

Revue d'histoire maritime

22
23

PDF complet – 979-10-231-1371-6

L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au ^{xx}e siècle

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Charline,
Gérard Le Bouëdec
& Jean-Pierre Poussou

n° 22 - 23
L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité
au xx^e siècle

David Plouviez (dir.)

Depuis la parution en 1989 du célèbre ouvrage de John Brewer, *The Sineus of Power*, l'analyse de l'économie de la guerre navale est très présente chez les historiens britanniques. À travers ce numéro double, la *Revue d'histoire maritime* souhaite qu'elle prenne bonne place dans l'historiographie française. Le dossier présente ainsi tour à tour comment la piraterie de l'époque hellénistique doit être comprise comme une activité de prédation maritime et non pas seulement analysée en termes de guerre sur mer, quelles contraintes financières et quels enjeux politico-économiques ont présidé à l'activité navale fatimide en Égypte, ou bien encore comment le Parlement français, au début de la Troisième République, n'a cessé de chercher à imposer à la Marine son contrôle, notamment financier, par l'intermédiaire des budgets.

Six études, qui accompagnent le dossier, composent la rubrique *Varia* : les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au xviii^e siècle ; la Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest à l'époque moderne ; les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au xix^e siècle : un regard intime et singulier ; naviguer en Normandie littorale vers 1660 ; de l'Ancien Régime au Premier Empire : les officiers et les équipages de la marine militaire française ; la Grande Guerre sur mer : la Marine et les marins en guerre.

Depuis 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.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

40 €
979-10-231-0568-1



**Revue
d'histoire
maritime**

**22
23**

**L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au xx^e siècle**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1371-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1372-3

Dossier. Introduction – 979-10-231-1373-0

Dossier. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1374-7

Dossier. David Bramoullé – 979-10-231-1375-4

Dossier. Christophe Masson – 979-10-231-1376-1

Dossier. Isabelle Theiller – 979-10-231-1377-8

Dossier. Benjamin Darnel – 979-10-231-1378-5

Dossier. Augustín González Enciso – 979-10-231-1379-2

Dossier. Olivier Corre – 979-10-231-1380-8

Dossier. David Plouviez – 979-10-231-1381-5

Dossier. Patrick O'Brien – 979-10-231-1382-2

Dossier. Sébastien Nofficial – 979-10-231-1383-9

Dossier. Frédéric Staffroy – 979-10-231-1384-6

Varia. Thierry Allain – 979-10-231-1385-3

Varia. Youenn Le Prat – 979-10-231-1386-0

Varia. Patrick Louvier – 979-10-231-1387-7

Varia. Édouard Delobette – 979-10-231-1388-4

Varia. André Zysberg – 979-10-231-1389-1

Varia. Tristan Lecoq – 979-10-231-1390-7

Chroniques. Caroline Mougne – 979-10-231-1391-4

Chroniques. Thomas Vaisset – 979-10-231-1392-1

Comptes-rendus – 979-10-231-1393-8

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

**Revue dirigée par Olivier Chaline,
Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou**

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 (21) était consacré aux *Nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine*.

Le prochain numéro (24) portera sur *La Gestion et l'exploitation des ressources de la mer de l'époque moderne à nos jours*.

Comité scientifique international

Nicholas Rodger (All Souls Oxford College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Christian Buchet, Gilbert Buti, commissaire général Vincent Campredon, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrière, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de rédaction

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

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime
Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
F-75230 Paris cedex 05

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	9
---------------------------	---

I. DOSSIER

L'ÉCONOMIE DE LA GUERRE NAVALE, DE L'ANTIQUITÉ AU XIX^e SIÈCLE

Introduction

David Plouviez	17
----------------------	----

Économie des activités de prédation maritime à l'époque hellénistique

Jean-Marie Kowalski	27
---------------------------	----

Financer l'activité navale fatimide en Égypte (973-1171) : contraintes financières et enjeux politico-économiques

David Bramoullé	43
-----------------------	----

Financer les flottes de guerre : Administrations et usages français en Italie à l'époque du Grand Schisme d'Occident

Christophe Masson	63
-------------------------	----

Les salaires des ouvriers de marine au Clos des Galées de Rouen, chantier naval du roi au xiv^e siècle

Isabelle Theiller	77
-------------------------	----

Anatomie financière d'une défaite navale : coûts d'exploitation et gestion budgétaire de la Marine de Louis XIV pendant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714)

Benjamin Darnell	95
------------------------	----

Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733)

Augustín González Enciso	117
--------------------------------	-----

Les fournisseurs locaux de l'arsenal de Brest au xviii^e siècle

Olivier Corre	137
---------------------	-----

Entre « l'État et le marché » : La fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823

David Plouviez	157
----------------------	-----

La puissance navale et la précoce industrialisation de l'économie de l'île de Grande-Bretagne, de l'époque de Cromwell au triomphe de Nelson

Patrick O'Brien	175
-----------------------	-----

Le Parlement français et le coût de sa flotte de guerre 1871-1914 Sébastien Nofficial	195
Défense des bases navales et crises économiques :Le Parlement au soutien de la Marine (1919-1931) Frédéric Saffroy	213

II

VARIA

Retour d'expérience maritimeLes marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIII ^e siècle Thierry Allain	235
« Moi je distingue une galère/Au pavillon sicilien » La Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest (France, îles Britanniques) à l'époque moderne Youenn Le Prat	253
Les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au XIX ^e siècle : un regard intime et singulier ? Patrick Louvier	277
Naviguer en Normandie littorale vers 1660 Édouard Delobette	303
De l'Ancien Régime au Premier Empire:Les officiers et les équipages de la marine militaire française André Zysberg	345
La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre Tristan Lecoq	369

III

CHRONIQUES

Mémoires de masters, thèses et habilitations en histoire maritime soutenus en 2015	405
Exploitation et utilisation des invertébrés marins durant la protohistoire sur le territoire continental et littoral Manche-Atlantique français Caroline Mougne	409
L'Amiral Georges Thierry d'Argenlieu. La mer, la foi, la France Thomas Vaisset	415

IV
COMPTES RENDUS

Paolo Calcagno, <i>Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal quattrocento alla grande guerra</i>	425
David Plouviez, <i>La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle</i>	427
Jacques Péret, <i>Capitaine Rochelais. Joseph Micheau. Négrier, corsaire et marin de la République (1751-1821)</i>	431
Bernard Costagliola, <i>Darlan. La collaboration à tout prix</i>	434
Christian Borde et Éric Roulet (dir.), <i>Les Journaux de bord, XIV^e-XX^e siècle</i>	436

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Comme cela a presque toujours été le cas depuis la reprise de la *Revue d'histoire maritime* en 2004, avec la parution du numéro 4, le présent numéro – qui est le vingt-deuxième –, est construit autour d'un dossier qui en constitue la plus grande part. Il a été conçu, proposé et préparé par David Plouviez qui, comme il l'explique dans la présentation de ce dossier, a voulu non pas relancer – car il n'y a jamais eu de véritable développement à cet égard –, mais permettre que se mette en place dans l'historiographie française une analyse de l'économie de la guerre navale, très présente chez nos amis britanniques, en particulier depuis la parution en 1989 du célèbre ouvrage de John Brewer, *The Sinews of Power*¹. Certes, les aspects économiques de la guerre navale n'ont pas été ignorés jusqu'ici et nous disposons même d'un ensemble remarquable d'études sur les arsenaux et leur contexte ou importance économique, à commencer par les travaux de David Plouviez lui-même², mais force est bien de reconnaître que l'analyse économique de la guerre navale est restée limitée même si, actuellement, pour les xvii^e-xviii^e siècles les travaux en cours de Caroline Le Mao sont tout à fait importants et non moins prometteurs³.

On ne peut donc qu'être d'accord avec David Plouviez lorsqu'il souligne que ce numéro « est le premier apport francophone entièrement consacré à l'économie de la guerre navale ». Le maître d'œuvre l'a voulu très ouvert, dans

- 1 John Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*, New York, Knopf, 1989.
- 2 David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au xviii^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014. Le livre pionnier a été celui de René Mémain, *La Marine de guerre sous Louis XIV. Le Matériel. Rochefort, arsenal modèle de Colbert (1666-1690)* (Paris, Hachette, 1937), ouvrage dont les apports ont été amplifiés par Martine Acerra, *Rochefort et la construction navale française. 1661-1815* (Paris, Librairie de l'Inde, 1993). Voir encore Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2015.
- 3 Caroline Le Mao, « Financer la Marine en temps de conflit : l'exemple de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) », *Revue d'histoire maritime*, n°14, « Marine, État et politique », 2011, p. 285-319 ; *id.*, « La guerre : un stimulant économique ? Bordeaux et la guerre de la Ligue d'Augsbourg 1688-1697 », *Histoire, Économie & Société*, vol. 32, n° 1, mars 2013, en ligne, disponible à l'adresse : https://www.jstor.org/stable/23614435?seq=1#page_scan_tab_contents, consulté le 24 mai 2017 ; *id.*, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015.

la mesure même où il s'agissait pour lui d'inciter à ce que se mette en place une historiographie francophone conçue dans cette optique, ce qui veut dire qu'elle ne doit en rien se limiter à l'espace français ou à la période qui commence au XVII^e siècle. Effectivement, le premier texte du dossier montre, sous la plume de Jean-Marie Kowalski, comment la piraterie de l'époque hellénistique doit être comprise comme une activité de prédation maritime et non pas seulement analysée en termes de guerre sur mer. Néanmoins, c'est essentiellement autour des problèmes liés au financement des flottes de guerre qu'est construit le cœur du dossier. David Bramoullé expose quelles contraintes financières et quels enjeux politico-économiques ont présidé à l'activité navale fatimide en Égypte (973-1171), cependant qu'à l'occasion des interventions en Italie de Louis I^{er}, duc d'Anjou, de 1382 à 1384, puis de Louis, duc d'Orléans, de 1394 à 1396, avec passage de la seigneurie de Gênes à Charles VI jusqu'en 1409, Christophe Masson montre comment fut financée « l'armée de mer » qu'il fallut adjoindre aux troupes terrestres. Dans le premier cas, la Marine devint « la principale force de résistance des Fatimides à l'avancée franque » ; ils réussirent à la doter de marins professionnels et, même si l'équilibre en resta précaire, à lui procurer un financement efficace. Dans le second cas, il n'y eut pas de création d'une nouvelle institution financière mais une utilisation plus efficace des modes de financement de la guerre sur mer déjà existants. Tout fut bien plus difficile dans la république parlementaire française au cours des années qui séparèrent la guerre de 1870 de celle de 1914 : Sébastien Nofficial expose comment le Parlement n'a cessé de chercher à imposer à la Marine son contrôle, notamment financier, par l'intermédiaire des budgets, tant et si bien qu'avec les politiques opposées des ministres successifs et les interventions des parlementaires, celle-ci n'eut aucune unité de direction au cours de la période, tout en réussissant *in fine* à reprendre son autonomie au moins partiellement, le tout laissant une réelle impression de brouillage. On aboutit même, par suite du jeu politique, avec la Jeune École de l'amiral Aube, titulaire du ministère en 1886 et 1887, à un choix d'expérimentations dont les résultats furent loin d'être positifs.

Il est vrai qu'à toute époque le coût de la construction, de l'entretien et des réparations ou reconstructions d'une flotte a été considérable, ce qui constituait une énorme difficulté pour les gouvernants. Elle fut surmontée en Espagne, après 1715, sous l'impulsion principalement de Patiño qui domina cette politique de 1726 à 1736, à la fois comme secrétaire d'État à la Marine et des Indes et comme secrétaire d'État aux Finances. Il réussit à faire renaître, nous explique Agustín González Enciso, une flotte espagnole en faisant appel à toutes les ressources de la monarchie, y compris les chantiers de La Havane, ce qui se concrétisa, lors de la guerre de Succession de Pologne, avec l'envoi à la fin de novembre 1733, d'une flotte de seize navires qui quitta Barcelone pour l'Italie.

Mais si de tels efforts pouvaient être réalisés, il était fort difficile de les maintenir. Ce fut le talon d'Achille du remarquable effort maritime tenté par la France de Louis XIV à partir de la politique de Colbert, dont on sait qu'elle déboucha sur l'échec au moment de la guerre de Succession d'Espagne. Benjamin Darnell nous montre, dans un article très brillant, comment très vite au cours du conflit il ne fut plus possible de financer cette Marine : à la différence du Royaume-Uni, la France du Roi-Soleil ne réussit jamais à se doter, dans ce domaine, des moyens nécessaires et, au demeurant, les structures administrativo-financières ne le permettaient pas. Il est vrai que la menace terrestre était beaucoup plus considérable. Or l'adversaire avait justement fait un choix inverse : celui d'asseoir sa domination sur la puissance maritime. Pour Patrick O'Brien – dont le texte parfois provocant est au plus haut point suggestif – ce qui fut essentiel, ce fut de s'assurer une domination commerciale basée sur la prééminence maritime, et de la conserver, ce qui reposa sur une puissante marine de guerre, la plus puissante qui soit du milieu du XVII^e au début du XX^e siècle. Par delà les péripéties de l'histoire politique anglaise, il exista à cet égard un consensus profond entre les souverains, leurs gouvernements et les élites politiques et économiques. La *Royal Navy* fut donc dotée d'un système de financement non seulement efficace mais dont les montants qui en résultèrent, ne cessèrent de s'élever pour lui permettre d'être toujours la première. Il y voit une unité profonde de l'histoire britannique au cours de la période, et pourfend à cet égard ce qu'il considère comme une véritable cécité de ceux qui ont écrit sur l'histoire politique, sociale et navale du Royaume-Uni.

Ces articles de fond, et de grande portée, sont accompagnés de quatre études très précises qu'il sera possible d'intégrer dans des vues générales, le moment venu. Tel est le cas de l'étude du « salaire des ouvriers de marine au Clos des Galées, chantier naval du roi à Rouen au XV^e siècle » (Isabelle Theiller), de celle de la fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle, entre 1781 et 1817 (David Plouviez), ou encore de celle des « fournisseurs des petits marchés de l'arsenal de Brest de 1776 à 1783 » (Olivier Corre). Pour sa part, Frédéric Saffroy attire l'attention sur la question de la défense des côtes, à travers l'étude des crédits qui y sont affectés par le Parlement de 1919 à 1931 ; ce n'était pas un objectif prioritaire malgré une progression finale puisque les crédits passèrent de 0,68 % de budget de la Marine en 1926 à 4,56 % en 1931.

Thierry Allain avait proposé de joindre un dossier annexe consacré à la présence des Nordiques en Méditerranée. Divers retards et complications ont eu pour résultat que ce ne fut pas possible mais trois articles des *varia* sont issus de cette initiative. Le premier, œuvre de Thierry Allain lui-même, analyse, à partir des dépositions des capitaines marchands hollandais devant la chambre des assurances et avaries d'Amsterdam, mais aussi des archives

du consulat hollandais de Smyrne où l'on trouve des dossiers de fortunes de mer abondamment nourris des témoignages des acteurs, les avatars qui furent ceux des marins de ce pays en Méditerranée. Il en résulte des données très riches sur l'activité commerciale des Néerlandais dans la mer fermée. Quant à Patrick Louvier, il expose comment les officiers de la *Royal Navy* ont perçu la Méditerranée et les Méditerranéens au cours du XIX^e siècle ; il s'agit d'un beau morceau d'histoire des voyages appliqué à l'histoire navale. Ces hommes venus du Nord qui séjournèrent dans la mer fermée plusieurs mois, y développèrent également tout un ensemble de chansons dont Youenn Le Prat nous montre l'intérêt, même si ces marins n'en eurent jamais qu'une vision très partielle.

12

Avec André Zysberg, il s'agit encore d'officiers et d'équipages, cette fois ceux de la marine militaire française durant la Révolution et le Premier Empire. L'idée force du texte, qui rompt avec une historiographie dominante, est que malgré l'épuration révolutionnaire, la valeur de notre marine fut, jusqu'à Trafalgar, très supérieure à ce que l'on a avancé ; mais ensuite « les carottes sont cuites ». Nous remontons au milieu du XVII^e siècle avec un élève d'André Zysberg, Édouard Delobette, qui poursuit avec constance l'étude des activités maritimes de la Normandie orientale sous le Roi-Soleil. Cette fois, il s'agit d'analyser l'intégration dans le cabotage des nombreux petits ports et havres de la province, incapables d'accueillir des bateaux d'un certain tonnage, mais essentiels pour les échanges de l'arrière-pays.

Les *varia* se terminent avec une remarquable analyse de Tristan Lecoq, lequel, reprenant une problématique abordée récemment dans notre revue, revient sur l'étude de la Grande Guerre sur mer d'une manière tout à fait décapante. Il en apporte une analyse globale très neuve qui rappelle les contrastes nombreux de ce conflit sur le plan maritime. Ce fut un triomphe des puissances maritimes alors que les opérations navales furent finalement peu nombreuses et que la guerre fut gagnée sur terre. L'ensemble a pour résultat que les *varia* de ce numéro sont particulièrement riches et suggestifs.

Comme nous le faisons régulièrement, la constitution d'une liste des soutenances de masters, de thèses et d'habilitations dans les différentes universités de notre pays ouvre elle aussi des horizons tout à fait intéressants en montrant dans quelles directions se positionne la recherche en histoire maritime aujourd'hui. Deux positions de thèses, celles de Caroline Mougne et de Thomas Vaisset, si différentes l'une de l'autre, vont dans le même sens, tout comme les nombreux comptes rendus qui viennent compléter ce numéro s'inscrivant dans un ensemble désormais très riche qui, depuis le numéro 4 jusqu'à celui-ci, représente plus de six mille trois cents pages parues en une dizaine d'années !

P.-S. : Cet éditorial est le dernier que j'aurai rédigé pour la *Revue d'histoire maritime*. Je n'abandonne pas celle-ci et je continuerai à apporter une contribution aux activités du bureau éditorial, mais il est temps de céder la main après plus de douze années d'un travail souvent très lourd, même s'il fut très enrichissant.

Je n'étais pas à proprement parler un spécialiste d'histoire maritime mais après les départs à la retraite de Michel Mollat du Jourdin et surtout de Jean Meyer, il s'agissait à la fois de sauver le laboratoire d'histoire maritime de la Sorbonne que celui-ci avait fondé, laboratoire qui tenait alors une place essentielle dans ce domaine historique, et de faire revivre la *Revue d'histoire maritime* fondée par Étienne Taillemite et Denis Lieppe. Mon intérêt pour l'histoire économique et pour l'histoire des îles Britanniques à l'époque moderne et au XIX^e siècle m'ont poussé à le faire au début des années 2000. Maintenant, le relais doit être transmis et je suis très heureux de voir que des mains expertes sont en train de le saisir fermement.

L'économie de la guerre navale

De l'Antiquité au xx^e siècle

INTRODUCTION

David Plouviez

Université de Nantes, CRHIA EA 1163

« Il est d'usage, lorsqu'on écrit sur la guerre et les armées, d'éviter si possible de donner à son lecteur le mal de mer ; l'une des raisons étant que leur spécificité, leur singularité, fait de la marine et de la guerre navale des phénomènes qui ressemblent peu aux opérations terrestres de l'infanterie. »

Franco Cardini, *La Culture de guerre*, 1992

C'est avec cette entrée en matière teintée d'humour que Franco Cardini aborde le thème des marines et des conflits navals dans un essai suggestif consacré à *La Culture de guerre*. Les « quelques pages nécessaires mais, ô combien, insuffisantes¹ » que livre l'auteur sur ces questions traduisent la difficulté d'interpréter le processus de navalisation que connaît l'Europe à partir de la fin du Moyen Âge et, corollaire, de le lier au paradigme global de la « révolution militaire² ». Les très nombreux débats suscités par ce concept, qu'on y adhère ou non, ont d'ailleurs fait peu de cas des spécificités navales, laissant en marge un phénomène dont les conséquences – militaires, économiques, sociales

- 1 Franco Cardini, *La Culture de guerre*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1992, p. 284
- 2 John F. Guilmartin rappelle « les trois temps » de l'émergence de la notion de « révolution militaire » en indiquant qu'elle naît sous la plume de Charles Oman en 1885, dans son ouvrage consacré aux armées des Habsbourg d'Espagne et d'Autriche au XVI^e siècle, *The Art of War in the Middle Ages, A. D. 378-1515* (Oxford, Blackwell, 1885), avant d'être réintroduite par Michaël Roberts en 1956 à l'occasion de sa conférence inaugurale à l'université de Belfast. Mais c'est Geoffrey Parker qui relance le débat avec, notamment, la publication en 1988 de son essai, *The Military Revolution. Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800* (Cambridge [U.K.], Cambridge University Press, 1988), traduit en français en 1993 sous le titre *La Révolution militaire. La guerre et l'essor de l'Occident, 1500-1800* (Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1993) ; John F. Guilmartin, « La Révolution militaire dans la guerre sur mer au début de l'époque moderne : origines technologiques, résultats opérationnels et conséquences stratégiques », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, « Marine, État et Politique », 2011, p. 223-237, *loc. cit.*, p. 223-224.

et technologiques – tardèrent à être analysées³. Sauf à prendre uniquement en compte l'historiographie anglaise, pour laquelle le tropisme naval est une évidence, l'histoire de la guerre, y compris dans ses renouvellements les plus récents, s'aventure peu en mer.

