espace et du temps de transit portuaire. En fin de compte, l'aménagement des terre-pleins est toujours plus rationalisé et standardisé, en même temps qu'on assiste à une spécialisation croissante des différents espaces de travail.

23 Pour plus de détails sur ce premier système portuaire de l'ère contemporaine voir par exemple la brillante analyse de René Borruy, *Le Port moderne de Marseille, op. cit.*, chapitres 2 et 3.

24 Sur l'essor du report modal mer-route voir par exemple Jean-François Grevet, « Du système modal au *global system*. Ports, hinterlands et acteurs du transport et de logistique en France et en Europe (XIX^e – XXI^e siècle), quelques lumières sur une histoire à venir », dans Jean-François Eck, Pierre Tilly & Béatrice Touchelay (dir.), *L'Europe du Nord à l'interface des économies et des cultures (XIX^e – XXI^e siècle)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2015, p. 97-116.

La logique du terminal spécialisé dans une fonction (avant-port de vitesse pour paquebots, bassins aux pétroles, etc.) s'affirme constamment. En outre apparaît une véritable fonction industrielle, justement repérée en son temps par Paul de Rousiers²⁵, avec l'installation d'usines de mécanique, de chimie et des premières formes de « sidérurgie sur l'eau ». Bref, les ports participent de plus en plus à la chaîne de transformation des biens dans un but de création de frets *in situ*. Mais c'est bien la cohésion croissante de la chaîne de transports intercontinentaux qui conduit à porter l'effort sur le pré- et post-acheminement dans les ports de l'ère tayloro-fordienne. Ces principes structurants demeurent à peu près inchangés jusqu'aux années 1960, avant que de nouvelles pressions de l'environnement global ne changent à nouveau la donne.

Le troisième modèle technique tantôt prolonge, en les approfondissant, des tendances antérieures, tantôt introduit de nouveaux principes de fonctionnement. Les zones industrialo-portuaires (ZIP) sont un exemple de l'invasion de l'industrie de base et d'équipement apparue dans la phase précédente. Selon des cycles qui leur sont propres, ces ZIP n'ont elles-mêmes cessé de se renouveler en générations successives jusqu'aux actuelles unités de construction et d'assemblage des énergies marines renouvelables (EMR). Toutefois, les principes de tankerisation, pour le transport des vrac liquides et solides, et d'unitisation des charges (conteneur, ro-ro) pour les divers ont produit une rupture sans doute plus décisive dans la configuration technique et spatiale des ports²⁶. Le port de l'ère globale est marqué dans ses fonctions, ses dimensions et son organisation par la révolution du contenant, dont le conteneur aux dimensions standardisées est le symbole par excellence²⁷. Avec ce dernier, le transbordement des marchandises diverses comble son retard technique par rapport à celui des pondéreux qui avait déjà atteint un optimum technique dans les ports de deuxième génération. Avec la tankerisation et plus encore la conteneurisation apparaît le principe de la chaîne de transport de bout en bout. Selon l'expression de Claude Fiore, le primat du contenant provoque le passage du multimodalisme à l'amodalisme dans la mesure où le véhicule, quel qu'il soit, devient un simple plateau porteur. Le principe du terminal s'en trouve exacerbé selon deux logiques : soit dans le cadre de vastes

25 Paul de Rousiers, « Les fonctions économiques des ports maritimes », *Revue économique internationale*, Bruxelles, déc. 1904, n° 4, p. 824-825.

26 La mise au point des pétroliers de type VLCC dans les années 1960 revêt des dimensions largement aussi révolutionnaires que le porte-conteneur. Cf. Benoît Doessant, *Le Transport maritime d'hydrocarbures. Les compagnies pétrolières françaises entre impératifs économiques et obligation de pavillon (1918-1998)*, thèse sous la dir. Pascal Griset, université Paris-Sorbonne, 2016, chapitre 5.

27 Sur l'impact de l'avènement du conteneur dans les ports voir Yehuda Hayuth & David Hilling, « Technological Change and Seaport Development », dans Brian S. Hoyle & David A. Pinder (dir.), *European Port Cities in transition*, *op. cit.*, p. 40-57.

organismes polyfonctionnels où chaque terminal joue le rôle d'un port dans le port, soit dans le cadre de ports monofonctionnels ultraspécialisés, tels que les ports d'éclatement des conteneurs ou les ports-relais d'hydrocarbure. Du reste, l'automatisation toujours plus grande des opérations de transbordement a pour conséquence de diminuer la part de la manutention humaine et de conduire la profession de docker vers des compétences toujours plus techniques. La logistique et un secteur tertiaire haut de gamme étoffé deviennent l'apanage des grands ports.

1. Les trois modèles techniques portuaires contemporains

	Ports à l'anglaise jusque ca 1870	Ports de l'ère tayloro-fordienne ca 1880 – ca 1970	Ports de l'ère globale depuis les années 1970
Réception des navires	Bassin à flot	Bassin de marée	Bassin de marée
Entreposage	Dock-entrepôt	Hangars, silos, stockage à l'air libre	Citernage Bases logistiques
Transbordement	Grues motorisées (vapeur et pression hydraulique)	Grues mobiles et appareils spécialisés (bennes, élévateurs, pompes, aspirateurs...) Chariot élévateur	Pipelines Portiques Chariot cavalier
Pré et post- acheminement	Voie fluviale, voie ferrée de quai	Voie fluviale, voie ferrée de quai, route	Voie fluviale, voie ferrée de quai, route
Rupture de charge lourde			logistique
diminuer le coût de la séquence portuaire → recherche de la fluidité → évanescence du bâti → outillage de manutention croissant			

CONCLUSION

La chronologie des mutations techniques portuaires s'accorde avec les grandes séquences techniques et économiques du monde contemporain. Il va de soi que le caractère un peu mécaniste du modèle d'évolution technique ci-dessus brossé à grands traits doit être testé et appréhendé à l'aune de chaque situation portuaire concrète, inscrite dans une temporalité et un espace précis. À titre d'exemple, son application pour les ports des espaces coloniaux laisse supposer de possibles décalages chronologiques par rapport aux ports européens qui servent de référence technique²⁸. Se pose non seulement la question de la diffusion des modèles techniques d'un port à l'autre ou d'un ensemble portuaire, régional ou national, à un autre, mais aussi celle de la transition d'un modèle à l'autre. Dans l'immense majorité des cas, le scénario de la rupture brutale est moins fréquent que le passage d'un modèle à l'autre sur le mode du fondé

²⁸ Daniel Castillo & Bruno Marnot, « La première modernisation portuaire au Sénégal : le rôle fondateur de Dakar (1880-1939) », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 19, « Les Amirautes en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle », 2014, p. 347-371.

enchaîné. Cela signifie que deux configurations techniques peuvent cohabiter plus ou moins longtemps au sein du même territoire portuaire. Les différentes configurations techniques portuaires de l'ère contemporaine sont à l'image des systèmes techniques qui « s'engendrent les uns les autres sans discontinuité²⁹ ». Par ailleurs, la problématique de l'effet taille se pose également dans le domaine de l'innovation technique portuaire. Faut-il, à la manière dont le concevait Schumpeter pour la relation innovation-firmes, associer l'accélération du rythme du changement technique à l'affirmation de méga-ports dont la taille permet, selon un cercle toujours plus vertueux, d'augmenter leurs avantages comparatifs en raison de la polarisation croissante des trafics sur les organismes les mieux équipés? La compréhension fine, au niveau de chaque port, des rapports entre un modèle de croissance et l'innovation technique peut permettre d'éclairer le « sentier de croissance » de chacun d'entre eux. Enfin, l'histoire des modèles techniques ne peut pas échapper à une histoire de la construction sociale des techniques, en restituant par exemple le rôle des parties prenantes respectives (acteurs, institutions, État) et les modalités de leur contribution³⁰.

29 François Caron, *Le Résistible déclin des sociétés industrielles*, Paris, Perrin, 1985, p. 215.

30 Histoire que nous avons esquissée à propos des ports français dans *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, *op. cit.*, 2^e partie.

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

Professeur d'histoire contemporaine, université du Havre-Normandie

Claire Laux

Professeure d'histoire contemporaine, IEP de Bordeaux

« Les seuls qui ont dominé la mer, ont été ceux
qui ont assis leur pouvoir à côté de l'Océan »

Manuel Sevrin de Faria, 1625¹

Les ports en situation coloniale firent l'objet de nombreuses études avant même que le processus de décolonisation fût engagé mais il s'agissait pour la plupart de monographies urbaines, souvent conduites par des géographes. Presque aucune d'entre elles ne donnaient des explications de type impérial mais s'ancrent dans une échelle locale, coloniale. Seuls les articles célébrant la grandeur de l'empire étaient des synthèses économiques servant autant d'outils de propagande que d'informations stratégiques pour les entreprises travaillant outre-mer. Tous donnaient pleinement conscience de la place spécifique que tel ou tel port occupait dans le *système* que formait l'empire. Ces articles et études, plus nombreux dans les années 1930, moment où l'on célèbre « la plus grande France » alors que l'autarcie impériale est envisagée comme un remède à la crise économique mondiale², ne passèrent guère le cap de la seconde guerre mondiale. Les années de sang et la vague des indépendances qui suivirent ne furent guère propices – sauf en Afrique subsaharienne – à ce type d'études et la décolonisation faite, le désintérêt pour les questions « coloniales » commença

1 Cité par Djanirah Couto, *Histoire de Lisbonne*, Paris, Arthème Fayard, 2000, p. 382.

2 Hubert Bonin, Jean-François Klein & Catherine Hodeir (dir.), *L'Esprit économique impérial ? Réseaux et groupes de pressions du patronat colonial en France et dans l'Empire (1830-1962)*, Paris, SFHOM, 2008. Voir aussi Jacques Marseille, *Empire colonial et capitalisme français. Histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, 1984.

à gagner du terrain. Le meilleur exemple nous en est donné lorsque Fernand Braudel instaure en France dans les années 1960 les *area studies*, nées aux États-Unis dans la décennie 1930. Elles prennent le pas et remplacent – contrairement à la Grande-Bretagne qui a conservé ses prestigieuses chaires d'*imperial studies* – les chaires d'histoire impériale française. Le dernier à occuper celle de la Sorbonne fut Charles-André Julien, éminent spécialiste de l'Afrique du Nord, largement engagé en tant qu'intellectuel dans le processus de la décolonisation. On assiste à un renforcement systématisé, voire institutionnalisé, dans la déconnexion entre l'ici métropolitain et l'ailleurs colonial³.

De facto, les études sur les ports coloniaux subissent de plein fouet ce cloisonnement qui étanchéfie les études entre métropole et colonies⁴ mais, aussi, les liens que pouvaient avoir les colonies entre elles. Au fur et à mesure de leur spécialisation, les tenants des aires culturelles dialoguent de moins en moins avec des spécialistes d'autres aires. Pire encore, on assiste avec le temps à une ultra-spécialisation qui épouse la création des États nés des indépendances. Ainsi, à titre d'exemple, les spécialistes du Viêt Nam ne discutent pas plus avec ceux du Cambodge qu'avec ceux de l'Algérie, de la Côte-d'Ivoire ou de telle ou telle partie de l'Océanie. De fait, la recherche historique a perdu le fil des liens qui autrefois tissaient l'empire et en faisait un système dynamique. Aujourd'hui l'histoire impériale est redevenue un objet historique revisitée par la *new imperial history* britannique et la *new colonial history* américaine ainsi que les travaux entamés en France depuis les années 1990 largement inspirés par le renouveau du genre biographique, les *cultural turn* et *transnational turn* anglo-saxons ainsi que la *microstoria* italienne et ses jeux d'échelles, est particulièrement dynamique⁵. L'ouvrage de Jane Burbank et Frederick Cooper, *Empires. De la Chine ancienne à nos jours*, revient à juste titre sur la nécessité de prendre en compte le système global, l'échelle impériale dans toutes ses dimensions et facteurs, pour comprendre la gouvernance et le « fait colonial » en décroissant la métropole et son ailleurs ultramarin (lorsqu'il s'agit

3 Jean-François Klein & Marie-Albane de Suremain, « Clio et les colonies. Retour sur des historiographies en situation coloniale », *Romantisme. Revue du dix-neuvième siècle*, n° 139, 2008-1, p. 59-80, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/rom.139.0059>.