À la faveur du renouveau de la recherche internationale en histoire maritime depuis une trentaine d'années, l'histoire navale suscite à nouveau de l'intérêt mais les conditions économiques globales de l'élaboration des flottes comme la réalité du combat en mer représentent des objets historiques qui mériteraient un investissement bien plus important⁴. Les articles rassemblés dans ce dossier ont l'ambition de contribuer au premier thème en analysant sur la longue durée ce qu'ont pu représenter la mise en œuvre et l'entretien des flottes de guerre sur les organisations politiques et leurs économies. Il s'agit du premier apport francophone entièrement consacré à l'économie de la guerre navale et c'est à l'honneur de la *Revue d'histoire maritime* de participer à une historiographie qui, à l'étranger, est en plein renouvellement sur ces problématiques.

18

Pour saisir l'origine de ce renouvellement à l'échelle internationale, il faut revenir aux discussions animées des historiens britanniques après la publication d'un ouvrage de John Brewer paru en 1989 qui a représenté une rupture historiographique majeure, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*⁵. L'auteur met en lumière le rôle capital joué par l'entretien d'une force militaire, et notamment navale, dans le processus de construction de l'État anglais à partir de la Glorieuse Révolution⁶. Si de nombreux travaux antérieurs avaient commencé à nourrir cette thèse⁷, Brewer pose clairement

3 En relançant la question de l'existence d'une « révolution militaire », Geoffrey Parker est le premier à inclure les changements navals dans son analyse (*The Military Revolution, op. cit.*, p. 111-143). Il faut bien reconnaître qu'il n'a pas été suivi. Nicholas Rodger repère un seul contre exemple avec l'ouvrage de Jeremy Black, *A Military Revolution? Military Change and European Society, 1550-1800* (Basingstoke, Macmillan Education, 1990) ; Nicholas A. M. Rodger, « War as an Economic Activity in the "Long" Eighteenth Century », *International Journal of Maritime History*, vol. 22, n° 2, 2010, p. 1-18.

4 Pour une mise au point de toutes ces évolutions historiographiques jusqu'en 2010 : Sylviane Llinarès et Philippe Hrodej, « La mer et la guerre à l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, « La Recherche internationale en histoire maritime. Essai d'évaluation », 2010, p. 317-339 ; Olivier Chaline, « La guerre sur mer (rapport de synthèse) », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, p. 389-395.

5 John Brewer, *The Sinews of Power. War, Money and the English State, 1688-1783*, New York, Knopf, 1989.

6 Rafael Torres Sánchez, « The Triumph of the Fiscal Military State in the Eighteenth Century. War and Mercantilism », dans Rafael Torres Sánchez (dir.), *War, State and Development: Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2007, p. 13-44.

7 Rafael Torres Sánchez rappelle (art. cit., p. 18) que les travaux de Daniel Baugh sur la *Royal Navy (British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton, Princeton University Press, 1965 ; *Naval Administration, 1715-1750*, Greenwich, Publications of the Navy

la relation complexe entre l'efficacité de l'État – rationalisation de la prise de décision, développement d'une bureaucratie professionnelle, mise en œuvre d'une fiscalité complexe et efficace, etc. –, la croissance économique et la capacité d'intervention militaire. La réception de son ouvrage a dépassé les espérances. Dès lors, ce modèle interprétatif de l'hégémonie britannique au XVIII^e siècle, qualifié d'État militaro-fiscal, ne pouvait échapper à un débat historiographique intense, d'abord outre-Manche. Car, si la thèse principale de Brewer, la guerre comme ferment de la construction de l'État et du développement d'un modèle économique différent, ne fut pas franchement remise en question sur le fond, elle a connu en revanche de nombreux ajustements.

Ainsi, de nombreux historiens firent remonter la naissance de cet « État militaro-fiscal » aux années 1640, moment de la première guerre civile anglaise⁸, une période clé où l'État se serait appuyé sur les différents pouvoirs locaux pour asseoir sa légitimité et mobiliser des ressources pour la guerre. Sous couvert d'un déplacement du curseur chronologique, c'est en réalité l'idée d'un État tout puissant qui est battue en brèche, ce qui constitue l'une des principales critiques – sans doute la première – à l'égard des travaux de Brewer. Cette remise en question s'appuyait autant sur des travaux d'histoire économique qui montraient, à l'échelle microéconomique, les circuits de financement locaux de la guerre, que sur d'autres, issus des renouvellements autour du concept d'absolutisme, qui marquèrent les décennies 1980 et 1990. Ainsi, lorsque John Cookson démontre que le gouvernement anglais a dû composer de façon inédite avec les pouvoirs locaux au cours des *French Wars* pour mobiliser les ressources militaires⁹ ou que Philip Harling et Peter Mandler analysent le démantèlement de cet État militaro-fiscal dans les dernières années des guerres napoléoniennes¹⁰, les Anglais n'acceptant plus de payer un si lourd tribut au conflit, c'est à nouveau une charge contre *The Sineus of Power* où Brewer décrit une machine étatique omnipotente, en particulier au travers de deux institutions qu'il estime clés, le *Navy Board* et le *Treasury Excise*. Par réaction, des travaux ont entrepris de réévaluer le rôle et l'efficacité de l'Administration anglaise, en particulier celle de la *Royal Navy* qui avait pourtant déjà donné lieu à de nombreuses analyses. Dans ces ouvrages, les performances du *Navy Board* comme du *Victualling*

Records Society, CXX, 1977), ou encore ceux de Peter Mathias et Patrick K. O'Brien (« Taxation in Britain and France, 1715-1810: A Comparison of the Social and Economic Incidence of Taxes Collected for the Central Governments », *The Journal of European Economic History*, n° 5, 1976, p 601-650) avaient plus que largement initié la thèse de Brewer.

8 James S. Wheeler, *The Making of a World Power. War and the Military Revolution in Seventeenth-Century England*, Stroud, Sutton, 1999.

9 John Cookson, *The British Armed Nation. 1793-1815*, Oxford, OUP, 1997.

10 Philip Harling et Peter Mandler, « From "Fiscal-Military" State to Laissez-Faire State. 1760-1850 », *Journal of British Studies*, n° 32, 1993, p. 44-70.

Board, par exemple, sont remises en question et certains de leurs auteurs concluent bien souvent à des défaillances qui ne permettent pas toujours de distinguer ces institutions de leurs homologues en Europe¹¹. Ces approches sont néanmoins loin de faire l'unanimité parmi les historiens britanniques, pour preuve les récentes analyses divergentes concernant le fonctionnement du *Victualling Board* à la fin du XVIII^e siècle¹². Mais ces nouveaux travaux consacrés à la bureaucratie anglaise ont eu le mérite de réévaluer certaines de ses pratiques – son expertise technique et économique, ses relations avec le monde économique, etc. – tout en montrant que, même imparfaites, les institutions tributaires de la guerre avaient tout de même connu de réels progrès logistiques au XVIII^e siècle.

20

En outre, en centrant son analyse sur les capacités nouvelles de l'Angleterre à s'engager dans les différents conflits européens à partir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, Brewer a été accusé de faire de la guerre une fin et non plus un moyen. Cette « approche belliciste¹³ » de la construction de l'État a été contestée par de nombreux auteurs qui ont rappelé que l'objectif ultime de l'Angleterre au XVIII^e siècle était la domination commerciale. C'est notamment le cas de Patrick O'Brien qui réaffirme le poids considérable occupé par la *Royal Navy* dans la mutation des institutions anglaises – transformant le néologisme « militaro-fiscal » en « navalo-fiscal » –, tout en insistant sur l'idée que la force navale permettait de soutenir le commerce qui, à son tour, nourrissait une fiscalité qui donnait à l'Angleterre les moyens de ses ambitions, notamment dans le domaine militaire¹⁴.

Depuis une dizaine d'années, un *statu quo* historiographique semble se dégager au Royaume-Uni si bien que la thèse de Brewer ne fait plus l'objet de vifs débats, ce qui n'empêche nullement les recherches sur l'économie et la

11 C'est notamment le cas de plusieurs contributions rassemblées par Lawrence Stone dans *An Imperial State at War: Britain from 1688 to 1815*, London/New York, Routledge, 1994.

12 Roger Knigh et Martin Wilcox, *Sustaining the Fleet War, the British Navy and the Contractor State, 1793-1815*, Woodbridge, Boydell Press, 2010 ; Janet Macdonald, *The British Navy's Victualling Board, 1793-1815: Management, Competence and Incompetence*, Woodbridge, Boydell Press, 2010. Voir les comptes rendus comparés de Nicholas Rodger à propos de ces deux ouvrages dans *The English Historical Review*, vol. 126, n° 519, 2011, p. 465-466.

13 Philip Gorski, « Beyond Marx and Hintze ? Third-Wave Theories of Early Modern State Formation », *Comparative Studies in Society and History*, vol. 43, n° 4, 2001, p. 851-861, cité par Rafael Torres Sánchez, « The Triumph of the Fiscal Military State in the Eighteenth Century », art. cit., p. 17.

14 Parmi l'abondante production de l'auteur : Patrick Karl O'Brien, « Inseparable Connexions: Trade Economy, Fiscal State and the Expansion of Empire. 1688-1815 », dans Peter Marshall (dir.), *The Oxford History of the British Empire. The Eighteenth Century*, Oxford, OUP, vol. 2, 1998 ; *id.*, *Fiscal and Financial Preconditions for the Rise of British Naval Hegemony, 1485-1815*, London, Economic History Working Paper, 2005, 91/01.

guerre de se poursuivre très activement¹⁵. En revanche, la postérité du concept d'État militaro-fiscal est évidente dans d'autres pays comme en témoigne l'appropriation qu'en ont faite de nombreux historiens afin d'expliciter certaines trajectoires étatiques ou, au contraire, de minorer la singularité anglaise en tentant une approche comparative. À cet égard, en s'appuyant sur les cas de l'Espagne, de la Suède et des Provinces Unies, l'analyse de Jan Glete reste la plus féconde et le conduit à isoler plusieurs voies nationales pour aboutir à un État militaro-fiscal¹⁶. D'autres travaux contemporains, certains très iconoclastes¹⁷, ont eu une démarche similaire et concluent à chaque fois à l'existence d'un État se structurant autour de la guerre et mettant en œuvre une économie et une fiscalité idoines. Toutes ces approches démontrent en creux la puissance opératoire du concept d'État militaro-fiscal mais témoignent aussi de sa dilution tant ces travaux sont parfois éloignés des propositions de départ de Brewer. Par exemple, considérer indistinctement les conséquences de la mise en œuvre d'une force terrestre et d'une force navale s'avère peu pertinent. En dépit des nombreuses critiques adressées à Brewer, l'effet d'entraînement de la *Royal Navy* sur l'État et l'économie est une hypothèse qui n'a pas été remise en question, mieux elle a été enrichie par plusieurs historiens, à commencer par Patrick O'Brien. Quitte à transposer à d'autres États le concept de Brewer, il s'agit de ne pas perdre de vue les spécificités navales, d'aller au-delà d'une analyse trompeuse des budgets militaires pour envisager ce qu'implique vraiment l'élaboration d'une marine¹⁸, aspect minoré par certains de ces travaux.

15 Nicholas A. M. Rodger, « War as an Economic Activity in the "Long" Eighteenth Century », art. cit.

16 L'ouvrage de Jan Glete représente, pour ce thème, un modèle d'histoire comparative : Jan Glete, *War and the State in Early Modern Europe: Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660*, London/New York, Routledge, 2002.

17 En 2006, Dunning et Smith affirment que la Russie aurait été le premier État du genre au ^{xvi} siècle : Chester Dunning, Norman S. Smith, « Moving Beyond Absolutism: Was Early Modern Russia a "Fiscal-Military State" », *Russian History*, vol. 33, n° 1, 2006, p. 19-44. Ranveig Låg Gausdal qualifie ainsi la Norvège au ^{xvii} siècle : Ranveig Låg Gausdal, « Statsveksten og det norske stattholderembetet på 1600-tallet » [« The Increasing Power of the State and the Norwegian Governor General in the Seventeenth Century »], *Historisk Tidsskrift*, vol. 84, n° 1, 2005. Le travail le plus inattendu revient à Tesegaye Tegenu qui fait de l'Éthiopie un État militaro-fiscal (Tesegaye Tegenu, *The Evolution of Ethiopian Absolutism: The Genesis and the Making of the Fiscal Military State, 1696-1913*, Uppsala, Uppsala University Press, 1996) ; Rafael Torres Sánchez, « The Triumph of the Fiscal Military State in the Eighteenth Century », art. cit., p. 15-16.

18 Pour envisager l'impact de l'entretien d'une armée et d'une marine sur un État, il va de soi que la seule comparaison des budgets affectés à chacune des armes s'avère peu pertinente. Par exemple, les dépenses militaires navales sont inférieures à celles que réclame l'armée en Espagne tout au long du ^{xviii} siècle. Pour autant, la nécessité de drainer de nombreuses matières premières, d'entretenir arsenaux, fonderies et manufactures, et de capter des savoirs techniques a, sur l'ensemble du pays, des conséquences qu'on mesure encore mal aujourd'hui. Voir José Jurado Sánchez, « The Spanish National Budget in a Century of War. The

Il reste qu'une dynamique historiographique a été enclenchée à l'échelle internationale depuis les années 2000 ; elle s'est traduite par la publication d'ouvrages collectifs, l'organisation de manifestations scientifiques, ou la constitution de groupes de recherche. La création du *Contractor State Group* en 2001, destiné à comprendre les implications de l'entretien des armées sur les États et leurs économies au cours de la seconde modernité, est l'une des initiatives les plus remarquables¹⁹. En outre, il apparaît de plus en plus évident que l'époque moderne n'a plus le monopole de ces problématiques dès lors que les emprunts sont nombreux de la part des historiens médiévistes comme de ceux travaillant sur l'époque contemporaine, y compris pour des espaces qui ne concernent pas l'Europe occidentale. Au titre des initiatives les plus récentes, l'ouvrage coordonné par Jeff Fynn-Paul de l'université de Leyde et consacré aux « entrepreneurs de guerre » opère une ouverture tant chronologique – en incluant l'époque médiévale – que géographique puisque dédiant une partie du volume à l'Empire ottoman²⁰. Ce décloisonnement, dont le dossier suivant témoigne amplement, est sans aucun doute le moyen de remettre en perspective les problématiques liant la construction des systèmes politiques, quels qu'ils soient avec les contraintes économique, financière et technique de l'engagement militaire.

Cette dynamique, la France peine à s'y insérer. En témoigne une lecture des programmes des différents colloques ou des publications collectives sur ces thèmes, où les chercheurs français sont peu présents. Un recensement des publications françaises post-Brewer consacrées à la guerre montre que les apports des débats historiographiques outre-Manche n'ont guère pénétré l'espace académique français. Analysant les mobilisations navales de la France et de l'Angleterre dans l'espace caraïbe ainsi que les modalités d'avitaillement de la *Royal Navy* au cours de la guerre de Sept Ans²¹, Christian Buchet représente

Importance of Financing the Army and the Navy During the Eighteenth Century », dans Rafael Torres Sánchez, *War, State and Development: Fiscal-Military States*, op. cit., p. 201-230.

19 Installé à l'université de Navarre en Espagne et dirigé par les professeurs Rafael Torres Sánchez et Augustín González Enciso, le Contractor State Group rassemble des unités de recherche de dix-sept universités réparties dans le monde. Parmi leurs publications nombreuses : Huw V. Bowen et Augustín González Enciso (dir.), *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2006 ; Rafael Torres Sánchez, *War, State and Development: Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, op. cit. ; Stephen Conway et Rafael Torres Sánchez (dir.), *The Spending of States: Military Expenditure During the Long Eighteenth Century. Patterns, Organisation and Consequences, 1650-1815*, Saarbrücken, VDM, 2011.

20 Jeff Fynn-Paul, *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean. 1300-1800*, Leiden, Brill, 2014.

21 Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud, 1672-1763*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991 ; id., *Marine, économie et société. Un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 1999. Témoignage de l'intérêt britannique pour les recherches de

une exception dans le paysage de l'histoire maritime française. En sus d'un dépouillement des archives britanniques, l'auteur exploite une bibliographie en plein renouvellement, particulièrement dans le cadre de son travail sur l'avitaillement, et s'approprie, en les critiquant, les différents apports de la recherche anglaise sur ces thèmes. Néanmoins, en dépit d'une synthèse originale et éminemment suggestive, Christian Buchet ne fait pas école et ne parvient pas à entraîner dans son sillage d'autres travaux, sauf à de rares exceptions. La question d'histoire moderne posée aux concours du CAPES et de l'agrégation en 1996-1998, « Les Européens et les espaces maritimes, vers 1690 - vers 1790 », est une nouvelle occasion manquée de diffuser auprès des étudiants le fruit des apports anglo-saxons. Seule Liliane Hilaire-Pérez, dans un ouvrage qui dépasse de loin son objectif initial d'être un manuel pour les concours, relaie la thèse de Brewer et les travaux de Patrick O'Brien dans un chapitre synthétique et stimulant intitulé « Londres et la guerre²² ».

Cette difficulté de la France à participer à l'écriture de ce pan historiographique mêlant la guerre navale à l'économie, et de façon subséquente à la technique, ne relève toutefois pas d'une frilosité ou d'une mauvaise volonté, mais plutôt de la conjonction de facteurs défavorables. Après une période d'atonie dont l'école des Annales porte une partie – mais une partie seulement – de la responsabilité, l'histoire militaire est en plein essor en France depuis une trentaine d'années et a donné lieu à un renouvellement spectaculaire qui se poursuit actuellement. Si cette histoire de la guerre s'écrit ici aussi à l'aune de celle de l'État, du Moyen Âge à l'époque contemporaine, elle l'est rarement sous l'angle économique et financier, et délaisse le plus souvent les aspects navals. Les problématiques politique et idéologique²³, les pratiques administratives²⁴, ou encore l'expérience combattante au travers d'une « anatomie de la bataille²⁵ »

Christian Buchet, la traduction de ce dernier ouvrage grâce à l'appui de Nicholas Rodger (*The British Navy, Economy and Society in the Seven Years War*, Woodbridge, Boydell Press, 2013).

- 22 Liliane Hilaire-Pérez, *L'Expérience de la mer*, Paris, Seli Arslan, 1997, p. 121-135.
- 23 L'ANR CONFLIPOP « Conflits et construction du politique (XIII^e-XIX^e siècles) », débuté en 2007, illustre ces nouvelles approches de la guerre. Porté par Laurent Bourquin et Philippe Hamon, ce programme de recherche a rassemblé une vingtaine d'historiens de l'histoire médiévale à l'époque contemporaine.
- 24 Dans ce domaine, le renouvellement le plus important a porté sur le règne de Louis XIV avec, entre autres : Emmanuel Pénicaud, *Faveur et pouvoir au tournant du grand siècle*. Michel Chamillart, *ministre et secrétaire d'État de la Guerre de Louis XIV*, Paris, École nationale des chartes, 2004 ; Thierry Sarmant et Mathieu Stoll, *Régner et Gouverner. Louis XIV et ses ministres*, Paris, Perrin, 2010 ; Jean-Philippe Cénat, *Le Roi stratège. Louis XIV et la direction de la guerre. 1661-1715*, Rennes, PUR, 2010.
- 25 Un secteur de la recherche qui a donné lieu à une production très importante et diachronique ; pour une mise au point récente, voir Ariane Boltanski, Yann Lagadec et Franck Mercier (dir.),

structurent désormais cette historiographie dynamique. Les résultats de ces travaux constituent une matrice essentielle pour remettre en perspective et questionner à nouveaux frais bien des phénomènes relevant du commandement à la mer et entreprendre un nouvel examen de la bataille navale²⁶. Néanmoins, face à ces renouvellements et à ces perspectives stimulantes, l'intérêt pour les structures de financement de l'outil militaire – qu'il soit terrestre ou maritime –, les réseaux d'approvisionnement des armées ou encore l'identification des « entrepreneurs de guerre » semble appartenir à une historiographie démodée, voire périmée. Cette première impression ne résiste pas, comme on l'a vu, à l'extraordinaire production étrangère en la matière, portée ou non par les propositions de Brewer, et c'est davantage l'incapacité des historiens français à participer à une partie des débats structurant l'histoire de la guerre qui est posée. « L'histoire économique ne bénéficie plus aujourd'hui du prestige qui était le sien dans les années soixante [...] quand elle était au cœur d'un projet d'histoire totale²⁷ », et cet élément explique sans doute en partie pourquoi l'historiographie française ne parvient plus à lier la guerre et l'économie. Pourtant, le legs de cet âge d'or est fondamental pour envisager ce dialogue, et les travaux de Guy Rowlands²⁸ ou de David Parrott²⁹ à propos des structures de financement ou des entrepreneurs de guerre au XVII^e siècle en sont des illustrations. Ici, il apparaît que les résultats des recherches de Françoise Bayard, Yves Durand, Daniel Dessert, ou encore de Guy Chaussinand-Nogaret, sur le monde de la finance, structurent une partie des ouvrages de nos deux collègues anglais qui démontrent, s'il en était besoin, que des apports scientifiques anciens permettent de nourrir des problématiques historiques très actuelles.

Cette mise en perspective historiographique aurait mérité sans aucun doute de plus longs développements et davantage de nuances mais il s'agissait

La Bataille. Du fait d'armes au combat idéologique, XI^e-XIX^e siècle, Rennes, PUR, 2015, en part. l'introduction, p. 7-13.

26 Ce nouvel examen est porté essentiellement par Olivier Chaline. Son séminaire d'histoire maritime à l'université Paris-Sorbonne est consacré à « L'opérationnel maritime, objet d'histoire XVII^e-XXI^e siècle ». Il n'a pas d'équivalent en France.

27 Jean-Claude Daumas, « Où va l'histoire économique en France aujourd'hui? Tendances, enjeux, propositions », dans Jean-Claude Daumas (dir.), *L'Histoire économique en mouvement. Entre héritages et renouvellements*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2012, p. 19-58, *loc. cit.* p. 19.

28 Guy Rowlands, *The Dynastic State and the Army under Louis XIV. Royal Service and Private Interest, 1661-1701*, Cambridge (U.K.), CUP, 2002.

29 Après une thèse sur l'armée française au temps de Richelieu où il abordait déjà les questions du financement et des entrepreneurs de guerre (*Richelieu's Army. War, Government and Society in France, 1624-1642*, Cambridge (U.K.), CUP, 2001, p. 225-364), David Parrott a étendu récemment cette réflexion à l'ensemble de l'Europe (David Parrott, *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge [U.K.], CUP, 2012).

surtout de montrer à grands traits le positionnement du dossier qui suit. Traiter de l'économie de la guerre navale ne va donc pas de soi dans le paysage académique français mais il n'y a aucune raison de se montrer pessimiste quant à l'avenir de cette initiative, bien au contraire. La multiplication des manifestations internationales comme la vitalité des groupements de chercheurs (GIS d'histoire maritime et des sciences de la mer, Contractor State Group, etc.) mondialisent ces nouveaux questionnements qui ont progressivement raison des « résistances » nationales. Tout en accueillant de nombreux chercheurs étrangers – dont certains ont marqué ce renouvellement historiographique à son début –, ce dossier thématique constitue un premier regroupement en langue française sur le sujet. Si le paradigme de l'économie de la guerre navale s'est inscrit dans une historiographie construite essentiellement autour de l'Europe à l'époque moderne, nous revendiquons, avec d'autres, de l'ouvrir à d'autres espaces et à d'autres périodes afin d'envisager des comparaisons. Posséder une flotte de guerre, qu'elle soit permanente ou temporaire, achetée prête à l'emploi ou construite *ex nihilo*, contraint son commanditaire à mettre en œuvre des structures de financement idoines, à capter des savoir-faire, et à s'entourer d'acteurs économiques susceptibles de répondre aux innombrables besoins matériels de cet outil guerrier – vivres, matériaux, armements, etc. L'acuité de ces problématiques est fonction de l'ampleur de la force navale attendue, mais ces questionnements doivent être posés systématiquement, quelle que soit l'ère géographique et temporelle dans laquelle elle est mise en œuvre. En jouant sur ces différentes échelles, toutes les contributions rassemblées dans ce numéro s'articulent autour de ces problématiques et contribuent à démontrer le caractère éminemment diachronique du thème de l'économie de la guerre navale.

ÉCONOMIE DES ACTIVITÉS DE PRÉDATION MARITIME À L'ÉPOQUE HELLÉNISTIQUE

Jean-Marie Kowalski

Université Paris Sorbonne – École navale, FED 4124

« Marchand! Accoste et décharge! Tout est vendu¹. » À en croire Strabon, l'intensité du commerce des esclaves sur le marché de Délos, alimenté par les pirates ciliciens fournissant notamment une clientèle romaine, serait devenue proverbiale. La piraterie en Méditerranée orientale aurait ainsi satisfait les besoins d'une société considérablement enrichie après s'être affranchie de ses principaux ennemis extérieurs. Des « dizaines de milliers » d'hommes et de femmes auraient transité chaque jour par cette île de la mer Égée. Le chiffre est sans aucun doute peu crédible, mais il souligne le rôle joué par la piraterie dans ce commerce indispensable aux économies antiques, un commerce encouragé par les rivalités entre puissances régionales. Ici, la tentation est grande de rapprocher le phénomène observé d'une situation contemporaine dans laquelle la piraterie apparaît comme un risque pour une économie mondialisée tributaire du commerce maritime, tandis que la faiblesse ou dans d'autres cas la rivalité des États lui donnerait libre cours, certains acteurs s'emparant quant à eux de l'occasion qui leur est donnée d'intervenir militairement dans des régions éloignées de leurs bases.

La figure du pirate fascine au point d'avoir fourni les premières figures romanesques de la littérature gréco-romaine², mais cette fascination, qui perdure aujourd'hui – nourrie par l'actualité du milieu maritime³ –, fait courir le risque permanent d'observer un objet d'étude ancien au travers du prisme déformant de nos préoccupations contemporaines. Ce biais est particulièrement

1 Strabon, *Geographie*, éd. August Meineke, Leipzig, Teubner, 1853, t. III, XV, 5, 2.

2 *Romans grecs et latins*, éd. Pierre Grimal, Paris, Gallimard, coll. « La Pléiade », 1958.

3 Selon le rapport 2013 du Bureau maritime international, le nombre d'attaques et de tentatives d'attaque de pirates s'est élevé à 264 en 2013. Ce nombre important est cependant en forte baisse par rapport à l'année 2010 au cours de laquelle 445 événements avaient été recensés. Voir ICC, International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January-31 December 2013*, en ligne, disponible à l'adresse: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>, consulté le 24 mai 2017.

perceptible dans les études de Sestier et d'Ormerod. La première, parue en 1880⁴, désignait l'avènement du christianisme et la conquête de l'Algérie par la France au XIX^e siècle comme les deux périodes charnières d'une histoire de la lutte opposant la barbarie et la civilisation. Dans la seconde, Ormerod⁵, influencé par la représentation britannique de la puissance maritime, dénonçait quant à lui l'absence d'empire capable de venir à bout de ce phénomène et une géographie favorable comme les deux facteurs essentiels du développement de la piraterie. Dans les œuvres de fiction, on observe qu'avant d'être une figure romanesque de l'antiquité tardive, le pirate est un motif récurrent de la comédie nouvelle de Ménandre à la fin du IV^e siècle av. J.-C., et de ses héritiers latins, tels Plaute et Térence au II^e siècle av. J.-C.⁶, motif sans doute révélateur d'une préoccupation sociale et de craintes communément partagées durant la période hellénistique.

Le pirate antique est le plus souvent désigné comme un « *lèstès* », un brigand, qui agit sur terre comme sur mer, sans que son activité puisse se réduire aux catégories juridiques contemporaines⁷. Ses attaques, tantôt dirigées contre d'autres navires marchands, tantôt contre des sites terrestres, et commises parfois dans le sillage des flottes de guerre, suscitent une émotion dont le degré varie en fonction de la condition servile ou libre de ceux qui en sont les victimes. Quant aux cités, elles semblent adopter des comportements fort variables face aux pirates, tandis que certains peuples passent pour avoir fait de la piraterie un moyen de subsistance, l'ayant placée au cœur de leurs activités économiques.

Les sources littéraires et épigraphiques, bien qu'abondantes, ne permettent pas une approche quantitative de l'économie de la piraterie maritime. En revanche, plus encore que la question de la légalité des actes commis se pose celle de leur insertion dans les modèles économiques anciens. Le pirate, le marchand, le marin, le mercenaire ne se confondent pas, mais les frontières qui séparent ces différents acteurs du milieu maritime sont sans doute moins nettes qu'il n'y paraît au premier regard.

4 Jules-Marie Sestier, *La Piraterie dans l'antiquité*, Paris, A. Marescq aîné, 1880.

5 Henry Arderne Ormerod, *Piracy in the Ancient World: An Essay in Mediterranean History*, Liverpool, University of Liverpool Press, 1924.

6 Ménandre, *Les Sicyoniens*, éd. Alain Blanchard, Paris, Les Belles Lettres, 2009, l. 5-7 ; Plaute, *Poenulus* [*Le Carthaginois*], dans *Comédies*, éd. Alfred Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 2003, t. V, l. 896-897 ; Plaute, *Miles Gloriosus* [*Le Soldat fanfaron*], éd. Alfred Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1992, t. IV, l. 118 ; Térence, *L'Eunuque*, éd. Jules Marouzeau, Paris, Les Belles Lettres, 2015, l. 114.

7 *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, 10 décembre 1982, art. 101. La piraterie y est définie comme un acte illicite commis par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef, en haute mer (au-delà de la limite des eaux territoriales), contre un autre navire ou aéronef. Les actes de piraterie ne peuvent donc juridiquement être commis à terre, dans les eaux territoriales d'un État ou encore contre d'autres victimes que des navires ou aéronefs.

Il existe essentiellement deux possibilités pour un homme libre de perdre sa liberté et de connaître ainsi la condition d'esclave. La première est d'être capturé à la pointe de la lance, la seconde est d'être victime de l'exercice par autrui du droit de représailles (*rhusia*) qui peut s'exercer lorsqu'une personne ou un groupe s'estime lésé par un tiers. La communauté lésée tout entière ayant sa part dans le butin récupéré sur autrui, il n'est pas illégitime de mener des représailles bien supérieures au dommage subi⁸. À ces deux risques essentiels s'en ajoute un troisième, celui d'être capturé par des pirates.

Dans ce dernier cas, le sort des captifs varie en fonction du statut de la personne capturée. En effet, la capture de citoyens libres suscite d'une manière générale une forme de réprobation rendue perceptible par le nombre des inscriptions de la période hellénistique relatant les suites d'événements de cette nature. L'abondance de ces documents appelle au moins deux remarques. La première est que la richesse des sources épigraphiques est sans doute moins le signe de la fréquence des faits rapportés que de leur caractère exceptionnel et de l'émotion qu'ils ont suscitée. D'autre part, ces inscriptions placent les actes commis dans la catégorie des actes illégitimes à caractère crapuleux qui appellent une réaction collective. Cette réaction est d'ordre militaire lorsque des navires prennent les pirates en chasse, ou que des habitants s'opposent à eux par les armes. Toutefois, lorsque les pirates parviennent à leurs fins, les habitants n'ont plus d'autre solution que de payer une rançon financée par les familles des captifs, par de généreux donateurs ou par la collectivité. Les sommes versées sont alors infiniment supérieures à celles demandées pour un esclave sur les nombreux marchés que comptent les îles et les côtes de la mer Égée et de la Méditerranée orientale.

La capture de citoyens libres ne peut donc se confondre avec la capture d'êtres qui connaissent déjà la condition d'esclave, mais l'activité de type crapuleux qui se développe de la sorte s'exerce par des réseaux parallèles à ceux du commerce d'esclaves. Si le pirate qui entre dans un port avec sa cargaison d'esclaves se mue en commerçant une fois son navire accosté, il n'en va pas exactement de même de celui qui cherche à percevoir une rançon après avoir capturé des hommes libres. Le recours à des intermédiaires s'avère pour cela nécessaire. Un doute plane ainsi sur l'identité du « généreux » Sèmos de Délos – île dont le commerce de main-

8 L'origine de ces prises de butin en guise de représailles est fort ancienne. Dans l'*Odyssée* (V, 29-42), Zeus annonce le retour d'Ulysse après une longue période d'errance, mais les Phéaciens ne peuvent le ramener chez lui que sur un navire chargé de présents en quantité au moins aussi importante que s'il avait lui-même rapporté du butin de Troie, en compensation de son absence et des peines subies.

d'œuvre servile était particulièrement actif – honoré dans une inscription de la fin du III^e siècle av. J.-C. pour avoir rendu leur liberté à des femmes de la cité carienne de Theangela en payant leur rançon après qu'elles eurent été capturées dans un raid de pirates⁹. Rien n'indique en effet qu'il ait financé de lui-même cette rançon. Peut-être n'a-t-il joué que le rôle d'intermédiaire entre les familles des captives ou leur cité et les pirates. On peut formuler l'hypothèse que ce type de personnage a été lui-même complice des ravisseurs. Dans certains cas, les victimes sont obligées de financer elles-mêmes leur propre libération. C'est la mésaventure que vécut un certain Épiclès¹⁰. Fils d'un citoyen crétois de la cité d'Oaxos installé sur l'île de Chypre, il fut capturé avec sa mère après le décès de son père et vendu comme esclave à Amphissa (Phocide) où il parvint à payer une rançon pour racheter sa liberté et fonda une famille. Il ne réussit à réunir la somme que grâce à l'intervention d'un intermédiaire dont les motivations ne sont pas clairement établies, tant il est difficile de faire la part des choses entre l'authentique philanthropie à l'égard de concitoyens victimes d'actes crapuleux et le rôle d'un intermédiaire abusant d'une situation de faiblesse.

Le cas de la pratique de la piraterie dans le Bosphore Cimmérien est révélateur des ambiguïtés économiques liées aux intérêts politiques, de cette activité de prédation. D'après Diodore de Sicile, à la fin du IV^e siècle av. J.-C., dans les luttes fratricides qui opposèrent les fils de Pairisadès I^{er} pour le pouvoir sur la région du Bosphore Cimmérien, Eumélos prit la décision de mener une guerre sans merci contre les pirates qui sévissaient sur le Pont-Euxin¹¹. La description de Diodore se fait précise et révèle l'importance économique de cette activité pour la région. Hénioques, Tauriens et Achéens sont décrits comme des barbares habitués à mener des actions pirates sur le Pont-Euxin. La réussite d'Eumélos dans les opérations qu'il mena pour éradiquer la piraterie fit qu'il bénéficia d'une réputation favorable que répandirent les marchands hors de son pays. Strabon se montre plus précis sur les embarcations utilisées par les pirates de la région, à une période où ces derniers semblent particulièrement actifs¹². Celles-ci sont décrites comme petites, étroites et légères, capables d'accueillir vingt-cinq personnes à leur bord, et trente tout au plus, en de rares occasions. Appelées « camares » (*kamarai*) par les Grecs, ces embarcations sont parfois utilisées pour faire la guerre et opèrent en flottes. Elles sont suffisamment légères pour n'être non pas halées mais portées au sec à l'abri des arbres des régions

9 *Inscriptiones Graecae* (ensuite IG), éd. Pierre Roussel, Berlin, Reimer, 1914, XI, 4, 1054.

10 *Sylloge Inscriptionum Graecarum* (ensuite SIG), éd. Wilhelm Dittenberger, Leipzig, Hirzel, 1915-1924, 3, 622, B 2-10.

11 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, éd. Immanuel Bekker, Ludwig Dindorf et Curt Theodor Fischer, Leipzig, Teubner, 1906, t. V, XX, 25, 2.

12 Strabon, *Géographie*, éd. François Lasserre, Paris, Les Belles Lettres, 1975, t. VIII, XI, 2, 12.

dépourvues de ports dans lesquelles habitent les pirates. Strabon souligne la complicité des habitants du Bosphore qui auraient accordé aux pirates des possibilités de mouillage et l'accès à leur marché pour écouler le produit de leurs larcins, dont étaient victimes autant les navires marchands que les villes ou les campagnes. Ces pirates parvenaient donc à vendre leurs prises – dont la nature n'est pas précisée par Strabon – en dehors de leur propre territoire, et à les intégrer dans l'activité économique des ports. Vendre des hommes libres suppose l'existence d'intermédiaires ou de complices, que dénonce Strabon chez les Ciliciens¹³, accusés de pratiquer eux-mêmes la piraterie, d'offrir des bases aux pirates, mais aussi de leur ouvrir leurs ports pour vendre leur butin. Il en va de même pour la ville de Sidé en Pamphylie, dont il affirme qu'elle ouvrait ses quais aux Ciliciens qui venaient y vendre des esclaves, tout en sachant qu'il s'agissait d'hommes libres.

Pour tenter de se prémunir de ce risque, les cités signent des accords avec celles dans lesquelles se pratique le commerce d'esclaves. Vers 260-230 av. J.-C. un décret des Cnossiens rédigé après la visite d'ambassadeurs de Milet sur l'île de Crète, dont les ports étaient des lieux actifs du commerce d'esclaves, marque l'engagement pris par chacune des cités qu'aucun de leurs concitoyens n'achète un ressortissant libre de l'autre cité pour le réduire à la condition servile. Le texte précise que si l'acheteur ignore la condition de celui qu'il achète pour en faire son esclave, la vente est simplement annulée et les sommes versées lui reviennent. En revanche, si la transaction se fait en connaissance de la condition d'homme libre de l'individu, la vente est annulée, et l'acheteur perd son argent¹⁴. Il est en revanche rare qu'une cité encadre d'elle-même le commerce de main-d'œuvre servile. Athènes fait ici figure d'exception : une loi attribuée par le Pseudo-Plutarque à Lycurgue¹⁵ aurait ainsi interdit à tout citoyen ou tout étranger résidant à Athènes d'acheter des prisonniers de guerre de condition libre pour en faire des esclaves sans avoir obtenu le consentement de leur premier maître.

¹³ Strabon *Géographie*, éd. cit., XIV, 3, 2.

¹⁴ Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge (U.K.), CUP, 1999, p. 62.

¹⁵ Plutarque, *Lives [Vie des dix orateurs]*, trad. Bernadotte Perrin, London, Heinemann, 1959, 842a. Le texte de cette loi est ambigu en raison tout d'abord de l'incertitude qui pèse sur l'établissement du texte dont on ne sait s'il s'appliquait exclusivement aux hommes libres ou s'il s'étendait aussi aux esclaves. Par ailleurs, rien ne permet de savoir si ce texte n'est que de circonstance, ou s'il est le signe d'une véritable amélioration du sort des prisonniers de guerre. Voir William Kendrick Pritchett, *The Greek State at War*, Berkeley, University of California Press, 1991, t. V, p. 416.