4 Pour des raisons de commodités nous groupons sous le terme de *colonies* l'ensemble des structures de dominations à l'œuvre dans l'empire colonial français qui, rappelons-le pour mémoire, sont essentiellement des protectorats. On y trouve des colonies, des protectorats, des concessions, des factoreries, un condominium (les Nouvelles-Hébrides), des zones d'influences où s'exerce l'empire informel français pour reprendre le concept forgé par Gallagher et Robinson. Voir John Gallagher & Ronald Robinson, « The Imperialism of Free Trade », *The Economic History Review*, vol. 6, n° 1, 1953, p. 1-15, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://www.jstor.org/stable/2591017>.

5 Jean-François Klein, « Des écuries aux escaliers d'honneur ? Réflexion sur l'historiographie des colonisations françaises », *Historiens & Géographes*, n° 423, mai 2013, p. 195-206.

d'empires déployés outre-mer)⁶. Ces approches récentes cherchent à prendre en compte les avancées, freins et mutations de la grande globalisation du XIX^e siècle⁷. Elles sont aujourd'hui indispensables afin de les périodiser, prendre en compte la diversité des formes de contacts, les lieux où elles opèrent (ou non), les interconnexions et circulations des hommes, des marchandises, des idées et des pratiques (militaires, légales, religieuses, scolaires, *etc.*), qui sont davantage les marques de l'empire que les frontières⁸. De fait, travailler sur l'empire, c'est tenter de comprendre de l'intérieur le *système* qu'il forme, comment il se déploie et la façon dont les acteurs opèrent⁹, partant du principe que ce qui fait l'empire ce ne sont pas ses frontières (la carte n'est pas le territoire) mais bien les flux, les lieux où ceux-ci passent et les « acteurs de mondialisation » (gens de mer, missionnaires, soldats, colons, négociants, administrateurs, *etc.*), de mise en connexion, qui les animent¹⁰.

Avec le renouveau de l'intérêt pour ces formes de mises en rapport entre métropoles et colonies, entre colonies ou entre empires, ressurgit la nécessité de comprendre la place qu'ont et que jouent les ports ultramarins, lieu archétypal de l'interface « en situation coloniale » pour reprendre le concept forgé en 1951 par Georges Balandier¹¹. Ceux-ci s'inscrivent en effet résolument dans les *global* et *connected histories*, approches historiographiques parallèles mais divergentes dont la « polysémie des termes¹² » peut parfois induire de l'ambiguïté, voire des contradictions, tant leurs approches sont différentes et qu'ils ne sont

- 6 Jane Burbank & Frederick Cooper, *Empires. De la Chine ancienne à nos jours*, Paris, Payot, 2011.
- 7 Bruno Marnot, *La Mondialisation au XIX^e siècle (1850-1950)*, Paris, A. Colin, 2012 ; *id.*, « Les ports français et la mondialisation au XIX^e siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionaux », *Monde(s)*, n° 6, 2014/2, p. 195-222, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/mond.142.0195>.
- 8 Jean-François Klein, Pierre Singaravélou & Marie-Albane de Suremain, *Atlas des empires coloniaux (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Autrement, 2018 (3^e éd.).
- 9 David Lambert & Alan Lester, *Colonial Lives Across the British Empire. Imperial Careering in the Long Nineteenth Century*, Cambridge, CUP, 2006.
- 10 Serge Gruzinski, *Les Quatre Parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Paris, La Martinière, 2004.
- 11 Georges Balandier, « La situation coloniale : approche théorique », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 11, 1951, p. 44-79, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://www.jstor.org/stable/40688785>.
- 12 Frederick Cooper, « What is the concept of globalization good for? An african historian's perspective », *African Affairs*, vol. 100, n° 399, 2001, p. 189-213, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://www.jstor.org/stable/3518765> ; repris et développé dans Ann Laura Stoler & Frederick Cooper, *Repenser le colonialisme*, Paris, Payot, 2013. Voir aussi Caroline Douki, Philippe Minard, « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? Introduction », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 54-4bis, 2007-5, p. 7-21, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/rhmc.545.0007>.

pas interchangeables¹³. Si autrefois les monographies de ces ports coloniaux permettaient de célébrer la vigueur et la fluidité de l'économie impériale d'alors, elles nourrissent aujourd'hui la réflexion des historiens du « moment colonial » et permettent de dégager, à l'échelle impériale, les spécificités de tels ou tels pôles de développement ou, *a contrario*, les espaces de non ou de faible mise en connexion avec la métropole et/ou le marché mondial¹⁴.

Or, le « port colonial » lui-même ne nous semble pas avoir été interrogé de manière systématique. Est-il un concept opératoire ? Il va sans dire que cette notion regroupe des réalités très variées : quoi de commun en effet entre le simple comptoir de Malimbe sur la côte d'Angole pour la traite négrière¹⁵, les loges de Bombay ou Pondichéry plus ou moins puissantes sur les côtes de l'Inde à connecter les flux d'épices et de marchandises d'Inde en Inde gérés par les compagnies à chartes de l'époque moderne¹⁶ ou encore les complexes industrialo-militaro-portuaires comme Haiphong¹⁷ ou Bizerte¹⁸ dans les périodes précédant les décolonisations ? Par ailleurs, si dans certains cas, comme souvent en Asie (Malacca, Canton...) ou au Maghreb (Alger) ou au Moyen-Orient (Beyrouth), le colonisateur s'insère dans un réseau portuaire existant¹⁹, ce n'est pas le cas partout. Il en va ainsi des ports d'Afrique subsaharienne ou d'Océanie, où ces villes côtières ou fluviomaritimes sont bien souvent des créations *ex nihilo* à l'exemple d'Abidjan ou de Nouméa...²⁰ Il n'en reste pas moins qu'à l'heure d'une histoire globale ou, pour le moins, connectée, alors que la nouvelle histoire impériale démontre les liens organiques existant entre ports en situation coloniale et globalisation, une étude surplombante sur ces thématiques apparaît comme fort souhaitable. Poser le « port colonial »

210

13 Caroline Douki & Philippe Minard, « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique. Introduction », *RHMC*, n° 54-4bis, 2007-5, p. 7.

14 Bouda Etemad, *La Possession du monde. Poids et mesures de la colonisation*, Bruxelles, éd. Complexe, 2000 ; *id.*, *De l'utilité des empires. Colonisation et prospérité de l'Europe, xv^e-xx^e siècles*, Paris, A. Colin, 2005.

15 Eric Saugera, *Bordeaux, port négrier : chronologie, économie, idéologie ? (xvii^e-xix^e siècles)*, Biarritz/Paris, J&D/Karthala, 1995.

16 Philippe Haudrère, *Les Compagnies des Indes orientales, trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux*, Paris, Desjonquère, 2016. Voir aussi Gérard Le Bouëdec, « Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation au xvii^e-xviii^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 25, « Le Navire à la mer », 2018, p. 211-237.

17 Trần Văn Kiên, *L'Industrialisation du port d'Haiphong (Viêt Nam) de la fin du xix^e siècle à 1929*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Philippe Mioche, Aix-Marseille Université, 2017.

18 Thomas Vaisset, « La sortie de guerre d'un port-arsenal en situation coloniale : Bizerte, moteur de la "mise en valeur" de l'Afrique du Nord (1918-1921) ? », *Outres-Mers. Revue d'histoire*, n° 400-401, décembre 2018, p. 129-144.

19 Marie-Claire Bergère, *Le Mandarin et le Compradore. Les enjeux de la crise asiatique*, Paris, Hachette, 1998.

20 Mireille Bouthier, « Le port d'Abidjan », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 22, n° 87, 1969, p. 288-312 et Georges Bastian, « Nouméa », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 4, n° 16, 1951, p. 325-341.

comme concept opératoire implique de mettre en évidence les éléments qui le distinguent, ou non, d'une part tant des ports métropolitains impliqués dans le trafic colonial²¹ comme Le Havre²², Bordeaux²³, Nantes²⁴ ou Marseille²⁵, ou militaires comme Rochefort²⁶, que de ceux de l'outre-mer qui échappent au statut colonial, d'autre part de la *ville coloniale* en général, elle-même difficile à définir ou en tous cas à essentialiser²⁷, même si davantage étudiée en tant que telle²⁸.

Cet article, conçu comme un *work in progress*, se propose de présenter certaines pistes explorées dernièrement dans le cadre d'un projet collectif portant sur les ports dans l'empire français du XVI^e au XX^e siècle²⁹. Enfin, ultime précision épistémologique, ce projet s'inscrit, de manière plus générale, dans le *tournant impérial* que connaît actuellement l'historiographie française qui aboutit de façon plus systématique à interroger le passé national sans, désormais, faire l'impasse sur les possessions ultramarines³⁰.

- 21 Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Paris, A. Colin, 2015. Voir aussi Olivier Grenouilleau, *Fortunes de mer et sirènes coloniales (XVII^e-XX^e siècles)*, Paris, CNRS éditions, 2019.
- 22 Claude Malon, *Le Havre colonial. De 1880 à 1960*, Rouen, PURLH, 2005.
- 23 Voir les travaux de Paul Butel sur le commerce colonial de Bordeaux et l'ouvrage de Christelle Lozère, *Bordeaux colonial (1850-1940)*, Bordeaux, éd. du Sud-Ouest, 2007.
- 24 Voir, par exemple, Bernard Michon, *L'Aire portuaire de Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse d'histoire moderne, sous la dir. de Guy Saupin, université de Nantes, 2005 ; Marion Tanguy, *L'Essor d'un port atlantique connecté. Nantes et le commerce des « îles de l'Amérique » durant le règne de Louis XIV (1661-1697)*, thèse d'histoire moderne, sous la dir. de Guy Saupin, université de Nantes, 2014.
- 25 Xavier Daumalin, *Marseille et l'Ouest africain. L'outre-mer des industriels (1841-1956)*, Marseille, CCIMP, 1992. Voir aussi Olivier Lambert, *Marseille et Madagascar Histoire d'une aventure. Entrepreneurs et activités portuaires, stratégies économiques et mentalités coloniales (1840-1976)*, Marseille, CCIMP, 2000.
- 26 Sébastien Martin, *Rochefort arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015. Vincent Mariet, *Rochefort arsenal impérial porte de l'Extrême-Orient (XIX^e-XX^e siècle)*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Bruno Marnot & Jean-François Klein, en cours de rédaction.
- 27 Hélène Vacher (dir.), *Villes coloniales aux XIX^e-XX^e siècles. D'un sujet d'action à un objet d'histoire*, Paris, éd. Maisonneuve et Larose, 2005, p. 8.
- 28 Voir par exemple la très bonne synthèse d'Odile Georg & Xavier Huetz de Lemps, *La Ville coloniale (XV^e-XX^e siècle)*, Paris, Éditions du Seuil, 2012.
- 29 Le projet de recherche « Ports coloniaux » a réuni durant trois ans, de 2011 à 2013, Gérard Le Bouëdec (Lorient), David Plouviez (Nantes), Jean-François Klein (INALCO puis Nantes), Bruno Marnot (La Rochelle), François-Joseph Ruggiu (Paris-Sorbonne), Claire Laux, Pierre Guillaume, Emilie d'Orgeix, Caroline Le Mao et Alexandre Fernandez (Bordeaux 3), Alain Delissen, Catarina Madeira-Santos et Cécile Vidal (EHESS). L'un de ses aboutissements est cet article ainsi que l'ouvrage collectif dirigé par Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale (XVI^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2014.
- 30 Jean-François Klein, « Des écuries aux escaliers d'honneur ? Réflexion sur l'historiographie des colonisations françaises », art. cit.