Une première approche de la piraterie pourrait conduire à ne prendre en considération uniquement son coût économique. Les puissances navales qui prennent en charge la lutte contre ce phénomène doivent en effet financer les dépenses engagées. Si l'on en croit la genèse des forces navales proposée par Thucydide dans les premières pages de *La Guerre du Péloponnèse*, lutter contre la piraterie apparaît même comme une des fonctions premières de l'État¹⁶. À ce coût pour les finances publiques s'ajoute celui des pertes financières dues aux pillages et aux rançons versées¹⁷. Assurer la protection des navires marchands face au risque de la piraterie est à la fois un enjeu de pouvoir pour les entités politiques, et un enjeu économique dans la mesure où cette protection permet de récupérer une manne financière. La lutte entre Philippe II de Macédoine et les Athéniens dans les années qui précèdent la bataille de Chéronée a notamment pour but de s'assurer la maîtrise de la protection du commerce, dont la réaction des Rhodiens, décrite par Lycurgue¹⁸, à l'annonce de la défaite d'Athènes en 338 av. J.-C. illustre l'importance. Alors qu'Athènes venait d'être vaincue, Léocrate est accusé d'avoir mis sa fortune et ses proches à l'abri sur un bateau au moyen duquel il partit le soir même pour Rhodes, où il aurait annoncé que Le Pirée était bloqué. La réaction des Rhodiens ne se fit pas attendre : d'après Lycurgue, ils armèrent des trières au moyen desquelles ils contraignirent¹⁹ les navires de commerce (*ploia*) des nauclères (*nauklèroi*)²⁰

16 L'« archéologie » de la guerre du Péloponnèse proposée par Thucydide fait remonter à Mino la constitution d'une première flotte de guerre qui lui aurait permis d'asseoir sa domination sur un vaste espace maritime, mais aussi d'éliminer la piraterie et de recouvrer par conséquent plus facilement les impôts.

17 Selon Mikhaïl Ivanovitch Rostovtzeff (*The Social and Economic History of the Hellenistic World*, t. I-III, Oxford, The Clarendon Press, 1941, p. 1242-1243), la piraterie constitue, avec la guerre et l'instabilité politique, le principal frein à la croissance économique au cours de l'époque hellénistique. Pendant les périodes au cours desquelles il ne parvenait pas à louer ses services comme mercenaire dans les marines, le pirate se serait livré à ses activités de prédation. C'est la campagne menée par Rome contre les pirates qui aurait favorisé l'essor économique des deux premiers siècles de notre ère. Cette période fut indubitablement une période de prospérité économique, dans la mesure où les structures de l'empire favorisèrent le développement du commerce. La lutte contre la piraterie, phénomène qui ne disparut pas, facilita ce développement mais n'en fut pas la seule cause. Voir Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, *op. cit.*, p. 197-199.

18 Lycurgue, *Contre Léocrate*, éd. Félix Durrbach, Paris, Les Belles Lettres, 1932, 16-18.

19 C'est le verbe « *katageîn* » qui est employé. Celui-ci désigne une contrainte imposée de vive force.

20 Les nauclères sont à l'époque classique des propriétaires de navires qui transportent eux-mêmes leurs propres marchandises, ou celles d'autrui. Le terme évolue ensuite à partir du IV^e siècle, désignant selon les cas le propriétaire exploitant du navire, son agent, ou encore l'affrètement. Bien que ce terme n'ait pas d'équivalent strict dans le lexique contemporain, il désigne l'acteur du commerce maritime qui supporte les risques financiers de l'exploitation du bâtiment. Voir Julie Vélissaropoulos, *Les Nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Paris, Droz, 1980, p. 48-53.

et commerçants (*emporoi*) en route pour Athènes à faire escale à Rhodes où ils déchargèrent leur blé et les autres biens qu'ils transportaient. En dépit de la contrainte imposée par les Rhodiens aux navires à destination d'Athènes, on ne peut parler véritablement d'un acte de piraterie mais d'une occasion saisie avec beaucoup d'opportunisme par une île vivant du commerce de s'affirmer comme puissance protectrice des marchands tout en profitant d'un effet d'aubaine commerciale. Les marchandises ne sont en effet pas dérobées par les Rhodiens, mais détournées de leur destination initiale pour être vendues dans un autre port que celui qui était initialement envisagé. C'est donc plus la cité d'Athènes et sa population que les acteurs de son commerce qui sont lésés par l'action qui suit l'annonce de Léocrate, rapidement démentie par les marins eux-mêmes.

La protection des navires marchands est un enjeu de pouvoir important pour les cités, quels que soient les moyens mis en œuvre. Le rôle de premier plan joué par les Rhodiens dans la lutte contre les pirates à la suite d'Athènes est le signe qu'ils prennent leur part dans un marché lucratif, auquel participent d'autres cités²¹ en exerçant parfois une concurrence féroce les unes contre les autres. Polybe énumère ainsi les nombreux présents que les cités de la région offrirent à Rhodes après le tremblement de terre de 227 av. J.-C. qui détruisit une partie importante des infrastructures portuaires²². Les Rhodiens n'eurent aucun mal à obtenir de leurs alliés des contributions financières – sous forme de subventions ou de facilités douanières pour les navires commerçant avec Rhodes – et en nature, qui leur permirent de se rétablir, et plus particulièrement de reconstruire leur outil naval. Ptolémée III fut particulièrement généreux qui offrit du bois pour construire dix quinquerèmes et dix trières²³, de l'étoupe, des voiles ou encore des mâts en grande quantité. Antiochos offrit du bois de construction navale, de la résine, de la poix et du fer. Seuls les dons les plus importants sont détaillés, mais Polybe souligne la grande générosité des cités d'Asie. Les Rhodiens récupérèrent de la sorte en grande quantité les ingrédients qui leur étaient nécessaires pour s'alimenter, construire leur outil de défense et se financer. La liste que dresse Polybe est pour lui l'occasion d'opposer la libéralité des dirigeants d'alors à ceux de son temps. Cette leçon de morale politique passe sans doute sous silence l'intérêt qu'avaient les généreux donateurs à voir se relever rapidement la puissance maritime et navale rhodienne, garante de la protection du commerce face à la menace pirate. Diodore de Sicile attribue quant à lui, avec à-propos, cette capacité des Rhodiens à obtenir des financements

21 Vincent Gabrielsen, « Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean », *Revue des études anciennes*, vol. 103, n° 1 et 2, 2001, p. 233-235.

22 Polybe, *Histoires*, éd. Paul Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 2003, t. V, 88, 5-90, 2.

23 Les quinquerèmes disposent de cinq rangs de rameurs, tandis que les trières n'en ont que trois.

extérieurs à la finesse de leur intelligence, mais aussi à leur position dominante (*prostasia*)²⁴. Leur capacité à exercer leur domination sur mer apparaît ainsi comme une monnaie d'échange avec des États qui n'en ont pas les moyens ou ne souhaitent pas s'en doter, et versent alors des contributions volontaires. La lutte des Rhodiens contre la piraterie n'apparaît donc pas simplement comme le combat d'un État contre une activité illicite qu'il conviendrait d'éradiquer, mais plutôt comme un moyen de protéger ses intérêts commerciaux et d'enrichir la cité en assurant la protection des États voisins.

Une économie mixte

34

Intérêts privés et publics s'interpénètrent dans les opérations de lutte contre la piraterie²⁵. À la différence d'Athènes à l'époque classique, au cours de la période hellénistique Rhodes n'impose pas aux marins, qui ont capturé des pirates et les biens qu'ils transportaient, de reverser leurs prises au Trésor public. Particuliers et associations de marins, souvent propriétaires de leur propre embarcation sur laquelle ils mènent des opérations contre les pirates, retirent un bénéfice personnel des actions auxquelles ils participent. Si rien n'interdit qu'un particulier en tire profit, c'est aussi que les personnels qui arment alors les navires peuvent être recrutés selon deux modes différents, les uns étant rémunérés par la cité, les autres par des fonds privés, tous servant sous l'autorité d'un même commandant pour la même mission. Pour autant, ces marins financés sur des fonds privés ne peuvent être assimilés à de simples mercenaires²⁶. Ce système de financement mixte semble être en vigueur à Rhodes dès la fin du v^e siècle av. J.-C., comme l'atteste le décret instituant une taxe d'un sixième sur les revenus des expéditions armées au profit du temple d'Ényalios de Lindos²⁷, cité rhodienne. Cette taxe touchait toute personne menant une expédition depuis cette cité. La nature exacte de ces expéditions n'est pas précisée, mais l'ensemble du décret se fonde sur la distinction entre le public (*damosiai*, l. 7-8) et le privé (*idiai*, l. 8). Public et privé ne sont pas ici placés en opposition du point de vue des intérêts recherchés dans l'action menée, mais beaucoup plus concrètement du point de vue de la dépense engagée. Lorsque des hommes perçoivent une solde, il appartient à leur

24 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, éd. Ludwig Dindorf, Leipzig, Teubner, 1868, t. V, XXXI, 36.

25 Vincent Gabrielsen, « The Navies of Classical Athens and Hellenistic Rhodes. An Epigraphic Comparison », dans Cédric Brélaz et Sylvain Fachard (dir.), *Pratiques militaires et art de la guerre dans le monde grec antique. Études offertes à Pierre Ducrey à l'occasion de son 75^e anniversaire. Revue des études militaires anciennes*, vol. 6, Paris, A. et J. Picard, 2013, p. 63-75.

26 Voir la discussion proposée sur ce point par Matthew Gonzales dans « New Observations on the Lindian Cult-Tax for Enyalios ("SEG 4.171") », *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, vol. 166, n° 3, 2008, p. 121-134.

27 *Supplementum Epigraphicum Graecum* (ensuite SEG), 4.171, l. 7-8.

commandant (*stratègos*) de payer l'impôt auprès du prêtre d'Ényalios. Lorsqu'ils agissent volontairement à titre privé, c'est individuellement qu'ils doivent le faire (l. 10-16). Tous sont soumis au même délai d'un mois après leur retour de mission pour s'acquitter des sommes dues, délai au terme duquel ils se rendent coupables de sacrilège. Il apparaît au travers de ce décret que l'action militaire s'inscrit dans un contexte économique qui fait intervenir des acteurs privés, et génère également des ressources fiscales par les prélèvements obligatoires mis en place.

Participer aux opérations contre les pirates peut donc devenir une affaire de famille. Une inscription funéraire rhodienne du début du III^e siècle av. J.-C. livre ainsi les noms de trois frères, fils de Timakratès, morts au combat, probablement au cours de la même expédition, sans pour autant avoir occupé les mêmes fonctions ou avoir été embarqués sur le même navire²⁸. Le premier était *proratès*, officier de proue, sur une *trihémiolia*, navire de dimensions réduites, mais ponté, ce qui lui permettait d'embarquer des hommes de troupe²⁹. Le deuxième était rameur sur le navire amiral (*nauarchis*). Le troisième occupait quant à lui les fonctions de chef de détachement (*suntagmatarchès*). L'inscription mentionne que les deux premiers sont morts dans des affrontements avec des Tyrrhéniens, le dernier ayant péri dans un combat contre des pirates, explicitement désignés comme tels. L'absence d'indication sur la nature exacte des ennemis tyrrhéniens ne laisse cependant planer que peu de doute sur leur identité, les textes anciens désignant par ce terme les pirates originaires de la péninsule italienne, sans qu'il s'agisse nécessairement de populations originaires d'Étrurie.

La piraterie, une conséquence du développement économique

Le rôle de premier plan joué par les Rhodiens dans la lutte contre les pirates, souvent désignés comme Tyrrhéniens dans la littérature et les documents épigraphiques, et le pouvoir qu'ils exercent sur la mer Égée, tiennent pour une part à la position privilégiée dans laquelle l'île est placée par les conditions de la navigation et l'organisation des routes maritimes méditerranéennes. Du fait de sa situation géographique, Rhodes est en effet un point de passage obligé entre la partie orientale du bassin Méditerranéen et sa partie occidentale, mais aussi la mer Égée. Les navires en provenance de Méditerranée orientale longent en effet les côtes de Chypre ou, plus au nord, celles de la Cilicie, elles aussi réputées

28 *SI*G, III, 1225. Voir également le commentaire de Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, *op. cit.*, p. 50-51.

29 Les *trihemioliāi* sont des navires légers rhodiens à trois rangs de rameurs parfaitement étudiés pour les opérations de lutte contre la piraterie. Voir Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Baltimore/London, The Johns Hopkins University Press, 1995, p. 128-135.

pour abriter des pirates, avant de gagner les îles Chélidoniennes puis Rhodes. Depuis celle-ci, les navires peuvent ou bien rejoindre le monde égéen et le Pont-Euxin, ou bien rallier la Méditerranée occidentale en longeant les côtes méridionales de la Crète, avant de faire route vers la Sicile ou, plus au nord, les caps du Péloponnèse³⁰. Les routes maritimes qui se dessinent d'après les données fournies par les géographes anciens, fondées sur l'expérience de la navigation, et tout particulièrement la navigation commerciale, placent ainsi Rhodes dans une position stratégique dans la lutte contre la piraterie.

36

Néanmoins, les Rhodiens n'ont pas le monopole de la lutte contre les pirates, et leurs actions pour la liberté du commerce maritime ne se limitent pas à ces derniers, tant l'enjeu de l'économie maritime est de la première importance pour les cités du monde égéen et au-delà. Dans la guerre qui opposa en 220 av. J.-C. Prusias, roi de Bithynie, et Rhodes d'une part, Byzance, Attale I^{er} de Pergame et Achaïos I^{er} d'autre part, c'est bien la liberté d'accès au Pont-Euxin qui fut en jeu. Polybe attribue en effet la prise de Hieron par Prusias à sa volonté de ne laisser à personne une base depuis laquelle il serait possible de mener des actions contre les navires de commerce entrant dans le Pont, contre le commerce d'esclaves et contre les autres activités exercées dans cette mer³¹. Polybe précise que les Byzantins venaient de faire l'acquisition de ce port au prix d'une importante somme d'argent. Cet achat coûteux semble défier toute logique de bonne gestion des finances publiques car ils avaient pris peu avant la décision de lever un impôt sur les navires transitant par les détroits pour payer eux-mêmes les sommes qu'ils devaient verser à leurs envahisseurs gaulois depuis le premier quart du III^e siècle av. J.-C³². Cette décision, qui n'est pas une première dans l'histoire byzantine³³, intervient après le refus des autres cités grecques de leur venir en aide. Bien que fondée sur une contrainte financière forte, la décision des Byzantins de taxer le commerce n'en paraît pas moins illégitime aux Rhodiens qui mènent une guerre en coalition sur terre et sur mer pour les priver de la base qui leur permet d'agir. Les prélèvements exercés par la cité, qui ne monnaie pas de la sorte sa protection, apparaissent ici comme inacceptables, comme peuvent l'être toutes les menaces qui pèsent sur la liberté

30 Voir les cartes proposées par Pascal Arnaud dans *Les Routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée* (Paris, Errance, 2005, p. 172, 212, 225). D'est en ouest on double au sud du Péloponnèse les caps Malée, Ténare et Acritas.

31 Polybe, *Histoires*, éd. Jules Albert de Foucault, Paris, Les Belles Lettres, 1972, t. IV, IV, 50, 3.

32 Polybe, *Histoires*, éd. cit., 46.

33 Aristote (*Économique*, II, 1346b) indique ainsi une série de mesures prises par les Byzantins en proie à de graves difficultés financières : cessions de terres sous la forme d'une location de longue durée pour les terres fertiles, et sous la forme d'une vente pour les autres, ventes de biens publics, de salines et de monopole du sel, taxation élevée de la vente de certains biens et services, contrôle des changes, vente de titres de citoyenneté mais aussi et surtout obligation faite, sous la contrainte, aux navires passant les détroits de payer une taxe.

du commerce. L'activité de la marine rhodienne s'inscrit alors dans une forme d'économie de la protection des navires qui préexistait à la puissance navale de ces mêmes Rhodiens. En effet, à l'époque classique, l'escorte de navires de commerce par les trières athéniennes donnait lieu au paiement de sommes importantes aux commandants des flottes, qui étaient tenus de les reverser au Trésor athénien³⁴.

Il semble que les Rhodiens aient disposé de moyens navals dédiés à la lutte contre la menace pirate, sans que la typologie des navires concernés puisse être établie avec certitude. Les navires de protection (*phulakidès*³⁵), mentionnés à de très nombreuses reprises dans les sources épigraphiques des îles de la mer Égée, pendant toute la période hellénistique et jusqu'au 1^{er} siècle ap. J.-C.³⁶, étaient doués de qualités facilement identifiables. Rapides et extrêmement manœuvrantes, les embarcations utilisées devaient permettre de mener ces opérations à moindre coût en étant armées par un équipage réduit, tout en étant adaptées aux tactiques rhodiennes consistant à mener des attaques au moyen d'un nombre limité de navires. Rien ne permet d'affirmer que le terme désignait alors un type de navire défini par des caractéristiques techniques propres. En revanche, c'est bien la fonction, celle d'assurer la protection des îles et de leurs populations, qui est mise en avant. Dans une inscription délienne datant du milieu du III^e siècle av. J.-C.³⁷, est ainsi remercié le navarque rhodien qui a mené une opération visant à assurer la protection (*phulakè*) des îles et la sûreté (*sôtèria*) des Grecs qui y résidaient, avec ses trois triérarques³⁸, également originaires de Rhodes. L'opération n'a donc mobilisé qu'un nombre limité de navires, mais en retour, les quatre officiers rhodiens en ont retiré d'importants avantages pour eux-mêmes et pour leurs descendants au nombre desquels une exemption d'impôts et la possibilité d'acquérir une terre et une habitation. Dans le cas présent, la menace pirate n'est cependant pas explicitement mentionnée. Elle l'est dans une inscription du II^e-I^{er} siècle av. J.-C. retrouvée sur l'île de Samothrace³⁹ désignant explicitement des embarcations (*ploia*) destinées à

34 Vincent Gabrielsen, « Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean », art. cit., p. 233-234.

35 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, XX, 93, 2. Ces navires n'ont cependant pas pour fonction exclusive de lutter contre les pirates. Dans ce passage qui relate le siège de Rhodes par Démétrios en 305 av. J.-C., les *phulakidès* sont utilisés au combat aux côtés des traditionnelles *trihémioiiaï* rhodiennes.

36 Vincent Gabrielsen, « Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean », art. cit., n. 51 et 52, p. 230.

37 *IG*, éd. cit., 4, 596.

38 La triérarchie est une liturgie qui oblige celui qui la prend en charge à assurer l'entretien d'une trière et de son équipage pendant un an.

39 *SEG*, éd. H.W. Pleket et R.S. Stroud, Leyde, Brill, t. XLI, 1991, XLI, 717 (B, l. 4-5).

assurer la protection contre les pirates (*leïstophulakika*)⁴⁰. Ce terme constitue cependant un hapax sans équivalent dans d'autres textes grecs.

Le recours aux pirates dans les guerres du monde hellénistique

La tolérance à l'égard de la piraterie apparaît comme un acte hostile par procuration, dirigé contre des populations ennemies. Strabon mentionne ainsi que les souverains de Chypre et d'Égypte collaboraient avec les pirates qui se livraient au trafic d'esclaves en raison de leur hostilité à l'égard des Syriens, c'est-à-dire des Séleucides, tandis que les Rhodiens « n'étaient pas leurs alliés », de sorte qu'ils ne leur venaient pas en aide⁴¹. Ce passage illustre la grande variété des situations et l'immense diversité des moyens d'action à l'époque hellénistique. De la collaboration à la passivité, les postures sont sensiblement différentes et peuvent être mues aussi bien par une inimitié déclarée que par une absence d'intérêt à intervenir contre les pirates dans une aire géographique donnée.