Le port colonial, par définition, s'ancre d'abord dans un territoire, celui de la colonie, cette question du territoire devant être prise au sens large et avec les interrogations qu'elle amène : peut-on dégager une morphologie spécifique de ces ports ? Quelles logiques géopolitiques et géostratégiques sont à l'origine de leur fondation et de leur évolution ? Quelles relations entretiennent-ils avec les *forelands* et les *hinterlands* des régions dominées ou en passe de l'être ? Rappelons rapidement pour mémoire que le *foreland*, ou « avant-pays », est la zone d'influence et les relations économiques qu'entretient un port avec des territoires ultramarins avec qui il est en connexion. Son importance est intrinsèquement liée à ses capacités d'accueil (infrastructures portuaires, main-d'œuvre, services), du nombre de lignes maritimes auquel il est connecté mais, aussi, de son arrière-pays. De fait, le *foreland* dépend étroitement de l'*hinterland*, « l'arrière-pays », qui bien souvent détermine à la fois l'offre et la demande des échanges portuaires. On peut aussi étendre cette notion très économique, couramment utilisée par les géographes maritimistes³¹, à l'influence politique et culturelle que le port colonial exerce sur son arrière-pays plus ou moins dominé et le reste de l'empire, sa métropole mais aussi avec les ports d'autres empires coloniaux. De fait, dans les colonies comme ailleurs, le port est l'interface obligée avant que l'aviation ne se développe.

Les facteurs géographiques interviennent à différents niveaux dans le choix du site pour l'implantation, et aussi du développement portuaire qui se trouve alors *en situation coloniale*. Un port, colonial ou non, c'est d'abord un site (bon mouillage, site abrité comme à Saint-Louis du Sénégal ou à Saïgon) et, une situation avec la possibilité de rayonner sur un vaste arrière-pays, une position centrale, ou stratégique les meilleurs exemples étant fournis par les îles-ports comme Terre-Neuve, Gorée, Hong Kong³², Nosy-Bé³³, Singapour³⁴ ou Zanzibar... Le premier lieu de contact entre les Européens et leur future colonie est loin d'être toujours le lieu où ils établiront leur port colonial : certes Cook débarque à Botany Bay, future Sydney, mais les premiers contacts des Français avec la Nouvelle-Calédonie ont eu lieu dans la rade de Balade et ce n'est que bien plus tard qu'ils font le choix raisonné de fonder Nouméa et d'en

31 Voir les livres de la collection « Afrique Atlantique » dirigée par Yann Alix et Benjamin Steck aux éditions EMS sur les ports africains francophones de l'Atlantique.

32 François Drêmeaux, *Les Messageries maritimes à Hong Kong (1918-1941)*, Bangkok, Gope Editions, 2014.

33 Sur Nosy Bé, nous disposons désormais de la remarquable thèse de Samuel Sanchez, *L'île de Nosy Be, Nord-Ouest de Madagascar, un carrefour de l'océan Indien occidental (1839-1920)*, sous la dir. de Faranirina Rajaonah, université Paris-7 Denis-Diderot, 2013.

34 Richard John Lee Bryant, *The Maritime Fabric of Singapore (1819-1914): A Historical Geography*, thèse, Monash University, 1994. Voir aussi Rodolphe de Koninck, *Singapore: An Atlas of The Revolution of Territory*, Montpellier, GIP-Reclus, 1992.

faire le port et la capitale de l'archipel³⁵. Il en va de même à Papeete³⁶. Les premières implantations françaises au débouché du fleuve Sénégal donnent lieu, au xvii^e siècle, à la création de Saint-Louis par la Compagnie de Rozée – celle de Dakar par Faïdherbe étant bien plus tardive et liée à la colonisation politique ainsi qu'à la nécessité d'augmenter la capacité portuaire pour des navires de plus fort tonnage et d'un tirant d'eau plus important suite au développement de l'*hinterland* soudanais progressivement conquis et dont Dakar fut le principal point de drainage³⁷.

Contraintes et risques physiques

Situés pour la plupart d'entre eux dans la zone intertropicale, à la notable exception des ports d'Amérique du Nord, il leur faut faire face à un certain nombre de contraintes qui leur sont propres. Qu'ils soient des créations *ex nihilo* ou qu'ils viennent se greffer sur des structures portuaires préexistantes, ces ports doivent pouvoir s'adapter à la navigation européenne, ce qui entraîne un certain nombre de problèmes techniques variables d'une région à l'autre. Ainsi dans le Pacifique, les Européens – à la différence des Océaniens qui naviguaient sur des pirogues – doivent chercher des passes dans le récif; les Hawaïens par exemple venaient traditionnellement échouer leurs pirogues sur la plage de Waikiki et la fondation d'Honolulu remonte à la découverte de sa passe par deux Anglais en 1792³⁸. Sur les côtes africaines du golfe de Guinée, l'omniprésence de la barre impose l'emploi de pilotes spécialisés et conduit les Européens à opter pour les embouchures de rivières ou de fleuves qui offrent des rades plus abritées comme à Sassandra ou Grand Lahou sur les passes des systèmes lagunaires de la Côte de l'Ivoire. À l'époque contemporaine, dès les années 1880, les progrès techniques permettent de contourner ces problèmes par la construction de wharfs au-delà de la barre et, à la fin de la période coloniale, dans les années 1950-1960 d'entreprendre de vastes complexes portuaires à la manière de ce qui avait été réalisé en Asie orientale ou en Amérique latine³⁹, notamment à Abidjan avec le percement en 1950 du canal de Vridi ou l'aménagement du port de Conakry.

35 Frédéric Angleviel, *La France aux antipodes. Histoire de la Nouvelle-Calédonie*, Paris, éd. Vendémiaire, 2018.

36 Claire Laux, *Le Pacifique aux xviii^e et xix^e siècles. Une confrontation britannique. Enjeu colonial et rivalités géopolitiques (1763-1914)*, Paris, Karthala, 2011, 336 p.

37 Jacques Charpy, *La Fondation de Dakar (1845-1857-1866)*, Paris, Larose, 1958. Voir aussi Yves Pêhaut, *La Doyenne des « Sénégalaises » de Bordeaux. Maurel et H. Prom de 1831 à 1919*, Bordeaux, PUB, 2014.

38 Christian Huetz de Lempis, *Le Paradis de l'Amérique. Hawaï, de James Cook à Barack Obama*, Paris, Vendémiaire, 2017.

39 Dominique Barjot, *La Grande Entreprise française de travaux publics (1883-1974)*, Paris, Economica, 2012.

Dans le cas des îles, les contraintes géographiques peuvent d'abord jouer dans la spécialisation portuaire d'entre elles. Ainsi, jusqu'en 1810, quand l'île de France (actuelle île Maurice) et l'île Bourbon étaient toutes deux françaises, c'est pour des raisons techniques que la première devient un grand port colonial, le principal relais sur la route des Indes alors que Bourbon ne jouait qu'un rôle secondaire de ravitaillement de l'île de France. De fait, Saint-Denis offrait un très mauvais mouillage, directement battu par la houle alors que l'île de France étant une île géologiquement plus ancienne, Port-Louis jouissait de la protection d'un récif-barrière en faisant avec Trincomalee à Ceylan l'une des meilleures rades de l'océan Indien⁴⁰. Pendant les périodes de guerre, l'île de France se transforme d'île-relais en île à corsaires dont l'essentiel de l'activité géostratégique se résume presque à couper la route aux navires de l'East India Company pour, dans une stratégie globale, tenter de réduire la puissance d'Albion⁴¹. Les armateurs négociants des Mascareignes avaient ainsi saisi très tôt que le cœur économique de la Grande-Bretagne n'était ni la City ni les colonies des Antilles mais bien les loges des côtes de l'Inde, qui se renforcèrent d'autant lorsque de réseaux de loges côtières le pouvoir de la Raj Company s'étendit peu à peu au contrôle de territoires de plus en plus vastes, interconnectés les uns aux autres. À l'inverse de Pondichéry protégé derrière ses murailles mais coupé de son *hinterland* indien, Port-Louis était devenu un port-escale important pour les intérêts de la France dans l'océan Indien puis un point stratégique au point que le ministère de la Marine et des Colonies y transféra la place du gouvernement des Mascareignes⁴². Durant la guerre d'Indépendance américaine puis lors des *French Wars* napoléoniennes, l'île de France était devenue une véritable épine dans le pied des Anglais qui firent tout pour le conquérir dans une stratégie globale (1809-1811) visant à étendre un glacis protecteur autour des possessions anglo-indiennes et tenir ouverte en de véritables *maritimes highways* la route du Cap au canal du Mozambique, de Suez et d'Ormuz à Bombay et, de là, de Bombay à Calicut⁴³. L'océan Indien occidental verrouillé, en même temps, les Britanniques consolidaient leur présence en mer de Chine, contrôlant le détroit de Malacca, les côtes méridionales de Bornéo et, de là, la route chinoise

40 Rémi Monaque, *Suffren*, Paris, Tallandier, 2009.

41 Jacques Weber, *Le Siècle d'Albion. L'Empire britannique (1815-1914)*, Paris, Les Indes Savantes, 2011.

42 Jean-François Klein, « L'ombre de Dupleix plane sur la Constituante. La stratégie indienne de Louis Monneron (1790-1791) », *Revue historique de l'océan Indien*, n° 8 [numéro spécial], « France-Angleterre dans l'océan Indien du XVIII^e au XXI^e siècle », dir. Ève Prosper, 2011, p. 5-18.

43 Voir la thèse de Guillemette Crouzet, *Genèses du « Moyen-Orient ». Les Britanniques dans le golfe Arabo-Persique (c. 1800-c. 1914)*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. d'Éric Bussièrre, université Paris-Sorbonne, 2014.

et, plus, d'Australie⁴⁴. Une véritable thalassocratie dont l'articulation des ports formait un vaste réseau tissé à l'échelle du monde que Niall Fergusson a appelé l'« anglobalisation du monde⁴⁵ ». Port-Louis tomba en effet en 1810 en même temps que Bourbon et qu'étaient lancées conjointement des opérations anglaises à Madagascar, à Ormuz et à Java. Au lendemain du congrès de Vienne, les Britanniques conservèrent l'île de France, rebaptisée île Maurice, au contraire de Bourbon rendu à Louis XVIII. La logique est ici géopolitique, l'île volcanique, dépourvue de port naturel, dont la capitale littorale, Saint-Denis, voyait sa rade, ouverte sur le large, dressée par des grosses lames de fond, ne présentait aucun danger pour les bâtiments de l'East India Company et à ceux de la Royal Navy la construction d'un port devint alors pour les Français une nécessité absolue, tant sur le plan commercial que stratégique.

Par ailleurs, situés par définition sur des zones littorales ou sur les berges de fleuves, ces ports coloniaux sont confrontés à l'épreuve des régions méditerranéennes et, surtout, subtropical : fièvres diverses, typhons ou cyclones, etc. constituent des épreuves sanitaires et techniques spécifiques qui, longtemps, réduisent leur développement. Les ports coloniaux sont ainsi souvent présentés comme les « tombeaux des Européens », où sévissent de terribles épidémies de malaria, de typhus, de choléra ou de fièvre jaune... Évoquons les exemples de Batavia à Java en zone marécageuse très insalubre ou de Grand-Bassam sur le littoral du golfe de Guinée, posée sur le cordon de la lagune Ébrié. La plupart du temps ces ports coloniaux deviennent les capitales des nouvelles colonies mais il arrive parfois que ces contraintes géographiques ou les aléas de l'histoire conduisent à ce que les villes principales se situent à l'intérieur des terres, comme par exemple dans l'Amérique andine où Guayaquil et Veracruz par exemple sont les émissaires portuaires des capitales d'altitude que sont Quito (2 750 mètres) ou Mexico (2 200 mètres). Dans l'empire français on pense à Madagascar avec sa capitale, Tananarive, située sur les hauts plateaux peuplés de l'Imerina et reliée en particulier à son port colonial de Tamatave et celui, secondaire, de Majunga d'où partit le débarquement du général Duchesne en 1895⁴⁶. Dans tous ces cas, pas de construction *ex nihilo*, les conquérants s'insèrent finalement dans le système politico-territorial préexistant à l'ordre colonial tout en cherchant à le moderniser pour accueillir des navires aux tonnages sans cesse plus importants.

Dans une autre perspective, il n'est pas inutile de rappeler que la navigation à vapeur, les innovations et progrès techniques de l'époque contemporaine

44 Jean-François Klein, « Une thalassocratie asiatique ? », dans Dominique Barjot & Charles-François Mathis (dir), *Le Monde britannique (1815-1931)*, Paris, A. Colin, 2009, p. 130-141.

45 Niall Fergusson, *Empire: How Britain made the Modern World*, London, Penguin Book, 2003.

46 Jean Fremigacci, « Les chemins de fer de Madagascar (1901-1936). Une modernisation manquée », *Afrique & histoire*, n° 6, 2006-2, p. 161-191.

parviennent dans une certaine mesure à minimiser ces risques et surtout permettent aux colonisateurs européens de s'affranchir au moins en partie de certains éléments déterminants à l'époque moderne tels que le régime des vents et des marées, les rythmes saisonniers (alizés, mousson) puis – et surtout – le développement d'une médecine tropicale dont les progrès font reculer, à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle des taux de mortalité effroyables⁴⁷. Au début des années 1840, l'escadre britannique chargée de pourchasser les négriers du golfe de Guinée est appelée par dérision « *the Coffin Squadron* », l'« escadre cercueil », tant les ravages de la fièvre jaune déciment les équipages. Autre exemple, suite à une enquête réalisée en 1871-1872, l'amirauté française estime acceptable pour les troupes de l'infanterie de la marine stationnant outre-mer un taux de mortalité annuel estimé en moyenne à 9 %⁴⁸. Une enquête menée en interne estime qu'au-delà de trois ans, la moyenne augmentait à 12 % dans les Antilles, en Guyane et à la Réunion alors que, passé la deuxième année, au Sénégal et en Cochinchine, le taux de mortalité des troupes atteignait les 27 % et plus, ce qui conduisit l'amirauté à réduire le tour colonial dans ces deux colonies à deux ans. Il va de soi que ces taux s'appliquaient avec la même acuité – voire étaient supérieurs – aux populations qui ne bénéficient ni des hivernages imposés dans les premières stations d'altitude ni d'une acclimations progressive comme l'amirauté l'organisait en période de paix.

Les ports d'Amérique du Nord quant à eux présentent aussi leurs contraintes géographiques propres. À celles-ci il faut ajouter certains risques spécifiques aux milieux naturels des colonies dans lesquelles ils sont situés, à commencer par les accidents, climatiques ou liés au relief, en particulier dans les régions volcaniques. L'exemple le plus connu étant celui de Saint-Pierre, port colonial capitale de la Martinique jusqu'en 1902, brusquement détruit par une éruption de la montagne Pelée. Le port est alors reporté à Fort-de-France, puisqu'il est suffisamment éloigné de possibles nouvelles éruptions et parce qu'il possède une belle rade. De fait, ces accidents peuvent remettre en question les équilibres impériaux dans leur ensemble et redéfinir de nouvelles stratégies qui génèrent la recherche de nouveaux sites plus appropriés.

Sur quoi ouvre le port ? Géopolitique et géostratégie des ports coloniaux

Dans le contexte colonial, ces lieux ont d'abord des fonctions militaires, en particulier à l'époque moderne : à l'exception de factoreries, simples comptoirs commerciaux, ces ports sont en premier lieu des forts qui permettent aux

⁴⁷ Bouda Etemad, *La Possession du monde, op. cit.*

⁴⁸ Eric T. Jennings, *À la cure, les coloniaux ! Thermalisme, climatisme et colonisation française (1830-1962)*, Rennes, PUR, 2011, 254 p.

colonisateurs de mettre en place des réseaux défensifs à l'échelle des empires – question qui se pose également, mais dans des termes différents, à l'époque contemporaine⁴⁹. Ainsi Singapour joue-t-il autant le rôle de forteresse avancée en mer de Chine que d'emporium anglo-indien ouvert sur Canton avant d'être connecté en 1841 à Hong Kong qui développe des fonctions similaires. Base stratégique, point d'appui charbonnier et commercial fusionnent en un seul mode opératoire les deux moteurs de l'impérialisme contemporain : le prestige géopolitique du drapeau et l'activité du comptoir commercial, rendant ainsi caduque pour partie la vieille querelle entre les tenants de l'une ou de l'autre explication causaliste de l'expansion occidentale à travers le monde.

Il reste à définir le rôle et la place des ports coloniaux dans le processus de colonisation et de contrôle des territoires qui varient d'un empire à l'autre, d'une aire géographique à l'autre, et selon les époques. Les îles apparaissent alors comme des lieux privilégiés d'implantation de ces espaces portuaires coloniaux, l'insularité créant un effet de « forteresse naturelle » et simplifiant considérablement la question de la sécurité tout en offrant souvent des positions de contrôle de zones importantes. Ce fut ainsi le cas de Gibraltar ou de Penang contrôlant deux détroits stratégiques, comme Sainte-Hélène couvrait les côtes d'Afrique équatoriale tout en offrant un relais vital sur la route du Cap. Quant à Hong Kong, îlot dépourvu de source d'eau douce, son port en eau profonde en faisant une rade sûre pour les *opium clippers* des trafiquants anglo-indiens avant le déclenchement de la première guerre de l'opium (1839-1841)⁵⁰. Île repoussoir, à peine visitée par les pêcheurs chinois qui pouvaient y trouver refuge en cas de typhon, elle n'était pas habitée. Ainsi, de façon générale, dans le processus d'appropriation coloniale, l'île apparaît souvent comme plus facile à extraire de la souveraineté du pays dont elle dépend, ce fut le cas pour Macao cédé par Pékin aux Portugais, Penang vendu par le sultan de Kedah et, dans une focale inversée, l'îlot artificiel de Deshima dans la baie de Nagasaki bâti par les Japonais pour créer un sas artificiel avec les équipages de la VOC des Pays-Bas et les tenir loin du pays des shoguns Tokugawa. Quant à Singapour, cédée par le sultan de Johore et des Riau à Thomas Stamford Raffles, lieutenant-gouverneur de Penang, apparaît comme un choix fort judicieux d'anticipation à l'égard de la Malaisie et des Indes néerlandaises alors en devenir en définissant un entre-deux impérial situé au milieu du détroit de Malacca⁵¹.

49 À titre d'exemple voir David Plouviez (dir.), *Défense et colonies dans le monde atlantique (xv^e-xx^e siècle)*, Rennes, PUR, 2014.

50 Jean-François Klein, « L'Empire de l'opium (fin xviii^e – mi-xix^e siècles) », dans Fabrice Bensimon & Armelle Enders (dir.), *Le Siècle de la Grande-Bretagne. Variations sur une hégémonie globale*, Paris, PUPS, coll. « Frontières », 2012, 370 p., p. 207-264.

51 Oliver Sevin, « Les métropoles d'Asie du Sud-Est », dans Elisabeth Dorier-Apprill (dir.), *Les Très Grandes Villes dans le monde*, Paris, éditions du Temps, 2000.

Les ports coloniaux apparaissent ainsi comme un des outils de la domination. Une fois installée sur place, soit par la force, soit en transigeant avec les élites locales, débute la mise en relation avec la population locale, une rencontre en situation coloniale. Parce que les Européens et plus tard les Japonais et les Américains s'implantaient rarement sur un site désert (à ce titre Hong Kong comme l'îlot de Qeshm dans le golfe arabo-persique sont des exceptions), le port-ville colonial devint ainsi une « *contact zone* » pour reprendre l'expression forgée par Mary-Louise Pratt⁵² et le lieu de tous les accommodements où s'effectue, là plus qu'ailleurs peut-être la « transaction hégémonique⁵³ » que représente la société coloniale.

218

Se pose alors la question de la centralité du port dans le processus de contrôle du territoire par le colonisateur. En quoi et comment le port devient-il la tête de pont d'une pénétration vers l'*hinterland*, souvent progressive militairement et diffuse culturellement, à l'exemple du port tonkinois de Haiphong⁵⁴ ? L'intensité des échanges avec les populations autochtones, la mesure de leur intégration dans l'appareil colonial qui se met en place sont un bon marqueur du type de relations que les colonisateurs entretiennent avec ceux qu'ils assujettissent de façon plus ou moins flexible selon les lieux et les époques. Il est donc impératif de poser la question de la place qu'occupent l'économie et le stratégique avec l'arrière-pays mais, aussi, avec l'avant-pays. Sans parler du degré de connexion que le port développe avec la métropole mais, aussi, avec d'autres ports régionaux – de façon légale ou non comme ce fut le cas dans le monde caribéen avant l'abolition de l'exclusif imposé souvent au détriment des colonies par les métropoles.

Cette question se pose de manière différente dans le cas de création *ex nihilo* par le colonisateur européen et dans le cas d'un port préexistant et repris par le colonisateur, parfois d'ailleurs à une colonisation antérieure comme par exemple Zanzibar, déjà port colonial arabe dépendant du sultanat d'Oman où se trouvent de nombreuses communautés marchandes issues de l'ensemble du bassin de l'océan Indien⁵⁵. A l'inverse, le port de Sihanoukville dont les travaux débutent en 1956, est un acte très politique du prince Norodom Sihanouk visant à marquer l'indépendance de son royaume vis-à-vis de l'ancien système colonial

52 Sur le concept de *contact zone* voir Marie-Louise Pratt, *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*. London, Routledge, 1992.

53 Jean-François Bayart & Romain Bertrand, « De quel legs colonial parle-t-on ? », *Esprit*, 6 décembre 2006, p. 134-160.

54 Jean-François Klein, « Une histoire impériale connectée ? Hàì Phòng : jalons d'une stratégie lyonnaise en Asie orientale (1881-1886) », *Moussons*, n° 13-14 (numéro spécial), « Việt Nam. Histoire et perspectives contemporaines », dir. Christian Culas & Jean-François Klein, 2008, p. 55-94.

55 Nathalie Bernardie-Tahir (dir.), *L'Autre Zanzibar. Géographie d'une contre-insularité*, Paris, Karthala, 2008.

indochinois mais aussi de la République du Viêt Nam qui faisait de Phnom-Penh un fleuve secondaire totalement dépendant du grand port vietnamien de Saigon⁵⁶. Que dire de Malacca, port-capitale d'un empire commercial réticulaire fondé au xv^e siècle par le sultan qui avait forgé sa capitale pour lutter contre la prédominance de la thalassocratie de Srivijaya (Sumatra) ? Portugaise dès 1811 et servant de tête de pont à la construction plus avant de l'empire portugais en Asie⁵⁷, jalon de comptoirs fortifiés comme Elmina (Saint-Georges-de-la-Mine), sur le golfe de Guinée, elle devient possession de la VOC et permet à la compagnie néerlandaise de barrer la route des épices à la concurrence française et britannique avant qu'elle ne passe sous contrôle britannique en 1795 et assure le contrôle stratégique pour l'East India Company de la route de Canton. Dans tous ces cas de figure, comme dans des endroits en apparence plus déconnectés d'un marché international que les Européens imaginent forcément parce que sans eux, comme à Mascate ou Nosy-Bé, les colonisateurs se glissent dans des structures urbaines, portuaires et des réseaux marchands leur préexistant. S'ils arrivent parfois à les modeler à leurs besoins, ils n'arrivent jamais à en effacer totalement le caractère autochtone premier, preuve du feuilletage d'un espace qui doit se lire en synchronie impériale mais, aussi, en diachronie aérée.