38

L'association de la figure du pirate à celle du mercenaire tient beaucoup à l'épisode du siège de Rhodes par Démétrios I Poliorcète en 305 av. J.-C., dont Diodore de Sicile propose un récit détaillé dans le livre XX de la *Bibliothèque historique*⁴². Cette représentation conforterait l'idée que les pirates ne seraient jamais que des mercenaires privés de salaire en période de paix. Les faits semblent en vérité plus complexes. Diodore décrit en effet la force réunie par Démétrios dans le port de Loryma, Carie, comme une force hétéroclite constituée de deux cents navires de guerre de toutes tailles. S'y ajoutent cent soixante-dix navires de transport à bord desquels embarquent un peu moins de quarante mille hommes accompagnés de cavaliers et de pirates (*peïratai*) qui combattent à leurs côtés. Diodore ajoute qu'à cette force s'étaient joints un peu moins de mille navires appartenant à des particuliers (*idiôtika poria*) qui les accompagnaient dans l'espoir de faire quelque butin en profitant du malheur d'autrui, le territoire de Rhodes n'ayant pas été pillé depuis de nombreuses années. Le début du récit de cette guerre soulève au moins deux interrogations. La première concerne l'identité de ces pirates, dont Diodore attribue aux Rhodiens, à l'égard desquels il adopte une position très favorable, le mérite de les avoir fait disparaître des mers⁴³. Aucune indication n'est fournie

40 L'existence de navires dédiés à la protection des côtes est déjà attestée chez Aristote (*Constitution d'Athènes*, XXIV, 3), qui distingue ces « *phrouridès* » des navires destinés à percevoir le tribut de l'empire. Les embarcations de taille modeste étaient également utilisées pour des missions de reconnaissance ou de renseignement. C'est le cas des « *kataskopoi* » mentionnés par Plutarque (*Vie de Pompée*, LXIV, 1).

41 Strabon, *Géographie*, XIV, 5, 2.

42 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, XX, 81-99.

43 Voir la discussion sur les sources de Diodore de Sicile dans Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, *op. cit.*, p. 5-7.

sur leur origine, et l'énumération des forces en présence semble les distinguer des pillards qui suivent la force navale sur leurs propres navires. L'identité de ces pirates semble d'autant plus difficile à établir que c'est la première fois dans l'ensemble de la *Bibliothèque historique* que Diodore utilise le terme « *peiratès* »⁴⁴, substantif auquel l'historien préfère ordinairement celui de « *lèstès* ». Il semble dans ces conditions hasardeux de tirer des conclusions fermes de la présence de ces individus dans les forces de Démétrios.

De plus, la présence de navires accompagnant une force navale pour profiter de l'aubaine que constituent les nombreux marins et navires de guerre est un fait déjà attesté à l'époque classique. Thucydide indique ainsi qu'au moment de l'expédition de Sicile, une foule de bateaux de commerce de tous types accompagnait l'armée⁴⁵, à la fois en transportant des représentants de tous les corps de métiers nécessaires à son soutien – boulangers, maçons, charpentiers – et pour faire du commerce. Les marins embarqués constituent en eux-mêmes une clientèle et les territoires d'escale sont autant de lieux d'échanges commerciaux possibles. Rien ne distingue donc fondamentalement le siège de Rhodes, opération amphibie de grande ampleur, des autres opérations du même type. Ces « pirates » supplétifs de Démétrios subissent ensuite deux échecs, le premier lorsqu'ils échouent à intercepter un convoi de ravitaillement destiné à Rhodes⁴⁶, l'autre lorsqu'ils sont défaits par les Rhodiens lors d'un bref combat naval⁴⁷.

Le recours aux « pirates » par Démétrios est attesté à nouveau en 287 av. J.-C. lorsque son général, Aïnétos, est assiégé par Lysimachos dans la cité d'Éphèse⁴⁸. Cette référence renforce doublement les doutes qui entourent l'identité de ces supplétifs, accusés ici d'avoir permis l'entrée des ennemis dans la ville lorsque la complicité de leur chef, « l'archipirate », fut achetée par les assiégeants. Rien n'indique en effet que ces pirates soient des marins ou issus de populations maritimes. Bien au contraire, lorsque Polyen fait référence à l'enlèvement de César par des pirates ciliciens⁴⁹, ces derniers ne sont pas désignés comme des *peirataï*, mais comme des *lèistai*, terme générique désignant toutes sortes de brigands, qu'ils agissent sur terre ou en mer. Les références aux pirates ne permettent donc pas d'identifier avec certitude ces entrepreneurs de guerre comme des pirates qui auraient loué leurs services à Démétrios I Poliorcète.

44 Diodore n'utilise ce substantif qu'à huit reprises dont sept dans le livre XX, la dernière occurrence du terme se situant dans le livre XL.

45 Thucydide, *La Guerre du Péloponnèse*, éd. Louis Bodin et Jacqueline de Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1955, t. IV, VI, 44, 1.

46 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, éd. Curt Theodor Fischer, Stuttgart, Teubner, 1964, t. V, XX, 96, 1.

47 *Ibid.*, XX, 97, 5.

48 Polyen, *Strategemata*, éd. Johann Melber et Eduard Wölfflin, Leipzig, Teubner, 1887, V, 19.

49 Polyen, *Strategemata*, éd. cit., VIII, 23.

En revanche, Diodore – 1^{er} siècle av. J.-C. – comme Polyen – 1^{er} siècle ap. J.-C. – utilisent le terme avec la connotation péjorative qu’il a pris à leur époque.

Le recours aux services de pirates comme mercenaires est attesté à de nombreuses reprises, mais les indications manquent pour établir des données quantitatives sur le nombre de ces pirates, leur identité, ou encore le coût de leur intervention pour ceux qui en louent les services. Nabis, tyran de Sparte de 207 à 192 av. J.-C., se serait ainsi allié à des pirates crétois, mais il aurait aussi livré le Péloponnèse à toutes sortes de sacrilèges, de voleurs et de criminels avec lesquels il partageait le produit de leurs forfaits. Ces accusations portées par Polybe⁵⁰ doivent cependant être replacées dans le contexte du projet de l’auteur, qui critique ici violemment Nabis pour mieux glorifier Rome. Bien que l’accusation d’alliance avec des pirates ne puisse pas être rejetée, elle est ici une forme de *topos* historique des accusations portées contre l’ennemi. La piraterie devient alors un motif récurrent des expéditions navales romaines en mer Égée et au-delà. En 200 av. J.-C., le consul Publius Sulpicius Galba envoya de la sorte au Pirée une flottille de trirèmes romaines, auxquelles se joignirent des navires de Rhodes et d’Athènes, pour mettre fin aux agissements des pirates de Chalcis en Eubée, qui s’étendaient sur mer mais aussi dans les régions côtières des environs d’Athènes⁵¹. L’identité de ces pirates et le mode de financement de leur action semblent ici encore incertains⁵². Peut-être s’agissait-il de pirates agissant de leur propre initiative à la faveur de l’instabilité qui régnait dans la région, mais peut-être s’agissait-il également d’alliés locaux de Philippe V de Macédoine dans sa lutte contre les Romains ?

Si les Romains trouvèrent dans les Rhodiens des alliés de circonstance pour la lutte contre les pirates, ces derniers n’eurent jamais les moyens navals suffisants pour venir à bout du phénomène. Plus grave pour les Rhodiens, ce sont les décisions politiques des Romains qui provoquèrent au fil du 1^{er} siècle av. J.-C. l’affaiblissement économique de l’île et limitèrent de ce fait ses possibilités d’action. La première décision du Sénat fut de faire de Délos en 166 av. J.-C. un port franc pour punir Rhodes de son alliance avec Persée dans la troisième guerre de Macédoine (172-168 av. J.-C.). Cette place du commerce, essentielle pour les Rhodiens, devint alors une colonie athénienne et une plaque tournante du trafic d’esclaves⁵³. La seconde fut d’accorder leur liberté à certaines cités

50 Polybe, *Histoires*, éd. Eric Foulon, Paris, Les Belles Lettres, 1995, t. X, XIII, 8, 1-2. Les accusations de tyrannie portées contre Nabis (alliance avec les pirates et crimes commis contre des citoyens romains) sont reprises par Tite-Live (XXXIV, 32, 18-19) dans le discours prêté au général romain Titus Quinctius Flaminius.

51 Tite-Live, *Histoire romaine*, éd. Alain Hus, Paris, Les Belles Lettres, 1977, t. XXI, XXXI, 22.

52 Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, *op. cit.*, p. 82.

53 Polybe, *Histoires*, éd. Ludwig Dindorf, Stuttgart, Teubner, 1963, t. IV, XXX, 21.

continentales d'Asie Mineure qui étaient encore sous domination rhodienne⁵⁴. S'il est difficile de mesurer l'impact économique de la piraterie, il apparaît que les décisions politiques romaines favorisèrent l'instabilité de la région et affaiblirent économiquement les puissances commerciales qui soutenaient traditionnellement la lutte contre ce type de prédation, tout en encourageant le développement d'activités économiques qui trouvaient dans ce fléau une de leurs sources d'approvisionnement.

L'évaluation quantitative de l'impact économique de la piraterie maritime n'est guère possible au regard des sources disponibles pour la période hellénistique. Il ressort en revanche des textes historiques et des ressources épigraphiques que cette activité en alimente plusieurs autres types. Si l'enlèvement de personnalités ou de citoyens libres a marqué l'imaginaire et nourri la littérature de fiction, les actes commis ne se confondent pas strictement avec le commerce d'esclaves. Face au risque d'attaques de pirates se développe un véritable marché de la protection du commerce, dans lequel les Rhodiens jouent un rôle de premier plan dès le début de la période étudiée jusqu'à ce que Rome vienne perturber le système en place avant d'intervenir massivement à son tour. C'est dans ce contexte que doit être perçue la figure du pirate, dénoncé comme un être abject vendant ses services au plus offrant à la manière d'un mercenaire. Les liens entre guerre et piraterie sont certes avérés, mais la condamnation de cette dernière prend, à partir du II^e siècle, une forte connotation morale qui jette un voile d'incertitude sur l'identité et les motivations des acteurs concernés autant que sur l'ampleur véritable du phénomène.

54 *Ibid.*, XXX, 29.

FINANCER L'ACTIVITÉ NAVALE FATIMIDE
EN ÉGYPTÉ (973-1171) : CONTRAINTES FINANCIÈRES
ET ENJEUX POLITICO-ÉCONOMIQUES

David Bramoullé

Université Toulouse–Jean-Jaurès, FRAMESPA CNRS UMR 5136

Les califes Fatimides (909-1171) mirent en place une marine active et efficace dès les premières décennies de leur règne en Ifrîqiyya, Tunisie actuelle. Si la documentation relative à cette première phase ne permet guère de comprendre comment la flotte fut financée, à partir du milieu du XI^e siècle, alors que les califes se trouvaient désormais en Égypte, les textes (documents administratifs, manuels d'administration et traités fiscaux) témoignent de la mise en place d'un système de plus en plus complexe d'administration et de financement de la flotte. Ce système trouva sa pleine mesure avec les croisades, lorsque la marine devint la principale force de résistance des Fatimides à l'avancée franque.

Ainsi, les sources attestent avant tout d'une activité croissante de la marine de guerre sur toute la période considérée ici. Au-delà des exploits des flottes fatimides, célébrés dès le X^e siècle, quelques documents permettent de comprendre que ces succès n'étaient pas dus qu'au seul hasard. C'est en effet l'image d'une flotte professionnelle, à l'organisation et au commandement rationalisés, et soucieuse d'innovation qui se dessine progressivement. Autant d'éléments qui invitent à s'interroger sur le financement de la marine de guerre fatimide. Les sources témoignent du développement d'un système complexe d'achats de matières premières stratégiques qui s'appuyait sur les services douaniers. Ce système, atypique pour la période, permit aux Fatimides de concevoir une marine qui constituait l'outil essentiel de légitimation des prétentions universalistes de la dynastie ismaélienne face à ses concurrentes sunnites.

Si la professionnalisation de la marine fatimide paraît dater de la fin de la période maghrébine de la dynastie, c'est pour l'Égypte que la documentation se fait plus précise¹. Ibn al-Tuwayr, membre de l'administration fatimide au XII^e siècle, indique qu'à la fin de la dynastie le registre (*jarīda*) de la force navale comptait 5 000 inscrits répertoriés² (*mudawwana*). Selon l'auteur, il semble que le terme « *mudawwana* » désignait ceux qui montaient à bord des navires, marins et capitaines. La taille croissante des flottes envoyées par les Fatimides et leurs succès contre les navires chrétiens – à une période où la dynastie voyait pourtant ses possessions littorales passer à l'ennemi – suggèrent que le système créé fut assez efficace, et qu'il reposait sur un recrutement peut-être moins forcé qu'on ne l'a supposé; plus vraisemblablement, il fonctionnait grâce à des soldes relativement importantes.

44

La professionnalisation des équipages fatimides impliquait le paiement de salaires réguliers et attractifs. Le métier de marin était avant tout un métier de pauvre et, en Égypte, un pauvre ne pouvait espérer gagner plus de deux dinars par mois au XII^e siècle³. Les *mudawwana* percevaient chaque mois des soldes réparties en cinq niveaux de salaires mensuels : deux, huit, dix, quinze et vingt dinars pour les hommes les mieux payés⁴. Avant chaque opération navale, les marins touchaient des primes qui représentaient généralement le double de leur salaire régulier⁵. Un lien direct entre le paiement des marins, des troupes embarquées et le calife est explicitement décrit par Ibn al-Ma'mûn qui rapporte comment ce dernier débloquent personnellement les sommes nécessaires aux expéditions⁶. Ibn al-Tuwayr signale que le moindre déficit dans le budget du bureau des Constructions navales (*dīwān al-'amā'ir*) était immédiatement

1 David Bramoullé, « Composing and Recruiting the Crew in the Fatimid Navy (909-1171) », *Medieval Encounters*, n° 13, 2007, p. 4-31.

2 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat al-muqalatayn fī akhbâr al-dawlatayn*, éd. Ayman Fu'ad Sayyid, Beyrouth, Steiner, 1992, p. 94-95 ; Maq'rîzî, *Kitâb al-Mawâ'iz wa al-l'tibâr fī dhikr al-Khitat wa-l-Athâr*, éd. Ayman Fu'ad Sayyid, Londres, Al-Furqan Islamic Heritage Foundation, 2002, t. III, p. 611-613 ; Qalqashandî, *Subh al-A'shâ fī sinâ'at al-inshâ'*, éd. Muhammad Husayn Shams al-Din, Beyrouth, Dâr al-kutub al-'Alamiyya, 1987, t. III, p. 596-597.

3 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 95-96 ; Elyahu Ashtor, « Le coût de la vie en Égypte médiévale », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol. 3, n° 1, 1960, p. 56-77.

4 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 96.

5 William J. Hamblin, *The Fatimid Army During the Early Crusades*, thèse de doctorat, University of Michigan, 1985, p. 118-120.

6 Ibn al-Ma'mûn, *Akhbâr Misr*, éd. Ayman Fu'ad Sayyid, Le Caire, Ifao, 1983, p. 61-62 ; Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 95.

comblé par le Trésor central en attendant que les caisses du bureau en question se remplissent de nouveau⁷.

Les textes laissent ainsi penser que les Fatimides développèrent les conditions nécessaires à l'existence d'un corps de marins permanents. Le génie de ce système consistait à proposer des rémunérations en argent ou en nature nettement plus attractives que celles que pouvaient espérer les plus pauvres en demeurant dans la vie civile. Si un tel système garantissait aux Fatimides la possibilité de recruter plus aisément les marins, il fallait bien entendu trouver les moyens de le financer, et de manière pérenne, à un moment où la flotte portait presque seule l'effort de guerre et du jihad de califes chiïtes si résolument attachés à leur image de champions de l'Islam face aux Francs.

Une marine active et diversifiée

Les sources qui relatent les premières expéditions fatimides en Méditerranée orientale ne citent jamais plus de vingt bateaux, celles du XI^e siècle s'effectuèrent souvent avec des flottes regroupant entre 40 et 90 embarcations⁸. Ce dernier chiffre constitue le maximum des bâtiments expédiés en même temps par les Fatimides ; il s'accorde avec les données fournies par Ibn al-Tuwayr. Des chroniqueurs aussi différents qu'Albert d'Aix, qui signale le « nombre infini de galères » expédiées par les Fatimides devant Beyrouth en 1110, ou l'historien damascène Ibn al-Qalânîsî qui, pour l'année 1109, signale « la plus grande flotte jamais armée par les Fatimides » pour délivrer Tripoli, témoignent chacun à leur manière d'une augmentation sensible du nombre des navires de la flotte fatimide⁹. Tous les auteurs attestent clairement qu'après 1110, les Égyptiens engagèrent souvent plus de soixante-dix navires, notamment en 1115, 1126-1127, 1151 et 1153¹⁰.

7 *Ibid.*

8 Foucher de Chartres, *Histoire des croisades*, éd. Odon de Deuil, Paris, Brière, 1825, p. 153, 208-209 ; Albert d'Aix-la-Chapelle, *Histoire des faits et gestes dans les régions d'outre-mer. Depuis l'année 1095 jusqu'à l'année 1120 de Jésus-Christ*, éd. François Guizot, Paris, Brière, 1824, t. II, p. 90-91, 219 ; Ibn al-Qalânîsî, *Dhayl Tâ'rikh Dimashq*, éd. Henry F. Amedroz, Leiden, Brill, 1908, p. 148-149, 209 ; Ibn al-Athîr, *Al-Kâmil fî-l-Tâ'rikh*, éd. Carl J. Tornberg, Beyrouth, Dâr Sâdir, 1979, t. X, p. 394-395, 617 ; Maqrîzî, *Itti'âz al-Hunafâ' bi-Akhhbâr al-A'imma al-Khulafâ'*, éd. Muhammad Hilmi Muhammad Ahmad, Le Caire, al-Majlis al-a'ali li al-shi'un al-islamiya, 1973, t. III, p. 35, 100, 102 ; Ibn al-Ma'mûn, *Akhhbâr Misr*, éd. cit., p. 61 ; Ibn Muyassar, *Al-Muntaqa min Akhhbâr Misr*, éd. Ayman Fu'ad Sayyid, Le Caire, IFAO, 1981, p. 96.

9 Albert d'Aix-la-Chapelle, *Histoire des faits et gestes dans les régions d'outre-mer*, éd. cit., p. 161-162 ; Ibn al-Qalânîsî, *Dhayl*, éd. cit., p. 163-164.

10 Foucher de Chartres, *Histoire des croisades*, éd. cit., p. 179, p. 267 ; Guillaume de Tyr, *Histoire des faits et gestes dans les régions d'outre-mer. Depuis le temps des successeurs de Mahomet jusqu'à l'an 1184 de Jésus-Christ*, éd. François Guizot, Paris, Belin, 1824, t. II, p. 171-172, 293-294 ; t. III, p. 55-57 ; Ibn al-Qalânîsî, *Dhayl*, éd. cit., p. 315, 321 ; Maqrîzî, *Itti'âz*, éd. cit., p. 193, 202 ; Abû Shâmâ', *Kitâb al-Rawdatayn*, éd. Muhammad Hilmi Muhammad Ahmad, Le Caire, Dâr al-Kutub, 1998, t. I, p. 202-203 ; Qalqashandî, *Subh*, éd. cit., p. 523.

Au-delà du nombre croissant de vaisseaux engagés, les textes mettent en évidence une plus grande diversité dans la composition des flottes égyptiennes, avec des navires de plus en plus grands et donc de plus en plus coûteux à construire. Celle-ci, confirmée par al-Maqrîzî, doit sans doute être relativisée¹¹. Néanmoins, l'existence de plusieurs des embarcations citées par cet auteur tardif est confirmée par des sources contemporaines des califes du Caire. Dans tous les cas, il semble assez évident que la période égyptienne de la dynastie, caractérisée par l'intensification de la navigation, correspond à un développement du vocabulaire utilisé pour mentionner les bateaux de la flotte fatimide. Si l'enrichissement de la terminologie navale reflète sans doute une plus grande sensibilité des auteurs médiévaux aux choses de la mer, il paraît aussi assez certain que de nouveaux navires firent leur apparition à cette époque.