Dans ce cas de figure, le port colonial renforce-t-il ou supplante-t-il un système portuaire pré-européen ? Il faut ici souligner la question que posent les infrastructures, à la fois celles de communication mais aussi celles proprement portuaires, mises en place par le colonisateur afin de réaliser ces liaisons. Les appréhender permet ainsi de prendre la mesure du changement d'échelle dans la mise en connexion au monde qu'implique la colonisation du site. Plus le port est techniquement développé, plus son rayonnement est important. Cependant, il existe aussi des ports techniquement peu développés, notamment en matériel de levage, à l'instar de Saigon. La force humaine des *coolies* (travailleurs sous contrat) palie cependant les grues et n'empêche pas le grand port fluvio-maritime à l'embouchure du Mékong d'être largement ouvert sur la mer de Chine méridionale et, au-delà, vers le Pacifique et l'océan Indien et la Méditerranée via Suez.

Diverses interrogations se posent ici : ne constate-t-on pas, comme dans le cas des ports métropolitains, sur la longue durée, une séparation progressive entre la ville et le port en raison, précisément, du développement des infrastructures portuaires ? N'observe-t-on pas ainsi une dichotomie entre le processus de

56 Céline Pierdet, « Le port de Sihanoukville (Cambodge) et l'organisation des échanges dans le sud de la péninsule depuis la fin des années 1950 », *Aséanie, Sciences humaines en Asie du Sud-Est*, 2010, p. 111-135.

57 Voir Sanjay Subrahmanyam, *L'Empire portugais d'Asie (1500-1700). Une histoire économique et politique*, Paris, Maisonneuve & Larose, 1999.

développement urbain et celui lié à l'économique ? Et sur le plan urbain, le port ne forme-t-il pas une ville incomplète, limitée spatialement dans son développement en raison du *waterfront* ? Phénomène d'autant plus criant que certains sites empêchent la ville de s'étendre vers un *hinterland* hostile sur le plan topographique (ceinture montagneuse, marécages) ou du fait des résistances des populations autochtones. Que dire des concessions en Chine (ou des premières loges européennes des côtes de l'Inde) où la part cédée dépend uniquement du souverain local ? Et d'où les *settlers*, pour reprendre l'expression anglaise, ne peuvent sortir sans un contrôle administratif fort rigide qui fait des concessions en Chine de véritables *lazarets commerciaux*, enquistant littéralement les Occidentaux sur les marges côtières chinoises⁵⁸. Phénomène qui perdure jusqu'au traité de Shimonoseki imposé en 1895 par Tokyo à Pékin et qui ouvre la totalité du territoire impérial des Qing aux appétits des puissances.

220

Autre cas problématique, comme dans ceux précédemment évoqués de l'Amérique andine, où les plus fortes concentrations humaines ne se trouvent pas sur des littoraux trop hostiles, l'un des problèmes qui se pose au colonisateur est alors la liaison entre ces ports et les zones de fort peuplement d'une colonie qui connaît parfois une forte expansion démographique et économique. Une fois de plus, le lien avec l'*hinterland* s'avère vital pour permettre un rayonnement effectif et se révéler un centre de commandement multifonctionnel (politique, économique et culturel) en prise avec le territoire colonisé. Par ailleurs, l'un des éléments essentiels de définition de ces ports coloniaux est évidemment celui du statut des régions où ils sont installés. Pour que l'on puisse parler de « situation coloniale », il faut qu'il y ait une situation de domination, et non de simples échanges ou même une influence, en faveur des Européens. Le port de Pusan, devenu en 1876 concession nippone (et peuplée de plus de 45 % de Japonais) alors que le reste du royaume coréen de Chosen reste indépendant bien que soumis à une emprise encore informelle du Japon, permet de mesurer ce qui est véritablement colonial. La concession qui permet au droit consulaire de s'exercer – extraterritorialité – et qui donne le droit aux résidents de devenir propriétaires immobiliers, est une preuve d'une colonialité reconnue dans le cadre du droit international fixée par le concert des nations, en Europe.

58 Robert Bickers, *Britain in China. Community, Culture and Colonialism (1900-1949)*, Manchester/New York, Manchester UP, 1999. Voir aussi Jean-François Klein, *Soyeux en mer de Chine. Stratégies des réseaux lyonnais en mer de Chine (1843-1909)*, thèse d'histoire contemporaine, tapuscrit, sous la dir. de Claude Prudhomme, université Lyon 2, 2002.

L'une des manières les plus riches et les plus intéressantes, nous semble-t-il, d'interroger ce concept de « port en situation coloniale » est d'introduire un changement d'échelle et de mettre en relation le fait colonial et les empires⁵⁹. Ce jeu d'échelles peut s'effectuer sur le plan politique – ces ports s'intègrent-ils dans un projet colonial ou impérial ? – mais aussi économique : les ports se définissent par des flux, d'hommes et de marchandises, dont il faut évidemment se demander s'ils présentent une dimension spécifiquement coloniale. Se pose avec acuité la question du statut politique de ces ports et, plus largement, de leur relation avec les empires coloniaux dont ils font partie. Sont-ils repliés sur l'ensemble impérial et leur métropole ou, au contraire, entretiennent-ils des liens naturels avec les territoires contigus et, à plus petite échelle, avec d'autres espaces impériaux, leurs ports coloniaux mais, aussi, métropolitains ?

Le port dans le système colonial ou impérial

La grande difficulté qui se pose alors est que, dans bien des cas jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le statut de ces ports n'est pas clairement défini et peut fluctuer. C'est le cas par exemple avec les échelles du Levant ou avec les comptoirs des côtes d'Asie ou d'Afrique subsaharienne. Et bien évidemment cette question renvoie à celle des relations avec les ports non coloniaux. La question de l'exclusif commercial tient évidemment une place centrale dans la définition des ports coloniaux. Leur rayonnement peut connaître une amplitude fortement variable (y compris dans le temps), certains d'entre eux sont uniquement liés à leur métropole politique, d'autres à l'inverse acquièrent une véritable dimension transimpériale et inscrivent leur activité dans des échanges complexes à l'intérieur d'un même empire, voire entre plusieurs empires, à l'instar de la Nouvelle-Orléans ou de Kingstown en Jamaïque. Le degré d'intégration de ces ports aux empires varie sur une échelle qui va du port spécialisé et de l'emporium ou « *hub* », en passant par le comptoir, la factorerie, l'escale (par exemple Port-Saïd à l'entrée méditerranéenne du canal de Suez), les ports relais insulaires, le *gateway port*...

En fait, on se trouve face à une très grande variété de fonctions portuaires localisées et spécifiques à chaque colonie. Dans l'empire britannique on trouve ainsi plusieurs ports coloniaux multifonctionnels, des ports-capitales qui concentrent des populations très importantes et des activités économiques variées à l'instar de Hong Kong. La croissance des ports indiens est particulièrement

59 Voir par exemple, Jean-François Klein, « Du patronat colonial au patronat impérial : pour un changement de paradigme », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 114, 2012, p. 67-82, en ligne, consulté le 9 janvier 2019 : <https://doi.org/10.3917/vin.114.0067>.

spectaculaire et n'a pas véritablement d'équivalent dans l'empire français. Calcutta n'est pas Pondichéry⁶⁰ et tient le rôle de capitale du Raj Company et bien au-delà puisque la capitale du British Raj est transférée seulement en 1911 à Delhi puis à New Delhi en 1927. De fait, jusqu'à la disparition de l'EIC en 1857 le gouverneur général de la Compagnie y siège. Calcutta franchit la barre du million d'habitants en 1900, ce qui la place au 14^e rang mondial et nécessite l'adoption d'un plan d'urbanisme conçu par E. P. Richards. Bombay, quant elle, jusque vers 1850 avant tout ville-comptoir, devient le premier centre commercial, industriel et financier de l'Inde et acquiert d'importantes fonctions de direction économique (banques, maisons de commerce...). De 10 000 habitants en 1660, elle est passée à 250 000 au milieu du XIX^e siècle. Bombay, ville seconde et relativement autonome, étend son pouvoir sur tout le bassin occidental de l'océan Indien et, en particulier sur le golfe arabo-persique qu'elle contribue à façonner la notion géopolitique de Moyen-Orient⁶¹.

222

La colonisation peut en effet au contraire conduire, et c'est là un aspect de la « transaction hégémonique » précédemment évoquée, à une forte spécialisation portuaire et un rayonnement géopolitique, ne citons comme exemples que la Nouvelle-Orléans ou Lomé pour le coton américain et de la boucle du Niger, Dakar (Sénégal) et Grand-Popo (Dahomey) pour les oléagineux (arachide et palmiste)⁶²; Haiphong ou Port-Wallut pour le charbon du Tonkin; le riz birman expédié depuis Rangoon ou celui de Cochinchine partant de Saïgon en fonction des besoins impériaux vers Calcutta, Singapour ou Hong Kong, Brisbane pour la laine mérinos, etc. Plus on avance dans l'époque contemporaine, dans les décennies qui précèdent les décolonisations, plus ces ports qui ont pour vocation de servir de débouché à une seule ressource se multiplient avec la spécialisation des bateaux eux-mêmes et l'on voit se développer des ports charbonniers, méthaniers, pétroliers... D'autres, comme Cuba, Pusan, Batavia ou Alger sont des emporiums et jouent pleinement leur fonction de centre de stockage et de redistribution à diverses échelles. Notons par ailleurs que la plupart de ces ports – mais pas les emporiums évidemment – se caractérisent par des inégalités et déséquilibres fondamentaux. Les ports-capitales où les marchandises affluent, s'échangent et se redistribuent, offrent un trafic logiquement bien plus équilibré. Hong Kong est ainsi le troisième port en valeur et en tonnage de l'empire britannique. L'un des principaux éléments de différenciation tient

60 Raphaël Malangin, *Renoncer à l'Inde ? Comptoirs, agents et aventuriers français aux Indes orientales à la fin du XVIII^e siècle (1761-1785)*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Jacques Weber, université de Nantes, 2017.

61 Voir thèse Guillemette Crouzet, *Genèses du « Moyen-Orient »*, op. cit.

62 Voir à ce sujet les travaux de Xavier Daumalin (*Marseille et l'Ouest africain*, op. cit.) et ceux d'Yves Péhaut consacrés à la société bordelaise Maurel & Prom.

alors à la nature des empires auxquels ces ports se rattachent, avec de grandes différences entre les ports d'empires planétaires et ceux d'empires plus limités. Il est évident que les ports de la Cyrénaïque italienne ne peuvent concurrencer Le Cap ou Batavia.

Des flux portuaires spécifiques

Il faudrait en premier lieu s'interroger sur la spécificité en situation coloniale des flux de marchandises, de capitaux et des flux de main-d'œuvre qui donnent leur identité coloniale à ces ports... Pour l'époque moderne et en fait jusqu'aux années 1840, sous le règne de la marine à voile, ils sont soumis aux aléas saisonniers, en particulier au rythme des vents... Dans tous les cas ils ne sont donc pas réductibles à des échanges bipolaires entre métropole et colonie, se mettent en place, des échanges Sud-Sud, comme le commerce d'Inde en Inde ou le commerce triangulaire⁶³ à l'époque moderne, flux qui s'intensifient à l'époque contemporaine en particulier avec le *coolie trade* dont certains ports coloniaux comme Singapour deviennent des plaques tournantes⁶⁴... Les ports sont en effet les lieux de passage obligés des mouvements migratoires, tout comme d'ailleurs de nombre de déplacements individuels induits par la colonisation. Il y a aussi toute une dimension environnementale de ces ports par où sont disséminées certaines plantes... dans ce domaine également ces ports exercent des fonctions de relais et de carrefour dans un processus de mondialisation⁶⁵. Comme leurs homologues métropolitains, les ports coloniaux organisent et catalysent les flux mais peuvent aussi les freiner dans certains cas notamment par le fait d'une infrastructure trop spécialisée ou insuffisante.