46

En effet, pour autant que les sources permettent d'en juger, des embarcations d'un type nouveau vinrent peu à peu enrichir la marine fatimide après 969 et surtout au XII^e siècle. La liste d'al-Maqrîzî est peut-être sujette à caution, mais il existe au moins deux autres évocations des navires qui composèrent la marine égyptienne du temps des califes et qui sont plus proches de la période fatimide. La première, établie par Ibn al-Tuwayr, en dépit de sa relative austérité, a le mérite d'être la moins contestable chronologiquement puisqu'elle s'insère dans un chapitre que l'auteur consacre à la construction navale fatimide. L'autre évocation est l'œuvre d'Ibn Mammâtî (mort en 1209), responsable du bureau de l'Armée – *diwân al-jaysh* – sous Saladin, mais qui servit également l'administration fatimide. S'il dresse une liste des navires composant la flotte ayyoubide¹², elle s'avère cependant essentielle, car Saladin et ceux qui réorganisèrent la flotte égyptienne à sa demande s'inspirèrent largement des Fatimides¹³. Comme Ibn al-Tuwayr, Ibn Mammâtî était lui-même un ancien administrateur fatimide. Il est donc probable que la liste des navires qu'il fournit avec quelques-unes de leurs principales caractéristiques reflète assez bien la flotte fatimide des dernières années.

Alors que durant toute la fin du X^e siècle et au XI^e siècle le vocabulaire employé pour désigner les navires fatimides varie peu – on trouve en effet la même trilogie imprécise des *ustûl*, *markab*, *shînî*, qui désignent respectivement un navire de guerre ou une flotte, une embarcation quelconque et une galère –, les sources du XII^e siècle utilisent de nouveaux termes. Outre les *shînî*, la flotte fatimide se composait en effet aussi de *shalandî*. Il s'agissait de navires pontés

11 L'auteur écrit en effet au XIV^e siècle (Maqrîzî, *Khitat*, éd. cit., t. II, p. 238).

12 Il s'agit de la flotte égyptienne recréée par Saladin.

13 Yaacov Lev, *Saladin in Egypt*, Leiden/Boston/Köln, Brill, 1999, p. 166-167.

(*markab musaqqaf*) sur lesquels les combattants se battaient alors que sous le pont, les rameurs poursuivaient leurs efforts¹⁴. L'introduction de ces navires dans la flotte de combat n'est pas fixée mais elle semble antérieure au vizirat d'al-Ma'mûn al-Batâ'ihî (1121-1125)¹⁵. La *shalandî* se distinguait de la *shîni* par sa forme et sans doute aussi par sa fonction¹⁶. Ibn al-Ma'mûn confirme cette distinction, car il précise que son père ordonna de maintenir la construction des seules *shîni* dans l'arsenal de Fustât tandis que la fabrication des *shalandî* demeurerait dans le chantier de Rawda. La séparation des lieux de construction des deux types d'embarcations ne laisse aucun doute quant au fait qu'il s'agissait de deux types de navires distincts. Ibn al-Tuwayr clôt pour ainsi dire le débat en rapportant que la flotte fatimide se composait, entre autres navires, de quatre-vingts galères de guerre (*shawâni al-harbiyya*) et de dix *shalandî* dont il semble faire par ailleurs des navires de transport (*hammâlât*)¹⁷. Les *shalandî* étaient en effet des galères plus larges et davantage destinées à transporter des hommes et des marchandises que les galères de combat plus profilées pour l'affrontement naval.

À côté des galères de grande taille, il en existait d'autres, plus légères, les *'ushârî* (pluriel de *'ushârîyyât*). Dans les années 1020, des *'ushârî* servirent au côté des bateaux de guerre – *marâkib al-harbiyya* – pour transporter des troupes fatimides vers les cités littorales de Syrie¹⁸. Il est difficile de dire si ces *'ushârî* furent fréquemment utilisées pour les expéditions navales, car elles étaient peu adaptées à la navigation hauturière, mais elles pouvaient toutefois pratiquer le cabotage. Les califes utilisaient surtout ces galères lors des cérémonies et processions en rapport avec le Nil, ou pour leur plaisir¹⁹. Il s'agissait notamment des « grandes *'ushârî* privées » (*'ushârîyyât al-khâss al-kibâr*) du calife, plus richement décorées que les autres²⁰. Ibn al-Tuwayr, qui cite aussi ces navires, les qualifie également de *sumâriyyât*²¹, terme qui nous ramène imperceptiblement vers la liste proposée par al-Maqrîzî. Enfin,

14 Ibn Mammâtî, *Kitâb Qawânîn al-Dawâwîn*, éd. Aziz Suryal Atiya, Le Caire, Société royale d'agriculture, 1943, p. 340.

15 Ibn al-Ma'mûn, *Akhbâr Misr*, éd. cit., p. 100-101.

16 Vassilios Christidès, « Naval Warfare in the Eastern Mediterranean, vith-xivth Centuries: An Arabic Translation of Leo VI's Naumachia », *Graeco-Arabica*, n°3, 1984, p. 137-148, loc. cit., p. 140; John H. Pryor, *Geography, Technology and War Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 62.

17 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 95-96.

18 Musabbihî, *Al-juz al-arba'ûn min Akhbâr Misr. Tome 40^e de la chronique d'Égypte d'al-Musabbihî (366-420/997-1029)*, éd. Thierry Bianquis et Ayman Fu'ad Sayyid, Le Caire, Ifao, 1978, p. 54.

19 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 193-194, 198; Maqrîzî, *Khitat*, éd. cit., p. 375, 550; Nâsirî Khusraw, *Sefer Nameh*, éd. et trad. fr. Charles Schefer, Paris, Ernest Leroux, 1881, p. 142.

20 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 94; Maqrîzî, *Khitat*, éd. cit., p. 559.

21 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 201.

parmi les types de navires cités par Ibn al-Tuwayr se trouvaient des bateaux qui possédaient des capacités de charge équivalente aux galères, notamment les *musattah* qui pouvaient aussi embarquer plus de cinq cents personnes²². La mention des « *shalandiyyât* » aux côtés des « *shawânî harbîyya* », suggère qu'il s'agissait d'un troisième type de navire avec une fonction et/ou une forme bien particulière sans que la documentation ne permette d'en dire plus. Enfin, parmi les navires mentionnés par Ibn Mammâtî, il est une catégorie qui occupe une place singulière, il s'agit des vaisseaux transportant les chevaux lors des expéditions ultramarines²³. Ne disposant que de peu de place dans la cale et n'ayant pas de possibilité d'embarquement direct de chevaux, les navires de guerre étaient en général mal adaptés au transport d'animaux vivants. Parmi les galères de transport apparaît donc la *tarîda* (*tarâ'id*, *tarâ'id* au pluriel) spécialement adaptée aux chevaux. Selon Ibn Mammâtî, elle pouvait en transporter jusqu'à quarante, et elle comportait une porte située à l'arrière de la coque afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des quadrupèdes, notamment lorsque les galères arrivaient sur une plage²⁴.

Plusieurs éléments concordants tendent également à prouver que les galères de combat virent peu à peu leur taille s'accroître et leur nombre de rameurs augmenter afin de permettre de transporter plus d'hommes sur les zones de combat. Ibn Mammâtî rapporte que les *shînî* classiques comptaient 140 rameurs, alors qu'au x^e siècle John H. Pryor estimait le nombre moyen de rameurs des dromons byzantins autour de 100-110²⁵. Les chroniqueurs francs confirment indirectement la taille imposante des navires fatimides. À plusieurs reprises, ils évoquent les galères à deux rangs de rameurs, mais ils signalent également des trirèmes comme lors des opérations navales de 1108 vers Sayda, de 1110 contre Beyrouth, 1126 ou encore en 1115²⁶. John H. Pryor estime que le vocable « trière » ou « trirème » doit être pris comme un synonyme de « navire de guerre » et pas une référence à une trière véritable²⁷. Selon lui,

22 *Ibid.*, p. 95 ; Ibn Mammâtî, *Qawânîn*, éd. cit., p. 340 ; Dionisius A. Agius, *Classic Ships of Islam*, Leiden, Brill, 2008, p. 338.

23 John H. Pryor, « Transportation of Horses by Sea During the Era of the Crusades », *The Mariner's Mirror*, n° 68, 1982, p. 12, 13.

24 Dionisius A. Agius, *Classic Ships of Islam*, op. cit., p. 340-341 ; Reinhart Dozy, *Supplément aux dictionnaires arabes*, Beyrouth, Librairie du Liban, 1991, t. II, p. 34 ; Aly M. Fahmy, *Muslim Naval Organisation in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century*, Le Caire, National Publication and Printing House, 1966, p. 136-137.

25 Ibn Mammâtî, *Qawânîn*, éd. cit., p. 340 ; Dionisius A. Agius, *Classic Ships of Islam*, op. cit., p. 350.

26 Albert d'Aix-la-Chapelle, *Histoire des faits et gestes dans les régions d'outre-mer*, éd. cit., p. 133, 161, 162, 293-294 ; Foucher de Chartres, *Histoire des croisades*, éd. cit., p. 179, 267 ; Guillaume de Tyr, *Histoire*, éd. cit., t. II, p. 171-172.

27 John H. Pryor et Elizabeth M. Jeffreys, *The Age of the Dromon: The Byzantine Navy c.a. 500-1204*, Leiden, Brill, 2006, p. XLVIII.

si les Fatimides avaient disposé de navires à trois rangs de rameurs, les auteurs arabes l'auraient signalé. On peut objecter que ces auteurs ne disent rien de l'existence des birèmes. De plus, l'ouvrage tardif d'Ibn al-Mankalî (mort en 1382) dans lequel ce dernier indique que les *shîni* comportaient deux rangs de rameurs, est une traduction d'un texte grec du x^e siècle²⁸. Par ailleurs, on peut se demander pourquoi les chroniqueurs chrétiens qui mentionnent les trirèmes fatimides les associent aux birèmes qui étaient les navires de guerre par excellence à cette époque. Le simple fait de citer les birèmes suffisait à faire comprendre aux lecteurs que les Fatimides avaient envoyé leurs galères de combat. Pourquoi employer un autre mot pour désigner un autre navire de combat supposé être identique ?

La mention de trirèmes fatimides peut évidemment être considérée comme une forme d'exagération de la force navale déployée contre les Francs afin de mieux célébrer les victoires ou de justifier les défaites. Nous pensons néanmoins qu'au regard de leur histoire, les Fatimides purent développer leurs propres innovations, notamment sur leurs plus grosses galères de combat. Ils purent par conséquent disposer les cent quarante ou cent cinquante rameurs sur trois rangs, et plus seulement sur deux. Les trières athéniennes du siècle de Périclès ne comportaient-elles pas à peu près autant de rameurs (environ cent soixante-dix) que les galères fatimides du xii^e siècle ? Pourquoi ne pas envisager qu'au moment où les Fatimides avaient le plus besoin de leur flotte, eux qui avaient toujours fondé une grande partie de leur puissance et de leur propagande sur leurs victoires navales, leurs maîtres d'œuvre aient été tout à fait capables d'innovations en matière de construction navale ? Ces innovations pourraient expliquer que plusieurs auteurs chrétiens se référant à ces embarcations les décrivent comme plus grosses que les autres, transportant parfois cinq cents soldats, voire plus, à leur bord²⁹. Al-Nâbulusî (mort en 1261) confirme qu'à la fin de la période fatimide, cent *shîni* pouvaient transporter dix mille soldats et cinq mille esclaves, soit là encore six cents personnes par navire sans compter les marins et les troupes embarquées³⁰.

28 Ibn al-Mankalî, *Al-Adilla al-rasmiyya fî-l-ta'âbî al-harbiyya*, éd. John H. Pryor et Elizabeth M. Jeffreys, *The Age of the Dromon*, op. cit., p. 645-666.

29 Albert d'Aix-la-Chapelle, *Histoire des faits et gestes dans les régions d'outre-mer*, éd. cit., p. 192.

30 Nâbulusî cité par al-Maqrîzî, *Khitat*, éd. cit., t. I, p. 231. La dernière édition des *Khitat* vient quelque peu corriger les doutes que les éditions antérieures pouvaient soulever. Dans les anciennes éditions, on trouvait en effet que durant la période fatimide dix *shîni* pouvaient transporter dix mille soldats. Plusieurs chercheurs ont été victimes de cette erreur et se sont interrogés sur la réalité des informations : Dionisius A. Agius, *Classic Ships of Islam*, op. cit., p. 335-336 ; Aly M. Fahmy, *Muslim Naval Organisation in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century*, op. cit., p. 132.

En dépit des incertitudes qui demeurent quant à la composition précise de la flotte fatimide, il paraît néanmoins évident que les Fatimides expédièrent des flottes composées de toujours plus de navires et que ces derniers étaient vraisemblablement plus grands et donc davantage dotés en marins. Autant d'éléments qui augmentaient le coût de la Marine et nécessitaient un système de financement efficace.

LE COÛT DE LA FLOTTE

Une évaluation complexe

50 Très peu d'informations subsistent quant aux coûts que représentait l'armement d'une flotte. Quelques données chiffrées apparaissent toutefois sous la plume des auteurs médiévaux pour indiquer les sommes dépensées par la dynastie pour lancer une expédition. Ibn al-Qalânîsî rapporte qu'à l'été de 1151, les Fatimides dépensèrent près de 300 000 dinars pour une flotte de soixante-dix bâtiments envoyée vers les côtes syro-palestiniennes, soit un coût d'un peu plus de 4 285 dinars par navire³¹; il ne précise malheureusement pas ce que recouvrait une telle dépense. Ibn al-Ma'mûn fournit peut-être la solution dans son récit de l'expédition de 1123 : le calife ordonna ainsi au chef de la deuxième flotte (*muqaddam al-asâtil al-thâniyya*) qu'il dépense de quoi faire partir quarante galères³². Dans le contexte de cette expédition, organisée en quelque sorte en urgence, il n'était pas question de construire les navires, mais plutôt de les équiper en guerre avec leurs agrès, leurs voiles et toutes les superstructures qui devaient être installées sur le pont, c'est-à-dire autant d'équipements qui étaient déjà payés et se trouvaient dans les entrepôts califaux en attente d'une expédition. Les dépenses ne pouvaient en toute logique pas concerner l'achat de ces équipements.

L'analyse des termes employés peut sans aucun doute aider à mieux comprendre ce que recouvraient ces dépenses. Ainsi, les vocables les plus régulièrement utilisés – respectivement *yunfaq* et *nafaqa* – par Ibn al-Qalânîsî et Ibn al-Ma'mûn, se réfèrent généralement aux paiements versés aux hommes à la veille d'une expédition³³. Il s'agissait de primes plus que de salaires réguliers (*jâmakîyya*³⁴). Ces primes servaient à la fois à motiver les hommes à la veille d'une opération et à leur permettre de couvrir les dépenses supplémentaires que celle-ci engendrerait. De telles primes, qui

31 Ibn al-Qalânîsî, *Dhayl*, éd. cit., p. 315.

32 Ibn al-Ma'mûn, *Akhhbâr Misr*, éd. cit., p. 61.

33 William J. Hamblin, *Fatimid Army During the Early Crusades*, op. cit., p. 119.

34 Ces termes seront repris dans les armées mamloukes : Hassan Monés, s.v. « Djâmakîyya », *Encyclopédie de l'Islam* [2^e édition], Leiden, Brill, 1997, t. IX, p. 413.

étaient régulièrement versées aux troupes terrestres, s'élevaient généralement au double du salaire mensuel³⁵. Dans le cas de l'expédition navale de 1123, les équipages, et sans doute aussi les troupes spécialement affectées à la flotte, recevaient également des primes. Si de nombreux détails nous échappent – notamment quant à la répartition exacte des primes entre les différentes catégories d'hommes à bord des navires –, dans tous les cas la phrase mentionnant les dépenses pour les quarante galères doit, selon nous, se comprendre comme une allusion au paiement des primes des équipages et des soldats de la flotte. Le paiement des troupes terrestres qui devaient être transportées lors de cette opération semble avoir été compris dans un autre poste de dépense. Ibn al-Ma'mûn établit en effet une distinction entre ce qui devait être dépensé pour les galères et ce qui était nécessaire pour envoyer vingt chefs qui accompagneraient les soldats. Ce second poste de dépense visait à payer les cavaliers (*fâris*), les hommes (*rijâl*), les officiers qui portaient (*al-umarâ' al-sâ'irîn*), les médecins (*al-atbâ'*), les muezzins (*al-mu'adhînîn*) et les récitateurs du Coran (*al-qurrâ'*)³⁶. On sait par ailleurs qu'au moment du départ le calife remettait personnellement cent dinars au général en chef de l'expédition et vingt à l'amiral³⁷. Dans tous les cas, il semble assez évident que les primes pouvaient augmenter considérablement le coût d'une expédition navale. D'après ce que l'on peut comprendre du récit d'Ibn al-Ma'mûn, il se pourrait donc que la somme évoquée par Ibn al-Qalânîsî ait regroupé à la fois les primes octroyées aux marins et aux soldats de la flotte ainsi que celles des diverses troupes expédiées en opération. En outre, dans les années 1150-1160, les navires égyptiens sont souvent mentionnés avec cinq-cents hommes à bord, voire davantage. Tous les navires n'embarquaient pas autant de personnes mais, si l'on fait un calcul rapide du total que pouvaient représenter les primes octroyées à tous ceux qui montaient à bord d'un bâtiment qui partait en expédition, on obtient un chiffre qui n'est finalement pas si éloigné de celui fourni par Ibn al-Qalânîsî (**tableau 1**).

35 Les troupes qui portaient en garnison à Damiette recevaient ainsi une prime de cent dinars pour les officiers et de trente pour les simples cavaliers : Maqrîzî, *Itti'âz*, éd. cit., p. 190.

36 Ibn al-Ma'mûn, *Akhbâr Misr*, éd. cit., p. 61.

37 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 98.

Tableau 1. Le coût d'un navire de guerre fatimide en expédition au XII^e siècle³⁸ (estimation)

Hommes embarqués		Primes en dinars (salaires mensuels doublés)	Total en dinars
Fonction	Nombre		
Capitaine	1	40	40
Second	1	30	30
Marins	env. 10	10	100
Rameurs ³⁹	140	4	560
Soldats de la flotte	?	?	?
Officiers de troupe	3	100	300
Cavaliers	20	30	600
Infanterie	287	10	2 870
Muezzin	1	?	?
Médecin	1	?	?
Lecteur du Coran	1	?	?
Charpentier ⁴⁰	1	?	?
Boulangier ⁴¹	1	?	?
Effectif total	env. 500		4 500

52

Bien que théoriques, les calculs effectués pour compléter le tableau 1 permettent cependant de comprendre que la somme de 4 500 dinars par navire, obtenue à partir des chiffres fournis par Ibn al-Qalânisî pour l'opération de 1151, n'était peut-être pas si élevée que cela. Il faut considérer cette somme comme une moyenne qui devait varier en fonction du type de navire envoyé en opération et selon les troupes qui se trouvaient à bord. Seul le total est finalement important, et c'est peut-être la raison pour laquelle il est resté dans l'histoire. Par ailleurs, ces estimations pourraient également indiquer que la somme mentionnée par l'historien de Damas ne comprenait en fait que l'argent des primes versées aux hommes à bord des navires et qu'elle n'incluait en rien les coûts de construction des bâtiments eux-mêmes, ni ceux des équipements. Ainsi, le coût total d'une flotte de soixante-dix navires est difficile à estimer, mais il est assez probable qu'en tenant compte de tous les paramètres, il dépassait de beaucoup celui mentionné par Ibn al-Qalânisî. Ces chiffres permettent au moins d'avoir une

38 Les données présentées, notamment celles relatives au nombre de marins ou de soldats, sont théoriques. À défaut de pouvoir être tous attestés par les sources de l'époque fatimide, ces chiffres s'appuient néanmoins sur des chiffres réels constatés à la même période sur certains navires fatimides ou dans la marine byzantine.

39 Il s'agit du nombre fourni par Ibn Mammâfî pour les plus grosses galères.

40 Les manuels navals grecs indiquaient que chaque navire devait avoir son charpentier. Plusieurs épisodes relatifs aux opérations navales fatimides semblent indiquer qu'il existait effectivement des charpentiers à bord des navires : John. H. Pryor et Elizabeth M. Jeffreys, *The Age of the Dromon*, op. cit., p. 573.

41 Les navires fatimides embarquaient des grains afin d'avoir la farine nécessaire à la préparation, à bord de chaque navires, des gâteaux de la flotte (*ka'ak li-zâd al-ustûl*), voir Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 140.

certitude : les Fatimides disposaient encore des finances nécessaires pour armer une importante flotte et pour entretenir, à travers le spectacle d'une ultime parade navale, l'espoir de la population égyptienne ainsi que l'image d'un calife toujours puissant et investi, à travers sa flotte, dans la défense des intérêts des musulmans dont il se targuait encore d'être le seul véritable protecteur.