Et dans tous les cas, le port est, par essence, lieu de rupture de charge, le colonisateur doit alors penser à la connexion avec le reste de la région, de la colonie ou de l'empire par d'autres moyens de transport : navigation fluviale, routes et pistes, chemin de fer puis aérodromes à la fin de l'époque contemporaine et dans bien des situations – et c'est là un élément essentiel – le port s'impose comme tête du réseau ferroviaire, c'est le cas avec des lignes comme celle entre Abidjan et la Haute-Volta (Abidjan-Ouagadougou poussée

63 À ce propos, l'expression *commerce triangulaire* est éculée et ne rend pas suffisamment compte de l'importance de l'océan Indien dans ces échanges (toiles de Guinée d'Inde, or asiatique contre argent européen et cauris des Maldives). De fait, la traite négrière et le résultat de son produit, le sucre, et le monde atlantique sont connectés à son voisin oriental qui, nous semble-t-il, est resté trop longtemps minoré.

64 Jean-François Klein, « Esclavages, engagements et coolies, histoire des sociétés coloniales au travail (1850-1950) », dans Jean-François Klein & Claire Laux (dir.), *Les Sociétés impériales à l'âge des empires. Afrique, Asie, Antilles (années 1850- années 1950)*, Paris, Ellipses, 2012, p. 163-182.

65 Brunot Marnot, *La Mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*, op. cit.

plus tard jusqu'à Niamey, au Niger). Il en va de même avec la ligne Dakar-Koulikoro où le développement à la suite des Allemands du port de Douala à l'embouchure du fleuve Wouri qui prend la place de Kribi car le chemin de fer construit par les Allemands et achevé par les Français n'y passe pas⁶⁶. Mais les connexions ne sont pas seulement terrestres et le cabotage joue souvent un rôle important dans la redistribution régionale, ainsi le port de Papeete à partir de laquelle la redistribution se fait par des goélettes ou de petits vapeurs assurant le cabotage d'île en île et la mise en connexion avec d'autres espaces insulaires comme Nouméa mais aussi les autres ports du Pacifique et de la mer de Chine méridionale.

Se pose également en dernier lieu la question du port colonial comme espace d'accumulation et de valorisation du capital. La place des établissements de crédits, l'importance d'un réseau bancaire d'agences issu des banques métropolitaines, de banques locales, d'autres partis de l'empire ou d'autres pays et/ou empires coloniaux sont un bon indicateur de la place qu'occupent – en matière de rayonnement économique – telle ou telle colonie et son port afférent. L'exemple le plus évident reste celui de la Hong Kong & Shanghai Banking Corporation Limited, fondée en 1864 par les Écossais Keswick, des proches de la firme Jardine, Matheson & Co., qui rayonne dans tout l'empire et par le groupe qui gravite autour de Thomas Sutherland, une des figures de proue de la compagnie de navigation maritime britannique P & O⁶⁷. À une échelle moindre la Banque de l'Indo-Chine, banque d'émission de la piastre indochinoise est le fruit d'un consortium des principales banques de dépôts métropolitaines mais rayonne au-delà de l'Indochine atteignant Nouméa, Papeete, la Réunion et Pondichéry⁶⁸ tout comme le Comptoir d'Escompte de Paris, devenu banque impériale par le biais de ses agences et de ses succursales « coloniales ». Autour de ces établissements financiers gravitent de nombreux acteurs qui sont autant de possibilités de retracer les réseaux formels et informels qui tissent la chaîne de l'empire.

66 Léandre Edgard Ndjambou, « La dynamique de l'arrière-pays international des ports camerounais : l'impact du projet pétrolier de Doba sur le port de Kribi », *L'Espace géographique*, tome 34, 2005-2, p. 134-145, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/eg.342.0134>.

67 Frank H. H., *King, The History of the Hongkong and Shanghai Banking Corporation*, New York, CUP, 1987.

68 Voir Jean-François Klein, Pierre Singaravélou & Marie-Albane de Suremain, *Atlas des empires coloniaux (xix^e-xx^e siècles)*, Paris, Autrement, 2012, carte page 54. Voir Marc Meuleau, *Des pionniers en Extrême-Orient. Histoire de la Banque de l'Indochine (1875-1975)*, Paris, Fayard, 1990.

L'un des aspects spécifiquement coloniaux des ports est qu'ils contribuent à donner une cohérence interne aux empires. Des savoirs et des pratiques transcoloniaux s'effectuent depuis et vers les ports des colonies. Se mettent alors en place des réseaux d'échanges et des circuits qui peuvent échapper à la métropole et qui contribuent à donner corps à l'idée d'empire par des circulations de militaires, d'ingénieurs, d'architectes, d'ouvriers, d'esclaves ou de *coolies* qui participent à la création de corpus techniques et doctrinaux ainsi que de pratiques constructives d'un port colonial à l'autre⁶⁹. Interfaces économiques, sociales et culturelles, les ports coloniaux semblent donc se caractériser par les flux matériels et humains qu'ils drainent, mais aussi par la sociologie propre qui en résulte, tout autant que par les imaginaires et les représentations qui s'y rapportent, lesquels reflètent parfois à peine les aspects matériels qu'ils produisent.

LES PORTS COLONIAUX, CIVILISATIONS SPÉCIFIQUES ET MATRICES DES SOCIÉTÉS COLONIALES ?

Il faut ici s'interroger sur les spécificités de la composition, des structures et des sociabilités des ports coloniaux par rapport à celles des villes coloniales en général et plus largement des villes pionnières. Ces ports apparaissent comme les berceaux de civilisations coloniales mais dans le même temps s'y développent des formes de sociabilités et même de cultures spécifiques.

Démographies des ports en situation coloniale : hybridations et métissages

Lieu de rupture de charge, le port est l'endroit où tout débarque dans la colonie et d'où tout repart : marchandises, hommes et cultures. La ville-port est donc elle aussi le lieu par excellence de l'hybridation, de métissage et de transculturation⁷⁰. Celle-ci se fait généralement du colon vers le colonisé mais, aussi, à l'inverse, des colonisés vers les colons, numériquement inférieurs bien que sociologiquement supérieurs à ceux qu'ils dominent. L'histoire du genre permet aussi de revisiter la question des femmes dans les sociétés coloniales toujours surmasculinisées⁷¹. De fait, que ce soit dans les colonies de peuplement ou celles d'exploitation, la question de la place des femmes (colons

69 Sur la question de l'usure des monopoles impériaux et la concurrence voir James R. Fichter, *So Great a Profite: How the East Indies Trade Transformed Anglo-American Capitalism*, Harvard, Harvard UP, 2010.

70 Jean-François Klein & Claire Laux (dir.), *Les Sociétés impériales à l'âge des empires*, op. cit.

71 Voir Pascale Barthélémy, Luc Capdevila & Michelle Zancarini-Fournel (dir.), « Femmes, genres et colonisations », *Clio*, n° 33, 2011, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <http://journals.openedition.org/clio/9994>.

ou colonisées) se pose avec acuité. On peut déjà avancer, avec tout un panel de nuances, qu'elle est légèrement différente dans les ports qu'en d'autres endroits du monde colonial : le *sex ratio* y est doublement déséquilibré avec, d'une part, les sureffectifs masculins classiques dans les ports (marins, commerçants, aventuriers...) et, d'autre part, du fait de la présence de populations de migrants en transit très majoritairement masculine (engagés, esclaves, coolies, colons...), ce qui conduit à la mise en place de rapports de genre parfois encore plus tendus que dans le reste des mondes coloniaux. Des problèmes comme la prostitution en milieu portuaire sont à la fois soulignés par tous les observateurs mais n'en font pas moins rarement l'objet d'études spécifiques.

226

De même, la question du travail en situation coloniale portuaire doit-être interrogée. Si comme dans tous les ports du monde il existe des portefaix et dockers, le chercheur doit se pencher sur la spécificité qu'engendre la situation coloniale. Ainsi, des populations particulières – racialement clivées – sont dévolues à des activités spécifiquement portuaires et souvent périlleuses comme les manutentionnaires *kru*, qui chargent et déchargent au mieux sur des wharfs les cargos mouillant dans les eaux agitées du golfe de Guinée. Certains « peuples de la mer » dans les sociétés précoloniales trouvent à se reconvertir dans les activités portuaires, comme les Bugis en Indonésie ou certains groupes malais de l'Insulinde.

Sociabilités et cultures matérielles dans les ports en situation coloniale

Les phénomènes de ségrégations, de rencontres et de compromis coloniaux se déclinent alors de manière spécifique dans les ports, même si l'on y retrouve des phénomènes de regroupements ethniques par quartier caractéristiques des villes coloniales, avec le quartier européen et le ou les quartiers indigènes, le ou les quartiers de migrants non européens. Avec toute la nuance qu'ont apportés de récents travaux qui montrent d'une part combien est poreuse la *colored line* comme à la Nouvelle-Orléans ou à Pondichéry et, d'autre part, en particulier de la Méditerranée à la mer de Chine, combien les clivages spatiaux en groupes culturellement différents était déjà pratiqué très couramment dans les ports précoloniaux, le meilleur exemple en étant fourni par les ports d'Égypte et ses fondouks ou celui de Malacca où se côtoient dès le xv^e siècle Malais, Persans, Arabes, Juifs, Chinois, Indiens, etc. Quoi qu'il en soit, là encore, la spécificité (ou non) coloniale est à questionner. La structure urbaine spécifique crée et renforce certaines ambiguïtés : lieux de contacts et d'échange, ils sont les espaces privilégiés des phénomènes de mixité mais aussi de ségrégation. Des ports comme Nouméa en Nouvelle-Calédonie ou Suva aux Fidji apparaissent comme des villes à la fois multiethniques et multiculturelles, si l'on considère par exemple leurs marchés, et très ségréguées dans l'espace urbain. Se développe

souvent sur ces marchés une convivialité que l'on retrouve rarement sur les fronts de mer dont s'empare le colon. En raison du caractère mouvant de ces sociétés portuaires – tant du côté des colonisés, que des colons ou des travailleurs en transit –, se pose la question de la pérennité de ces sociabilités ainsi que celle des croyances et des pratiques religieuses portuaires où se mêlent bien souvent de nombreuses formes de foi générant chacune leurs propres codes et comportements socioculturels.

Par ailleurs, la question du contrôle social des populations portuaires, par définition plus mouvantes que celles des autres villes coloniales, peut parfois, mais pas toujours, renvoyer à des modalités particulières avec, par exemple, la mise en place de polices portuaires. Le port est aussi le lieu où se concentrent les informations en tout genre et où s'installe souvent le pouvoir colonial, tête de pont d'un pouvoir qui s'étend progressivement vers l'intérieur des mers et reste connecté au fil des voiles puis des télégrammes à l'ensemble du système impérial. Dans la même veine, se pose également le problème des aménagements sanitaires dans des lieux marqués à la fois souvent par des conditions climatiques particulières et par la présence de populations flottantes. Les fameux lazarets de certains ports coloniaux montrent bien à quel point le port colonial peut être, tant pour les populations colonisées que pour les colonisateurs, le lieu par lequel s'introduisent les formes les plus brutales de la mort⁷². Sas entre là-bas et ici, entre la terre et la mer, le port est aussi un sas entre la vie et l'au-delà. Il s'agit alors de transférer un modèle portuaire métropolitain dont le but était de circonscrire en Europe le risque de propagation de maladies issues des espaces colonisés.

Les ports dans les imaginaires

Bien que moment obligé dans l'imaginaire exotique, en particulier dans la littérature coloniale (roman ou récit de voyage, c'est là que se fait le premier contact entre le héros occidental et le monde colonial), les représentations du port en situation coloniale font rarement en tant que telles l'objet d'études spécifiques même si Marcel Roncayolo avait ouvert la voie dès les années 1990⁷³. Le thème de l'exotisme est en général au cœur des représentations des colonisateurs sur le monde colonisé, or le port colonial apparaît souvent comme

72 Voir Claire Laux, « Mourir en ville : colonisation, épidémies et pratiques mortuaires en Océanie », dans Bernard Andrieu & Gilles Boëtsch (dir.), *Corps du monde*, Paris, Armand Colin, 2013, p. 168-171; *ead.*, « La mort et la ville en Océanie », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 114, n° 4, dir. Philippe Chassaingne, 2007, p. 15-27. Voir aussi Michelle Marimoutou, *Engagisme et contrôle sanitaire. Les lazarets de quarantaine dans les îles du Sud-Ouest de l'océan Indien aux XIX^e et XX^e siècles*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Jacques Weber, université de Nantes, en cours.

73 Marcel Roncayolo, *L'Imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, Marseille, CCIMP, 1990, t. V.

une sorte de zone intermédiaire de moindre exotisme. Clairement, il est le sas entre la métropole et le pays colonisé. Il faut dire que sur ces représentations de ces ports apparaissent – ainsi le souligne Henri Copin à propos de la littérature coloniale en général⁷⁴ – comme le carrefour un peu flou où se mêlent les clichés et stéréotypes liés à l'ailleurs exotisé et à l'esprit d'aventure⁷⁵, les premières analyses et reconnaissance de la culture des colonisés ainsi que les premières interrogations – et le brassage et l'hybridation portuaire y invitent plus que tout autre lieu – sur les effets des rencontres entre les cultures.

228

La richesse des représentations de ces ports coloniaux varie largement selon les aires géographiques considérées en fonction de l'importance de ces ports, de leur ancienneté mais aussi, tout simplement, de la manière dont les populations en présence s'apprécient les unes les autres ou entrent en tensions. Les ports coloniaux de l'Asie du Sud-Est par exemple demeurent jusqu'aux décolonisations un espace de fort investissement et de rencontres entre les imaginaires des habitants bordant la mer de Chine et les Européens⁷⁶. Ces représentations varient également largement selon les époques. Du côté des colonisateurs de nombreux historiens ou spécialistes des littératures coloniales comme Henri Copin soulignent un phénomène de mutation et d'élargissement de la conscience du rapport colonial plus on avance dans l'époque contemporaine. Les différents points de vue, ceux des colons, des colonisés, des voyageurs, sont de moins en moins hermétiques les uns aux autres. Dans le même temps, toute une frange de ces représentations coloniales prend des distances par rapport au discours colonial officiel et bien souvent le port cristallise les critiques, ainsi en témoignent les ouvrages d'Albert Londres, en particulier *Terre d'ébène*, écrit au vitriol. Plus on avance dans le temps, plus on s'éloigne d'une représentation du port colonial comme frontière entre la « civilisation » et la supposée « barbarie », celle-ci étant d'ailleurs déclinée de différentes manières – le port colonial est en effet représenté tantôt comme une tête de pont de la civilisation européenne, lieu à partir de laquelle elle se diffuse, tantôt, au contraire, comme un isolat de civilisation au milieu des « sauvages », une « forteresse ». Paradoxalement, elle est aussi le lieu de la « décivilisation » comme le décrit Claude Farrère dans son roman *Les Civilisés*, décrivant des coloniaux s'acculturant au contact de l'autre, y forgeant une sorte de mystique coloniale ou le colon se « régénère » au contact du colonisé alors qu'il est censé être vecteur de la « mission civilisatrice ». Au sein

74 Henri Copin, *L'Indochine dans la littérature française, exotisme et altérité*, Paris, l'Harmattan, 1996. Du même auteur, *L'Indochine des romans*, Pondichéry, Kailash, 2000.

75 Sur l'esprit d'aventure, voir les travaux de Sylvain Venayre, *La Gloire de l'aventure. Genèse d'une mystique moderne (1850-1940)*, Paris, Aubier, 2002.

76 Denys Lombard (dir.), *Rêver l'Asie*, Paris, éditions de l'EHESS, 1993.

d'une même catégorie, les missionnaires par exemple, on peut trouver les deux types antagonistes de représentation⁷⁷.

La question des représentations n'est évidemment pas seulement question de regards extérieurs portés sur les ports coloniaux, elle touche étroitement à celle des vécus urbain et portuaire en situation coloniale, il ne s'agit pas seulement d'images mais aussi de sensibilités et de sensations. Étonnamment d'ailleurs, chez la plupart des auteurs qui se penchent sur ces questions, l'aspect portuaire passe au second plan dans l'analyse du vécu urbain⁷⁸.

Empreintes coloniales dans les paysages portuaires

Les paysages urbains développés par les Européens dans les ports coloniaux traduisent leur manière de rebâtir une société outre-mer. Combien de ces villes sont ainsi en Amérique des « Newport », des « Nouvelle » (Nouvelle-Orléans) mais aussi, développent à l'époque contemporaine, à la mort de l'exclusif, une autonomie régionale par rapport à la métropole. Ainsi, ces ports se dotent d'un certain nombre de bâtiments fonctionnels qui leur sont propres et qui les inscrivent, à la fois par leurs significations et par leur localisation, dans l'espace, dans la « situation coloniale » lieu par définition de l'ambivalence. De même, le découpage par quartier des villes portuaires éclaire sur la manière dont les différents groupes, ethniques mais aussi sociaux, trouvent leur place et leur mode d'expression dans ces paysages urbains, inscrivant dans la pierre et le cadastre une culture coloniale portuaire. Cela ne touche pas seulement la question des plans d'urbanisme comme reproduction ou non des villes métropolitaines et comme gestion de la question raciale par l'urbanisme. Se mettent également en place dans l'architecture et les paysages urbains des formes de métissages et d'hybridation par des jeux de négociations, de

77 Voir Claude Prudhomme, *Missions et colonisation (XVI^e-XX^e siècles)*, Paris, Cerf, 2004.

78 Des travaux comme ceux de Daniel Nathivel ouvrent sur les liens entre citoyenneté « sensible » et environnement portuaire en situation coloniale. Il s'intéresse par exemple à ce que l'on pourrait appeler un « imaginaire des horizons », c'est-à-dire à la manière dont les flux liés au port peuvent conditionner en particulier les temporalités urbaines. Dans *Politiques d'équipements et services urbains dans les villes du Sud*, dirigé par Chantal Chanson-Jabeur, Catherine Coquery Vidrovitch & Odile Georg (l'Harmattan, Paris, 2004), sur quinze contributions douze concernent des ports coloniaux mais la question du vécu n'est abordée qu'en creux : on comprend – mais implicitement et sans que cela soit jamais étudié systématiquement – comment les logiques d'aménagement ont pu être conduites dans ports à « oublier » la plus grande partie des habitants (l'immense majorité des colonisés mais aussi souvent une partie des colons) au profit de la seule minorité réellement connectée aux réalités économiques portuaires et impériales, ce qui est une quasi constante dans les études économiques portant sur les territoires de la colonisation. Voir Hubert Bonin, Catherine Hodeir & Jean-François Klein (dir.), *L'Esprit économique impérial. Réseaux et groupes de pressions du patronat colonial français (1830-1970)*, Paris, SFHOM, 2008.

mimétisme et de compromis⁷⁹. Les nuances sont ici là aussi nombreuses, avec toujours un *distingo* à opérer entre les ports créations *ex nihilo* des Européens, Japonais ou Américains et les ports précoloniaux repris et transformés par les colonisateurs. Les ports d'Afrique du Nord, qui comme Alger ou Bône préexistent à la conquête coloniale. Cependant, ils voient leurs fonctions économiques, leurs paysages urbains tout comme les représentations qui y sont associées modelées et transformées par cette conquête dont elles ils furent le point de départ avec en particulier des objectifs de contrôle militaire de la ville et des infrastructures portuaires⁸⁰.

POUR NE PAS CONCLURE

230 Comme nous l'annoncions en début, cet article se veut résolument un *work in progress*. Il ne donne donc aucune espèce de conclusion à un travail de recherche étalé sur cinq ans et qui visait à défricher un sujet, ouvrir des pistes. Cependant, nous avons tenté ici, travers les premiers questionnements posés, de démontrer en quoi le « port colonial » est un objet heuristique. Nous avons aussi cherché à ouvrir des pistes de recherches que nous estimons stimulantes et qui, nous l'espérons, permettront de lancer des travaux comparatistes chez les historiens maritimistes travaillant sur d'autres espaces impériaux.

79 Mises par exemple en évidence par Caroline Herbelin dans sa thèse *Architecture et urbanisme en situation coloniale : le cas du Vietnam* (thèse de doctorat en histoire de l'art, sous la dir. de Flora Blanchon, université de Paris-Sorbonne, 2010).

80 Sur le cas d'Alger, voir Jean-Jacques Jordi & Jean-Louis Planche (dir.), *Alger (1860-1939). Le modèle ambigu du triomphe colonial*, Paris, Autrement, 1999 : « Les Français peinent à prendre ce port labyrinthe, les soldats ont grand mal à se repérer dans les dédales des petites rues aussi les premiers aménagements du paysage urbain ont avant tout une fonction militaire, il s'agit de sécuriser la ville ».

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
Sorbonne Université, FED 4124

Thèse soutenue le 17 juin 2019 à Sorbonne Université, le jury étant composé de Mesdames et Messieurs Martine Acerra (professeure émérite, université de Nantes), Pascal Briost (professeur, université François-Rabelais de Tours), Olivier Chaline (professeur, Sorbonne Université, directeur de la thèse), Denis Crouzet (professeur, Sorbonne Université faculté de Lettres), président du jury, Nicholas Rodger (professeur, université d'Oxford, All Souls College), Delphine Tempere (maître de conférences, université Jean-Moulin-Lyon 3).

*

Le début de l'époque moderne est marqué par la diffusion puis la généralisation des armes à feu sur les champs de bataille, puis plus largement au sein des sociétés européennes. Bien qu'il ne s'agisse pas au cours de la période d'une nouveauté complète – puisque l'on rencontre des armes à feu dès le xiv^e siècle, y compris en mer – cette innovation a de profondes conséquences dans l'histoire militaire et politique de l'Occident, qui ont notamment été approfondies autour du débat sur la « révolution militaire » depuis les années 1990¹. Appliqué au domaine naval, ce changement a aussi des conséquences majeures sur les manières de faire la guerre sur mer : l'artillerie remodèle profondément le paradigme général du combat.

En effet, le combat naval était auparavant centré sur des affrontements à courte distance : en l'absence d'armes permettant de décider le combat de loin, les adversaires étaient contraints de se rapprocher jusqu'à arriver bord à bord, puis

1 Voir notamment Geoffrey Parker, *La Révolution militaire. La guerre et l'essor de l'Occident (1500-1800)*, Paris, Gallimard, 1993 ; Clifford J. Rogers (dir.), *The Military Revolution Debate: Readings on the Military Transformation of Early Modern Europe*, Boulder, Westview Press, 1995.

de combattre au corps à corps en une mêlée dont la spécificité nautique était assez faible. Cela est particulièrement vrai pour des batailles navales médiévales en Atlantique qui ressemblent souvent à des mêlées terrestres. L'artillerie change cet état de fait, en fournissant une option viable pour le combat à distance, bien que son perfectionnement et sa mise en action en mer soient plus lent et inégaux que la « révolution » parfois présentée.