L'approvisionnement en matériaux de construction navale

Les sources arabes et latines attestent clairement que si les Fatimides disposaient de forêts exploitables pour le bois d'œuvre dans plusieurs de leurs territoires, la période des croisades et l'accroissement des besoins rendirent de plus en plus indispensable le recours à des matériaux importés par des puissances étrangères. En matière d'approvisionnement en matériaux de construction navale sur le marché privé, il faut nettement distinguer deux périodes au cours desquelles les besoins fatimides ne furent pas les mêmes. La charnière est de toute évidence le début du XII^e siècle et les croisades qui placèrent la dynastie dans une position de grande dépendance vis-à-vis de leurs fournisseurs principaux, c'est-à-dire les cités italiennes, qui se livrèrent à une véritable compétition pour obtenir les meilleures clauses commerciales. Ce furent d'abord les Amalfitains puis, peu à peu, les Génois, les Pisans et les Vénitiens qui devinrent des fournisseurs actifs de fer et de bois des Fatimides d'Égypte⁴².

Ibn Mammâtî fournit des informations sur ces importations rassemblées ici sous la forme de deux tableaux synthétiques (**tableaux 2 et 3**). Il précise ainsi assez clairement l'origine géographique de certains métaux, essentiellement Gènes et Venise, et il évoque pas moins de treize catégories de métal et quarante-deux catégories de bois ou pièces de bois, dont plusieurs types de pins (*snawbar*), du peuplier (*hûr*), du chêne vert (*sandiyân*) et des morceaux de navires (*hutâm al-marâkib*⁴³). Dans certains cas, les navires avec lesquels étaient venus les marchands pouvaient être vendus dans leur intégralité ou démontés pour que le bois soit vendu morceau par morceau⁴⁴. Les Fatimides achetèrent ainsi un navire aux Génois en janvier 1147, et d'autres en al-Andalus⁴⁵. Une lettre qui date de l'année 1100 environ signale en effet qu'un navire originaire d'al-Andalus qui se trouvait dans le port d'Alexandrie fut vidé

42 Armand O. Citarella, « The Relations of Amalfi with the Arab World Before the Crusades », *Speculum*, n°42, 1967, p. 299-312 ; Wilhelm Heyd, *Histoire du commerce du Levant au Moyen Âge*, trad. Furcy Raynaud, Leipzig/Paris, O. Harrassowitz/E. Lechevalier, 1885, t. I, p. 99-100 ; Al-Zuhrî, « Kitâb al-dja'râfiya, "Mappemonde du calife al-Ma'mûn", reproduite par al-Fâzari (III^e-IX^e), rééditée et commentée par Zuhrî (VI^e-XII^e) », *Bulletin d'études orientales*, n°21, 1968, p. 7-312, *loc. cit.*, p. 260-261.

43 Ibn Mammâtî, *Qawânîn*, éd. cit., p. 365.

44 Makhzûmî, *Kitâb al-Minhâj fî 'ilm kharaj Misr*, éd. Claude Cahen, Le Caire, IFAO, 1986, p. 11.

45 Adolf Schaube, *Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets*, Munich, Oldenbourg, 1906, p. 148

de ses marchandises « sur ordre du sultan » afin de l'équiper en guerre pour le cas où l'occasion se présenterait d'organiser une expédition vers les côtes du Bilâd al-Shâm, où les Francs avaient pris la plupart des cités⁴⁶. Pour des raisons commerciales, l'État fatimide n'avait toutefois aucun intérêt à multiplier ces réquisitions forcées qui répondaient à une situation d'urgence. Il existait un cadre juridique pour ce genre d'action qui ne pouvait être pratiquée qu'en cas d'urgence. L'État devait donner des compensations financières au propriétaire ou au capitaine du navire comme s'il s'agissait d'une location de l'embarcation. En cas de destruction du navire, celui-ci devait être intégralement remboursé à son propriétaire⁴⁷.

Tableau 2. Objets en fer importés d'après Ibn Mammâf

Lingots de fer	Couteaux
Fer vénitien ⁴⁸	Viroles de fer
Fonte	Grosses aiguilles
Fer forgé	Fer génois
Fer raffiné (acier?)	Clous
Herminettes	Ancres

54

La dernière possibilité pour les Fatimides d'obtenir des matériaux de construction navale consistait à encourager leur commerce en provenance d'Inde *via* la mer Rouge. Ce commerce est essentiellement connu à travers les documents de la Geniza⁴⁹ et ceux-ci ne signalent pas véritablement de trafic de bois d'œuvre depuis l'océan Indien jusqu'à l'Égypte⁵⁰. Ainsi, au regard de la documentation actuelle, l'Inde ne peut être considérée, si ce n'est de manière très secondaire, comme une zone d'approvisionnement en bois et en fer des arsenaux fatimides même s'il existe des lettres évoquant le transport de fer entre

46 Moshe Gil, *Be-malhut Yishmael*, Jérusalem, Tel Aviv University, 1997, IV, doc.785 (Bodl. MS. Heb. c. 50, f. 19), p. 560-563, trad. angl. Shelomo D. Goitein, *Letters from Medieval Jewish Traders*, Princeton, Princeton University Press, 1973, p. 236-237.

47 Hassan Khalilieh, *Islamic Maritime Law. An Introduction*, Leiden, Brill, 1998, p. 118.

48 Reinhart Dozy, *Supplément, op. cit.*, t. I, p. 225 ; Shelomo D. Goitein et Mordechai A. Friedman, *India Traders of the Middle Ages*, Leiden, Brill, 2007, p. 369-370, 590, 592, 609, 612, 649, 652, 672-673.

49 Les lettres de la Geniza forment un corpus de documents retrouvés à la fin du xix^e siècle dans une synagogue du Caire. Il s'agit notamment de lettres commerciales couvrant une période qui va du x^e au xiii^e siècle, mais dont la majorité date de la période fatimide. Ces lettres sont écrites dans un arabe dialectal rédigé en caractères hébraïques.

50 Les lettres de la Geniza concernant les marchands de la mer Rouge et de l'océan Indien ne comportent en effet qu'une seule référence à du bois d'œuvre amené de l'Inde vers l'Égypte. Voir Shelomo D. Goitein et Mordechai A. Friedman, *India Traders of the Middle Ages, op. cit.*, p. 16.

l'Inde et le Yémen⁵¹. Cependant, les textes ne permettent pas de dire si ce fer était ensuite réexporté vers l'Égypte. Les quelques documents retrouvés à Qasr Ibrim, à l'extrême sud de l'Égypte, révèlent toutefois que les marchands de la Geniza n'étaient pas les seuls à être actifs en mer Rouge, et peut-être au-delà. Des membres de la cour fatimide menaient également une activité commerciale dans ces parages⁵². L'existence d'un réseau commercial organisé par l'État fatimide n'est donc peut-être pas totalement à exclure, mais rien ne l'atteste clairement pour l'instant.

Tableau 3. Types de bois ou d'objets en bois importés d'après Ibn Mammâtî

Hampe de lance?	Flèches de <i>sumu</i> ⁵³	Églantine
Rames	Gouvernails	Morceaux de pins
Flèches	Sapins fins	<i>Qawâdin?</i>
Planches de pin	Sapins <i>janwî</i>	Perches de cyprès
Planches rabotées?	Sapins <i>khatwî</i>	Vergues
Planches/poutres triangulaires?	Sapins <i>sakhrî</i>	Piliers de chêne vert
Échelles	Sapins <i>mûli</i>	Pins
Grumes	Sapins longs	Carrés de chêne?
Planches taillées	Chevilles	Carrés de pin
Pins fendus	<i>samidiqât?</i>	Morceaux de bois
Poteaux de sapin	Mâts	Baguettes
Peupliers	Poteaux de chênes verts	Morceaux de navires
Troncs de pins	Poteaux de <i>shafûqiyya?</i>	Peignes
<i>Hasaniyât</i> ⁵⁴	Poteaux de pin rond	Chandeliers

Au-delà des incertitudes, il semble clair que l'État fatimide devait trouver les moyens pour financer à la fois les salaires des hommes de plus en plus nombreux qui manœuvraient les embarcations et l'achat sur le marché privé des matériaux de construction navale indispensables pour mettre en œuvre des bateaux en nombre croissant.

- 51 Shelomo D. Goitein, « From the Mediterranean to India », *Speculum*, n° 29, 1954, p. 187-189 ; Shelomo D. Goitein et Mordechai A. Friedman, *India Traders of the Middle Ages*, *op. cit.*, p. 314-315, 323, 368-370, 575, 589, 665-667, 672. Une lettre précise qu'il existait au moins six différents types de fer (*ibid.*, p. 315, n. 17).
- 52 John M. Plumley, « The Christian Period at Qasr Ibrim : Some Notes on the MSS Finds », dans Kazimierz Michalowski (dir.), *Nubia. Récentes recherches*, Actes du Colloque Nubiologique international au Musée national de Varsovie, Varsovie, 19-22 juin 1972, p. 106 ; Geoffrey Khan, « The Medieval Arabic Documents from Qasr Ibrim », dans Jacques van der Vliet et Joost Hagen (dir.), *Qasr Ibrim Between Egypt and Africa*, Leuven, Peeters, 2013, p. 145-156.
- 53 Il s'agit de l'acacia gommier dont certains spécimens peuvent atteindre six mètres de haut (voir Alexandre Seigue, *La Forêt circumméditerranéenne et ses problèmes*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1985, p. 165).
- 54 Il se peut que le mot soit une forme corrompue de *husaynâ'* qui est un arbre à petites feuilles (voir Edward W. Lane, *An Arabic-English Lexicon*, London/Edinburgh, Williams and Norgate, 1863-1893, rééd. Beyrouth, Librairie du Liban, 1968, t. II, p. 571).

LE FINANCEMENT DE LA MARINE ÉGYPTIENNE

Les salaires des hommes de la marine

56 Les salaires des marins paraissent avoir été garantis, au moins en partie, par les revenus des mines de natron qui se trouvaient dans trois provinces du delta du Nil, la Buhayra, la Fâqûsiyya et la Sharqiyya⁵⁵. Après quelques réformes dues à Saladin, ces mines rapportaient de 8 000 à 15 000 dinars par an dans les années 1180-1190, mais sans doute davantage à l'époque fatimide⁵⁶. Les textes indiquent en effet que le prix de vente d'un *qintâr* de natron à Alexandrie ou Fustât était alors d'environ 70 dirhams et qu'il y avait au moins de la demande pour 30 000 *qintârs* par an⁵⁷. Les Latins étaient en effet à la recherche de ce produit indispensable à l'industrie textile européenne. Cette activité était donc susceptible de rapporter entre 52 000 et 58 000 dinars par an si l'on prend le taux de change moyen qui variait entre 1 dinar pour 36 dirhams et 1 pour 40⁵⁸. Sous les Fatimides, il existait un *dîwân* spécialement chargé de la vente du natron aux Latins⁵⁹. Si le circuit exact de l'argent tiré de ces ventes jusqu'aux marins n'est pas plus clair que la date de la mise en place du système, on peut toutefois rappeler que le calife al-Hâkim (996-1021) octroya des *iqtâ'*, c'est-à-dire des concessions foncières, aux marins en 1014-1015⁶⁰. Ce système de paiement relevait de celui dit *iqtâ'* militaire⁶¹. Il s'agissait d'un système particulièrement complexe sur lequel, là encore, un ancien administrateur fatimide, al-Makhzûmî, auteur d'un traité financier, nous éclaire. Il précise en effet qu'il existait des terres concédées en *iqtâ'* dont le revenu n'était pas prélevé directement par les bénéficiaires comme c'était l'usage pour d'autres *iqtâ'*, mais par l'État *via* un bureau (*dîwân*) qui reversait ensuite les revenus sous la forme

55 Le natron est une substance minérale contenant du carbonate de sodium présent en grande quantité en Égypte. Ses usages furent multiples puisqu'il pouvait servir à la fois à la conservation des aliments, à la préparation des cuirs et des textiles, à l'activité de céramique ou de verrerie et, dans l'Égypte pharaonique, à la momification.

56 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 96 ; Ibn Mammâfî, *Qawânîn*, éd. cit., p. 248, 334-336 ; Qalqashandî, *Subh*, éd. cit., p. 312-313, 528 ; Maqrîzî, *Khitat*, éd. cit., p. 295.

57 Un *qintâr* représente environ 37 kg.

58 D'après Shelomo D. Goitein, ce taux paraît avoir été admis par les marchands de manière régulière à l'époque fatimide (Shelomo D. Goitein, *A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza, Economic Foundations*, Berkeley, University of California Press, 1999, t. I, p. 390).

59 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 86 ; Nâbulusî, *Kitâb luma' al-qawânîn al-mudiyya fî dawâwîn al-diyâr al-Misriyya*, éd. Claude Cahen, Damas, IFEAD, s.d. p. 36 ; Claude Cahen, « Quelques aspects de l'administration égyptienne médiévale vus par un de ses fonctionnaires », *Bulletin de la faculté des lettres de Strasbourg*, n° 26, 1948, p. 97-118, loc. cit., p. 104.

60 Maqrîzî, *Itti'âz*, éd. cit., t. I, p. 109.

61 Claude Cahen, « L'évolution de l'*iqtâ'* du IX^e au XIII^e siècle. Contribution à une histoire comparée des sociétés médiévales », *Les Peuples musulmans dans l'histoire médiévale*, Damas, Institut Français de Damas, 1977, p. 231-357 ; Yaacov Lev, *State and Society in Fatimid Egypt*, Leiden, Brill, 1991, p. 123-127 ; Hasanayn Rabie, *The Financial System of Egypt, A.H. 564-741/1169-1341*, London, OUP, 1972, p. 26-72.

d'un paiement mensuel en numéraire⁶². Ce système correspond bien à ce qui se passait avec les revenus des mines de natron sous les Fatimides. Pour compléter les salaires et les primes versées aux marins, et sans doute aussi faire oublier à ces hommes les risques qu'ils prenaient, ces derniers bénéficiaient également d'une partie du butin pris sur les navires capturés en mer⁶³.

Le Matjar : un outil original de financement de la flotte

Les sources témoignent sans ambiguïté que l'importation des produits stratégiques dépendait d'un service particulier qualifié de *Matjar*, décrit par Ibn Mammâtî comme étant le bureau du Commerce particulier⁶⁴. Selon un système complexe, ce bureau était tout à la fois rattaché au service du Quint (*Khums*), qui prélevait les taxes sur les marchands étrangers qui arrivaient en Égypte et notamment dans les ports du delta, et indépendant de ce dernier. La mise en place du *Matjar* fut apparemment l'œuvre du vizir al-Yâzûrî (442-450/1050-1058)⁶⁵. La liste de produits sur lesquels le vizir souhaitait voir l'État exercer un monopole comprenait du miel, du savon, du fer, du plomb, du bois. Les matériaux de construction navale devinrent, en volume au moins, les principales productions achetées par ce service, mais al-Makhzûmî et Ibn Mammâtî précisent toutefois qu'il ne se limita jamais à ces seuls produits⁶⁶.

Alexandrie était le plus grand port dans lequel le *Matjar* exerçait son monopole, mais d'autres bureaux se trouvaient également à Damiette et à Tinnîs. Makhzûmî distingue néanmoins deux types de *Matjar* sans pour autant faire un éclairage suffisant sur ce qui les différençait concrètement. Lorsqu'il mentionne Alexandrie, c'est d'un « *Matjar* de l'Administration prospère » (*Matjar dîwânî al-sa'îd*) dont il est question, alors que pour Damiette, il parle d'un « *Matjar* sultanien prospère » (*Matjar sultânî al-sa'îd*)⁶⁷. Le terme même de « *Matjar sultânî* » suggère que les revenus perçus par ce service allaient directement alimenter le trésor personnel du calife dont il faut se rappeler qu'en cas de problème, il servait aussi à appuyer les dépenses du *dîwân* des constructions navales. Le *Matjar dîwânî* et le *Matjar sultânî* pourraient ainsi constituer deux services distincts, non pas dans leur fonctionnement, mais peut-être davantage par l'affectation qui était donnée

62 Makhzûmî, *Minhâj*, éd. cit., p. 69.

63 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, éd. cit., p. 98-99.

64 Ibn Mammâtî, *Qawânîn*, éd. cit., p. 327.

65 Maqrîzî, *Khîtat*, éd. cit., p. 294, t. II, p. 561-562 ; Maqrîzî, *Kitâb al-Muqaffâ' al-Kabîr*, éd. Muhammad Yalawî, Beyrouth, Dâr al-Gharb al-Islâmî, 1991, t. II, p. 211-230.

66 Des lettres de la Geniza évoquent de la cire, du lin et de l'huile d'olive achetés par l'Administration (voir Shelomo D. Goitein, *Mediterranean Society*, op. cit., p. 266-268).

67 Makhzûmî, *Minhâj*, éd. cit., p. 48, 57, 87-88. L'auteur classe du reste Alexandrie et Tinnîs dans la même catégorie.

aux produits et aux revenus collectés par chacun d'eux. Sans en avoir la taille et le prestige, Tinnîs constituait le pendant oriental d'Alexandrie car c'était le premier véritable port égyptien sur la route des marchands arrivant de Syrie-Palestine⁶⁸. Les deux villes étaient sans aucun doute celles dans lesquelles les quantités de bois, de fer, de poix susceptibles d'être achetées par le *Matjar* étaient les plus importantes. Les matériaux récupérés à Alexandrie et Tinnîs étaient en priorité destinés aux services dans lesquels les besoins étaient les plus importants. Quant au *Matjar sultânî*, dont il semble qu'il se trouvait uniquement basé à Damiette, il fait presque figure de parent pauvre car il était susceptible de fournir moins de marchandises stratégiques que les autres. Seul le bois apparaît d'ailleurs dans la liste des matériaux que l'on pouvait trouver à Damiette, alors qu'en sus de cette matière première, fer et poix sont cités pour Alexandrie et Tinnîs⁶⁹.

58

Les marchands étrangers ne devaient de toute façon pas être au courant de ces subtilités administratives et seul le taux d'imposition auquel leurs marchandises allaient être soumises devait occuper leur esprit. Les matériaux achetés par les différents bureaux du *Matjar* prenaient tous la même direction : la « *sinâ'a* protégée de Fustât » (*sinâ'at al-mahrûsa bi-Misr*) qui centralisait le tout dans ses magasins. Plus qu'un simple arsenal maritime, traduction classique du vocable « *sinâ'a* », il s'agissait en réalité d'une vaste zone douanière soumise au contrôle strict de l'Administration. À l'instar de n'importe quel grand service, le *Matjar* avait à sa tête un administrateur (*mutawâlî al-Matjar*) dont le rôle n'est pas explicité dans les textes, mais dont on comprend qu'il gérait le fonctionnement du service au jour le jour. Il semble qu'il était notamment responsable des achats et des ventes organisés par ou pour le *Matjar*⁷⁰. L'importance stratégique du *Matjar* pour la dynastie fatimide impliquait une gestion très stricte des recettes, des finances et des biens acquis en son nom. Aussi l'administration du *mutawâlî* et de ses services devait-elle passer sous les fourches caudines d'un collègue de quatre hauts fonctionnaires. Ils exerçaient la direction financière du *Matjar*, mais ils n'avaient aucun droit de regard sur le fonctionnement interne et sur les décisions d'achat ou de vente qui émanaient du *mutawâlî*. Ils devaient vérifier si la comptabilité du *Matjar* était correctement tenue et s'il ne s'y produisait pas certains détournements d'argent ou de marchandises. Ils examinaient les pièces comptables du *Matjar* mais aussi du *Khums*, le service des douanes qui travaillait

68 Il existait en fait les mouillages d'al-'Arîsh et d'al-Faramâ, l'antique Péluse, situés entre Gaza et l'Égypte, mais qui ne présentaient aucun intérêt commercial.

69 Claude Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, n°7, 1964, p. 217-314, loc. cit., p. 227.

70 Makhzûmî, *Minhâj*, éd. cit., p. 49.

en étroite collaboration avec le *Matjar*. Les pièces comptables des deux services devaient absolument correspondre⁷¹.