236

Cette thèse examine donc l'ampleur et les modalités de ce changement au sein de la phase de transition qui s'étend du début du XVI^e siècle à 1653 : avant ces dates, la quantité et l'efficacité des armes à feu embarquées ne permet pas d'en faire un élément réellement déterminant au sein de la bataille. Puis, à partir de la moitié du XVII^e siècle, l'artillerie devient suffisamment destructrice pour diriger entièrement les modalités du combat en mer, au travers du paradigme de la ligne de bataille, qui consiste essentiellement en un duel d'artillerie à distance. C'est donc une période ambiguë que cette thèse étudie, entre ces deux modèles stables que sont le combat corps à corps et le combat à distance, en tentant d'en restituer les contours et les ambivalences, sans projeter sur les combats et les acteurs étudiés l'issue de cette métamorphose technique qui n'avait rien d'une évidence. Elle se concentre sur le théâtre atlantique, par opposition à un espace méditerranéen où la galère conserve une forte présence et où les tactiques et logiques navales sont très différentes². L'abordage apparaît ainsi en Atlantique comme une des options de l'éventail de techniques de combat, dont il s'agit de mesurer l'importance et les logiques.

Cette thèse vise par ailleurs à appliquer au combat sur mer les acquis du renouvellement de l'historiographie de la guerre depuis une quarantaine d'années. Loin de l'histoire militaire académique et souvent nationaliste du XIX^e siècle, ou de l'intérêt pour la stratégie d'état-major et la tactique, de nouvelles préoccupations historiques ont émergé, notamment autour de l'anthropologie du combat. Ce courant historiographique vise ainsi à mettre en valeur l'individu au sein de la bataille, en se préoccupant des conditions matérielles concrètes des combattants, et de la manière dont ceux-ci les mettent à profit au cœur de la bataille. Appliqué au combat sur mer, cela revient à se soucier non seulement des flottes ou des formations de combat, mais aussi des conditions de navigation, des capacités inégales des navires et de l'expérience de la mer des soldats et des marins.

Le corpus retenu pour cette étude a donc été aussi large que possible, à cheval sur trois des principales puissances atlantiques de cette époque que sont la France, l'Angleterre et l'Espagne. Si la quantité d'archives françaises disponible

2 Par ailleurs étudié par John Francis Guilmartin, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, New York, Cambridge UP, 1974.

sur cette période est très faible – précédant la constitution d'une marine structurée, qui puisse centraliser des archives –, les sources espagnoles se révèlent considérablement plus riches et exploitables. En effet, l'appareil étatique espagnol développé autour des possessions américaines de la couronne d'Espagne, et des convois qui sont organisés à travers l'Atlantique, poussent à la production d'une grande quantité de documents et de récits de batailles navales, qui sont largement mobilisables. Si la conservation des documents est inégale, et la centralisation des archives incertaines, on a toutefois pu tirer profit de la collection Martín Fernández de Navarrete, immense ensemble de copies effectuées au XVIII^e siècle et centralisé au musée naval de Madrid, qui a permis d'accéder facilement à une très grande quantité de documents. Il a donc été possible de procéder à travers un index partiel qui a permis de viser la moitié des tomes de la collection – ce qui aboutit à un ensemble de 50 000 pages, de récits de combats et d'instructions de flottes. Un appareil étatique similaire n'existe pas plus en Angleterre qu'en France à la même époque, mais il a été possible de tirer largement parti de la grande émulation intellectuelle autour des questions de navigation et de guerre sur mer au cours de la période. Un certain nombre de traités théoriques ont donc été imprimés par des théoriciens et praticiens du combat naval anglais, qui ont été mobilisés afin de compléter les sources narratives (racontant des combats) par des sources normatives (cherchant à dégager les règles et les logiques du combat)³. Mentionnons enfin que malgré la rareté déjà évoquée des sources françaises – aussi bien pour des raisons politiques que sont les guerres de Religion à la même époque, que pour des raisons pratiques de centralisation des documents –, on trouve malgré tout plusieurs batailles d'ampleur dont on conserve de bonnes descriptions utilisables. En particulier, l'expédition française vers les Açores en 1582, sous la direction de Philippe Strozzi et qui est défaite par la flotte espagnole ainsi que la bataille dite du Pertuis breton de 1622 entre forces protestantes et royales ont laissé de gros dossiers d'archives dans les manuscrits de la Bibliothèque nationale qui ont été mobilisés. Enfin, des sources archéologiques ont été mobilisées, grâce notamment à l'énorme dossier documentaire de la *Mary Rose*. Ce navire anglais, coulé au large de Portsmouth en 1545, a en effet fait l'objet de campagnes de fouilles extensives au long du XX^e siècle, qui ont amené à son renflouement et à sa transformation en musée. Ces campagnes ont surtout donné lieu à des publications en plusieurs tomes, où la précision des réflexions et des reconstitutions est remarquable, et fournit un point d'entrée unique vers l'univers matériel du combat naval au XVI^e siècle.

3 Mentionnons que cette bipartition entre sources normatives anglaises et récits espagnols n'est évidemment pas stricte : nous disposons de nombre de récits anglais de batailles, comme de traités théoriques espagnols.

Afin d'étudier aussi bien l'évolution technique sur le temps long que l'horizon individuel de la bataille, c'est donc un plan par échelles qui a été choisi, afin de partir des cadres matériels du combat, pour ensuite se rapprocher progressivement de l'individu.

La première partie traite ainsi de l'évolution technique générale à l'échelle de la période. La première sous-partie aborde cette question sous l'angle le plus technique qui soit : le premier chapitre détaille l'évolution des supports mêmes de la guerre sur mer, à savoir les navires, qui subissent de grands changements sur plus d'un siècle, devenant progressivement vers des embarcations plus fines et plus maniables, mais aussi plus adaptées à l'emploi de l'artillerie. C'est sur cet outil en particulier que se concentre le deuxième sous-chapitre, en étudiant le perfectionnement des armes à feu au début de l'époque moderne, ainsi que la variété des armes qui sont mobilisées sur les zones de batailles navales du *xvi^e* et du *xvii^e* siècles. Une attention est portée en particulier aux différents types de pièces et aux modes de chargement des canons qui impliquent de grandes différences dans les possibilités d'emploi de ces armes au combat. Le troisième sous-chapitre se penche enfin sur les limites de ces armes à feu, en rappelant qu'il ne s'agit pas là d'armes miracles qui décideraient instantanément du résultat d'un combat. Au contraire, ce sont des outils compliqués et difficiles à mettre en action, à la précision et l'efficacité très restreintes du fait des performances limitées de ces armes – tout particulièrement en mer, milieu qui rajoute des contraintes considérables sur leur emploi.

238

La deuxième sous-partie étudie ensuite la manière dont ces évolutions sont perçues par les acteurs du temps : tout d'abord en interrogeant la conscience que ceux-ci ont du changement technique qui a lieu sous leurs yeux ; puis en tentant d'identifier des chronologies différenciées, et des spécificités nationales dans la pratique du combat sur mer, spécialement dans le cadre de l'intégration de l'artillerie aux différentes pratiques guerrières.

La deuxième partie se rapproche du combat en considérant cette fois le navire en mer ; c'est-à-dire en replaçant le fonctionnement d'un navire, et les manières dont ces structures et ces modes d'actions évoluent dans la perspective du combat. La première sous-partie évoque ainsi le navire au quotidien : un premier chapitre détaille la diversité des bâtiments au cours de la période, leurs différences essentielles et leurs spécificités aux yeux des contemporains. Un deuxième chapitre détaille le fonctionnement d'un équipage de navire, dans ses côtés positifs comme dans ses dysfonctionnements. Puis un troisième chapitre se rapproche du combat, en voyant comment ce fonctionnement quotidien est modifié par la perspective de la bataille, et comment le navire se prépare à l'horizon de l'affrontement.

C'est ce que détaille la seconde sous-partie à une échelle plus large, en se concentrant sur le fonctionnement d'une flotte et les dispositions des navires à la mer. Un premier chapitre y étudie les fonctionnements en flottes, autour des problématiques de coordination et de communication à la mer. Puis un deuxième chapitre traite du grand arbitre en mer qu'est l'avantage du vent, et des atouts qu'il procure à l'approche du combat. Enfin, le troisième chapitre détaille les manières dont les navires se disposent pour faire face à l'adversaire, et les différentes tactiques qui sont suggérées par les théoriciens du temps.

La troisième partie entre enfin directement dans le cœur du combat. En commençant par la problématique de l'approche, c'est-à-dire la question des distances d'affrontement – particulièrement décisive dans le cadre d'une artillerie à l'efficacité inégale. Un premier chapitre détaille ainsi l'art et les limites du tir en mer, tandis qu'un second étudie l'enchaînement des séquences du combat au cours du rapprochement qui mène à l'abordage. En particulier, on s'y concentre sur la question du contrôle sur les hommes et leur nervosité, afin de les amener à ne tirer qu'au dernier moment, pour maximiser l'efficacité d'une artillerie difficile à recharger.

La deuxième sous-partie examine ensuite frontalement la question des moyens de l'abordage : comment passer sur un pont ennemi, et par où ? Un premier chapitre traite ainsi des angles et des lieux les plus favorables, tandis qu'un second examine les dangers du passage, et les manières de structurer l'équipage et les combattants pour limiter autant que possible le danger.

Puis la troisième sous-partie plonge au cœur du chaos du combat, en détaillant dans un premier chapitre le désordre et la confusion qui y règnent, notamment à travers un brouillage sensoriel total ; et sur les réponses pour faire face à cette désorientation. Un deuxième chapitre examine la question des blessures qui y sont infligées, comme une fenêtre ouverte sur l'horizon matériel de ce combat, et les dégâts qu'il fait sur les hommes. Le troisième chapitre examine ensuite le rôle d'un personnage important entre tous, qu'est le capitaine, chargé à la fois de mener et d'organiser ses hommes, véritable principe structurant du combat.

Enfin, la dernière sous-partie examine la question de la fin du combat : qu'est-ce qui permet l'arrêt d'un combat bord à bord, où la fuite est pour ainsi dire impossible ? Les chapitres y examinent successivement la durée du combat, puis les éventualités de sa fin que sont l'annihilation, la perte d'éléments clés comme le capitaine, et la reddition, dont il faut alors détailler les modalités et les normes.

Au terme de cette thèse, il faut constater les ambiguïtés et les pas de côté du progrès technique dans l'évolution de l'art de la guerre sur mer : si les armes à feu sont très tôt mises en action en mer, il faut pourtant souligner les grandes limites à leur emploi. Les canons se caractérisent en effet comme des outils imprécis

au cours de la période, difficulté encore renforcée par les aléas du maniement des navires, ce qui explique la longue rémanence des techniques d'abordage et de combat rapproché dans l'Atlantique du début de l'époque moderne. Il faut aussi et surtout souligner la grande brutalité de ces batailles pour ceux qui y étaient plongés, faisant du combat en mer un moment chaotique et aléatoire, où la survie se révélait particulièrement précaire.

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 déplorable 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.

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^e-XX^e 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^e 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^e-XIX^e 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^e-XVII^e siècle), puis le destin de la flottille atlantique au temps des monopoles et de l'exclusif colonial (XVIII^e siècle) et celui de barques recentrées sur l'économie du sel, et examine le triomphe de l'artisanat, dans un XIX^e 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^e-xviii^e 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^e 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^e 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^e au xvi^e 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^e et XVIII^e 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^e 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^e au XX^e 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^e siècle et des ingénieurs du génie maritime de l'envergure de Henry Dupuy de Lôme¹, 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^e 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^e 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 aiguë 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^e-XIX^e 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^{re} 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^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