Avec le *Matjar*, les Fatimides développèrent un système ingénieux qui permettait de financer l'achat des matériaux indispensables à la construction navale sans trop avoir à puiser dans les réserves du pays. L'Administration fixait le prix d'achat des produits qu'elle souhaitait se procurer à un niveau qui, sans être celui du marché, était suffisant pour ne pas décourager les marchands d'en importer. L'État, *via* le *Matjar* et les services du *Khums*, s'imposait presque comme l'unique acheteur de ces matériaux, quelles que soient les quantités apportées⁷². Les marchands étaient donc certains de pouvoir écouler toute leur cargaison. Cependant, afin de les dissuader de vendre sur le marché privé à un prix naturellement plus élevé, les droits d'importation de ces matériaux étaient relevés par les services du *Khums* si le marchand déclarait ne pas désirer vendre au *Matjar*. Il semble qu'un marchand importateur de bois à Alexandrie ne payait qu'un peu plus de 12 % de droits d'importation s'il vendait le tout au *Matjar* contre une surtaxe de 30 % environ s'il décidait de vendre directement sur le marché privé.

L'ingéniosité du système du *Matjar* allait au-delà du simple jeu sur les taxes douanières. Il semble qu'à partir des années 1070 un système de paiement des marchands en alun fut appliqué⁷³. Un tiers seulement de la somme due aux marchands leur était payé en dinars. Les deux autres tiers étaient réglés en alun qui était extrait pour le compte de l'État par les habitants des districts proches du désert⁷⁴. En août, l'alun était transporté jusqu'aux villes portuaires où l'état des stocks devait être porté sur des listes tenues par les services du *Matjar*⁷⁵. Il ressort des pièces comptables que devaient fournir tant les services du *Khums* que ceux du *Matjar* à l'Administration, qu'il existait une sorte de double système. Soit les marchands vendaient directement leurs marchandises au *Matjar*, soit ils vendaient au *Khums* qui achetait pour le compte du *Matjar*⁷⁶. Lorsqu'un navire arrivait au port d'Alexandrie, de Damiette ou de Tinnîs, un inspecteur des douanes procédait à une inspection minutieuse du bateau afin de déterminer son origine, celle des marchands et la nature des marchandises. Toutes les informations étaient consignées par écrit afin d'être exploitées par la suite.

71 *Ibid.*, p. 48.

72 Michele Amari, *I diplomati arabi del R. archivio Fiorentino*, Florence, Le Monnier, 1863, p. 243.

73 Claude Cahen, « L'alun avant Phocée : un chapitre d'histoire économique islamo-chrétienne au temps des croisades », *Revue d'histoire économique et sociale*, n° 41, 1963, p. 433-447, *loc. cit.*, p. 433.

74 Ibn Mammâtî, *Qawânîn*, éd. cit., p. 328 : l'auteur indique que les mines se trouvaient en Haute-Égypte et que l'alun était surtout récupéré à Qûs, Ikhmîm, Assiout et Bahnasâ'.

75 Makhzûmî, *Minhâj*, éd. cit., p. 47 ; Charles Pellat, *Cinq calendriers égyptiens*, Le Caire, IFAO, 1986, p. 92.

76 Makhzûmî, *Minhâj*, éd. cit., p. 47, 48, 57.

Ce devait être à ce moment que l'on demandait aux marchands s'ils souhaitaient vendre leurs marchandises stratégiques au *Matjar* ou non. S'il s'avérait que les marchands ne possédaient que des produits destinés au *Matjar*, sans doute étaient-ils autorisés à se rendre avec leurs biens dans les locaux de ce service⁷⁷. Là, un caissier (*jahbadh*) réglait ce qu'il y avait à régler selon les indications fournies par les services douaniers⁷⁸. Dans le cas où le marchand arrivait avec des marchandises destinées à la fois au commerce libre et des produits pour le *Matjar*, toutes les opérations se déroulaient sous le contrôle du *Khums* qui achetait les matières stratégiques au nom du *Matjar* et les lui transférait par la suite. Puis, un système de remboursement était appliqué. Le marchand recevait un bon (*ruqa*) sur lequel se trouvaient indiquées les quantités vendues, les sommes perçues en liquide, et ce qui lui restait à percevoir de la part du *Matjar* comme alun. Après réception des diverses pièces comptables de chacun des services, l'Administration centrale vérifiait si les fonctionnaires du *Khums* et du *Matjar* n'avaient pas trafiqué les chiffres. Le *Matjar* transférait ensuite les matériaux et les denrées achetées à la « *sinâ'a* protégée de Fustât » dès que cela était possible, c'est-à-dire lorsque la hauteur d'eau dans le Nil permettait la navigation entre la côte et Fustât, soit à partir du mois d'août⁷⁹.

Al-Makhzûmî explique que le *Matjar* ne constituait pas seulement un organisme d'achat de matériaux, il mettait également en vente un certain nombre de marchandises et il devait fournir le bilan comptable des ventes réalisées et des bénéfices (*fâ'ida*) tirés de ces ventes. Son administrateur, le *mutawâlî al-matjar*, fournissait aussi les fiches journalières des ressources mises en vente. Cela témoigne de la fréquence de ces ventes, ou plutôt reventes, qui participaient du fonctionnement normal du *Matjar*, à la fois acheteur et vendeur pour le compte de l'État. Le *Minhâj* ne dit pas clairement si tous les types de produits acquis par le *Matjar* pouvaient être revendus. Il semble que oui, mais on suppose alors que les ventes de marchandises par le *Matjar* devaient dépendre de l'état des stocks, particulièrement pour ce qui concernait les matériaux de construction navale. Cela explique les rapports quasi journaliers qui émanaient du secrétaire à l'Importation, lequel apparaît comme le représentant local de l'Administration centrale. Les bénéfices ainsi dégagés par ces ventes sur le marché privé servaient sans doute à payer les différents employés du *Matjar* mais peut-être aussi à financer les versements en liquide aux marchands. Cette dernière possibilité, qui ne peut toutefois être confirmée dans l'état actuel de la documentation, permet alors d'envisager

77 Les magasins du *Matjar* paraissent s'être trouvés très près, voire à l'intérieur, des locaux de la *sinâ'a* d'Alexandrie, bien que rien n'en fournisse la localisation précise.

78 Ibn Mammâtî, *Qawânîn*, éd. cit., p. 304.

79 Charles Pellat, *Cinq calendriers égyptiens*, op. cit., p. 86, 92.

l'existence d'un système qui, à partir des années 1070 peut-être, permettait une forme d'autofinancement de la construction navale fatimide. Cela implique ainsi que l'achat de matériaux pourrait alors avoir pesé moins lourd sur les finances de la dynastie que ce qui est généralement admis.

La documentation témoigne combien la dynastie fatimide, qui mita une grande partie de sa propagande sur ses victoires navales et sur le développement de sa flotte, créa un système de financement efficace à la fois pour constituer un corps de marins professionnels et pour se procurer des matériaux de construction navale sans trop puiser dans les ressources de l'État. L'équilibre du système de financement était toutefois précaire et, dans la seconde moitié du XII^e siècle, les Européens comprirent qu'ils pouvaient dicter désormais les conditions de l'échange aux maîtres de l'Égypte et par là même mettre à bas les institutions douanières et commerciales qui permettaient le financement de la flotte à moindre coût. En inversant les termes de l'échange à leur profit, les Européens créèrent des conditions supplémentaires à l'affaiblissement d'une dynastie à bout de souffle et précipitèrent sa fin. Fortement décriées par les juristes sunnites, certaines des institutions douanières fatimides furent démantelées par Saladin, le champion du sunnisme, qui ne put malgré tout faire autrement que de les remettre en fonction après quelques années lorsqu'il voulut à son tour rebâtir une flotte de guerre efficace⁸⁰.

80 Anne-Marie Eddé, *Saladin*, Paris, Flammarion, 2008, p. 498-508; Yaacov Lev, *Saladin in Egypt*, *op. cit.*, p. 160-171.

FINANCER LES FLOTTES DE GUERRE :
ADMINISTRATIONS ET USAGES FRANÇAIS EN ITALIE
À L'ÉPOQUE DU GRAND SCHISME D'OCCIDENT

Christophe Masson

Université de Liège – Transitions

Département de recherches sur le Moyen Âge tardif et la première modernité

À la fin du ^{xiv}^e et au début du ^{xv}^e siècle, plusieurs princes français jouèrent un rôle de première importance dans la vie politique de la péninsule Italienne, et plus particulièrement à Naples et à Gênes. Se voyant offrir le royaume napolitain par la dernière représentante de la dynastie capétienne, Jeanne I^{re}, Louis I^{er}, duc Valois d'Anjou, tenta, en vain, d'y imposer son pouvoir de 1382 à 1384. Il fut imité plus tard par son fils Louis II en 1390-1399 et en 1409-1411. D'une façon presque semblable, le roi de France, Charles VI, reçut la seigneurie de la république de Gênes au moment où celle-ci connaissait de graves troubles intérieurs. Il céda alors ses droits à son frère Louis, duc d'Orléans, qui les exerça de 1394 à 1396, pour les lui racheter et être lui-même le seigneur de Gênes jusqu'à la révolte de 1409¹.

Au cours des entreprises qu'ils conduisirent, ou firent conduire, tous se reposèrent d'une part sur une « armée de terre » composée de fidèles et de *condottieri* et, de l'autre, quoique souvent de façon moins prononcée, sur une « armée de mer » dont plusieurs des traits caractéristiques seront décrits dans cet article. Nous nous attacherons plus particulièrement à suivre le trajet de l'argent indispensable à l'organisation de ces flottes de guerre, un trajet qui se fit à la fois entre les hommes, soit du financier aux bénéficiaires, et au sein de plusieurs institutions. Il sera ainsi possible de mettre en évidence l'influence des réalités stratégiques et tactiques sur les usages administratifs du temps, et plus particulièrement sur les mécanismes de gestion de l'argent.

1 Sur ces entreprises et leur contexte, voir, parmi une ample production, Michel de Bouïard, *Les Origines des guerres d'Italie. La France et l'Italie au temps du Grand Schisme d'Occident*, Paris, De Boccard, 1936 ; Christophe Masson, *Des guerres en Italie avant les Guerres d'Italie. Les entreprises militaires françaises dans la Péninsule à l'époque du Grand Schisme d'Occident*, Rome, École française de Rome, 2014, en part. p. 305-360, consacrées aux questions du financement de ces campagnes qui renvoient aux nombreuses sources d'archives ; Noël Valois, *La France et le Grand Schisme d'Occident*, Paris, Alphonse Picard, 1896-1902, 4 t.

RÉUNIR DES FONDS

À Naples

64

La première étape du financement consiste en la récolte des fonds nécessaires à la mise sur pied et l'entretien des galères et autres navires de guerre. Variée dans ses procédés, elle traduit à chaque fois une situation politique particulière. Même si, dans le cas des souverains Valois de Naples, les comptes des ducs d'Anjou pour la période nous occupant ici ont disparu², il n'est pas impossible de repérer un effort personnel de leur part au moment d'organiser leur campagne. On sait ainsi que Louis I^{er} emporta avec lui une importante partie de ses bijoux, ce qui lui permit, à l'occasion, de garantir sur eux les prêts qui lui étaient consentis dans la Péninsule³. Dans le même temps, alors même qu'il était devenu, grâce à son adoption par Jeanne de Naples, comte de Provence, soit le maître d'une principauté où les affaires de la mer étaient pour le moins florissantes, il ne se constitua pas de « marine comtale », imitant en cela ses prédécesseurs⁴. Cette décision empêcha donc la mise sur pied d'une entreprise de récolte de fonds spécifiquement dédiés à la marine au sein même de son domaine. Son fils, pour sa part, semble avoir bénéficié à plusieurs reprises, s'il faut en croire des chroniques napolitaines, d'une aide de ses terres provençales. Hélas, la destination de celle-ci nous demeure inconnue⁵. Au final, dans un cas comme dans l'autre, il est impossible de préciser, ou même d'approcher, l'effort que les ducs firent peser sur leur propre trésor ou sur leurs fiefs. Ce qui paraît évident, au contraire, c'est le souci de faire financer les campagnes angevines par d'autres « bailleurs de fonds⁶ ».

Louis I^{er}, une fois quittée sa position d'excellence au sein du conseil de son neveu le roi de France, perdit la facilité qui avait jusque-là été la sienne de

2 Ainsi que l'indique, entre autres, Michel Le Mené dans *Les Campagnes angevines à la fin du Moyen Âge (vers 1350-vers 1530). Étude économique* (Nantes, Cid Éditions, 1982, p. 13-19).

3 BnF, Nouvelles acquisitions françaises (ensuite Naf) 3638, n° 145 ; Henri Moranvillé, « L'inventaire de l'orfèvrerie et des bijoux de Louis I^{er} duc d'Anjou », *Bibliothèque de l'École des chartes*, (ensuite *B.É.c.*), n 62, 1901, p. 181-222, *loc. cit.*, p. 199.

4 Joseph Fournier, *La Marine militaire à Marseille sous les comtes de Provence. Notes et documents*, Marseille, Imprimerie de Barlatier, 1901, p. 12-13, 18.

5 *Chronicon siculum incerti authoris ab anno 340 ad annum 1396*, éd. Joseph de Blasiis, Napoli, Società Napoletana di Storia Patria, 1887, p. 86, 99, 118 ; « I diurnali del duca di Monteleone », éd. Michele Manfredi, dans *Rerum italicarum scriptores. Raccolta degli storici italiani dal cinquecento al millecinquecento ordinata da L. A. Muratori. Nuova edizione riveduta ampliata e corretta* (ensuite *RR.II.SS.*), Bologna, N. Zanichelli, 1958, t. XXIV, p. 58, 68.

6 L'absence de troubles créés par une trop importante pression économique dans l'apanage des ducs d'Anjou nous semble confirmer l'hypothèse que ceux-ci ne demandèrent qu'un effort minime à leurs sujets et vassaux.

profiter des ressources de la Couronne⁷. Il lui était donc indispensable de trouver ailleurs le ravitaillement financier continu sans lequel aurait été impossible la conduite d'une entreprise de longue haleine telle que celle qu'il entendait mener. Ce soutien, il le trouva à Avignon, où résidait Clément VII, pape élu à Fondi, en 1378, en réaction à l'élection d'Urbain VI à Rome, qui ambitionnait, grâce à l'armée angevine, de s'emparer du trône de saint Pierre. Champion de Clément VII, le duc d'Anjou prit la route de Naples, négligeant ouvertement Rome, signe de l'importance toute relative qu'il accordait au règlement du Schisme. Au cours de sa descente, il se tint toujours éloigné des côtes occidentales de l'Italie, ce qui l'empêcha de collaborer avec les galères théoriquement chargées de le soutenir dans son entreprise. Ne manifestant guère d'intérêt pour celles-ci, il limita son action au choix de leurs capitaines, tous des professionnels de la mer opérant traditionnellement en Provence, entre autres au bénéfice de la papauté d'Avignon⁸. Pour autant, les finances avignonaises ne demeuraient pas intactes. En effet, Clément VII ouvrit littéralement ses coffres au trésorier et gouverneur général de toutes les finances du duc d'Anjou, Nicolas de Mauregard. Tout au long de la campagne de son maître, ce dernier exerça un véritable contrôle, pour ne pas dire une réelle gestion, des fonds pontificaux, prélevant hors des revenus pontificaux les sommes qu'il estimait nécessaires à la réussite de l'entreprise angevine, qu'il s'agisse de nolisier des galères – quand bien même celles-ci se trouvèrent-elles sous-employées –, de lui expédier des vivres ou d'engager des hommes d'armes pour rejoindre le duc outre-mont⁹. Cette modification des usages administratifs n'entraîna pas, pour autant, une perturbation des mécanismes de récolte de l'argent par la papauté qui s'effectuait toujours selon les canaux précédemment en usage à Avignon. En effet, Clément VII utilisait à la fois des revenus traditionnellement assignés

7 Après des succès dans la captation des biens du défunt Charles V, Louis rencontra l'opposition décidée de son frère Philippe, duc de Bourgogne, lui aussi bien résolu à user à son profit de sa position dans le gouvernement du royaume de France. Archives nationales (ensuite AN), J 375, n° 6, édité dans Albert Lecoy de la Marche, *Extraits des comptes et mémoriaux du roi René pour servir à l'histoire des arts au xv^e siècle publiés d'après les originaux des Archives nationales*, Paris, Alphonse Picard, 1873, p. 186-198 ; BnF, Manuscrits français (ensuite Ms. fr.), 26018, n° 277 ; Jean Le Fèvre, *Journal*, éd. Henri Moranvillé, Paris, Alphonse Picard, 1887, t. I, p. 8, 10-11 ; Siméon Luce, « Louis, duc d'Anjou, s'est-il approprié, après la mort de Charles V, une partie du trésor laissé par le roi son frère ? », *B.É.c.*, n° 36, 1875, p. 299-303, *loc. cit.*, p. 302 ; Henri Moranvillé affirme à tort que Louis ne remboursa pas l'argenterie qu'il avait obtenue afin de financer sa campagne (« L'inventaire de l'orfèvrerie et des bijoux de Louis I^{er} duc d'Anjou », art. cit., p. 197-198) ; Noël Valois, *La France et le Grand Schisme d'Occident*, *op. cit.*, t. II, p. 14-15 ; Richard Vaughan, *Philip the Bold. The Formation of the Burgundian State*, Woodbridge, Boydell, 2002, p. 40.

8 Christophe Masson, *Des guerres en Italie avant les Guerres d'Italie*, *op. cit.*, p. 100-108.

9 Philippe Genequand, *Une politique pontificale en temps de crise. Clément VII d'Avignon et les premières années du Grand Schisme d'Occident (1378-1394)*, Basel, Schwabe Verlag, 2013, p. 339-364.

à d'autres fins, qu'il détournait donc de leur utilisation habituelle, et l'aliénation du mobilier pontifical, trait typique du gouvernement des finances avignonais, afin de procurer des subsides à son champion angevin¹⁰.

Louis II ne put trouver un soutien d'une qualité comparable à celui dont son père profita, que ce soit auprès du roi de France ou du pape d'Avignon. Certes, ces deux souverains l'assistèrent, mais dans des proportions bien inférieures à ce que le nouveau duc d'Anjou estimait suffisant. On peut ainsi constater qu'au cours des neuf mois qui précédèrent son premier voyage en Italie, soit en 1389-1390, il ne parvint à rassembler que la moitié de la somme dont son père avait été gratifié lors de son séjour de deux mois à la cour d'Avignon avant son départ pour Naples¹¹. Il ne fut pas non plus abandonné par la cour de Paris mais l'aide qu'il en reçut fut extrêmement réduite et consista plutôt en une concession de droits initialement réservés à d'autres utilisations qu'en des dons d'argent¹². Lors de ses dernières campagnes, en 1409-1411, la papauté d'Avignon connaissant de sérieux troubles – en 1409 fut en effet élu un troisième pape à Pise –, Louis se tourna vers la cour de Paris et surtout vers le duc de Bourgogne, qui, avec sa fille Catherine qu'il promettait au futur Louis III, lui fit parvenir 200 000 francs¹³. Dans les deux cas, nos sources ne permettent pas de savoir quelles fins étaient attribuées aux sommes qui lui étaient versées. On peut deviner, grâce principalement aux textes narratifs en notre possession, qu'il les consacra tant aux troupes d'hommes d'armes qu'aux galères provençales ou génoises qui l'accompagnèrent. Pour autant, la question de la répartition des sommes entre entreprises terrestres et maritimes ne peut être éclaircie.

66

10 Archivio segreto Vaticano (ensuite ASV), Camera apostolica (ensuite Cam. Ap.), Introitus et Exitus (ensuite Intr. et Ex.) 337, 338, 355, 356, 359, *et passim*; Claude Faure, *Étude sur l'administration et l'histoire du Comtat Venaissin du XIII^e au XV^e siècle. 1229-1417*, Paris/Avignon, Champion, 1909, p. 139; Jean Favier, *Les Finances pontificales à l'époque du Grand Schisme d'Occident. 1378-1409*, Paris, De Boccard, 1966, p. 582-584, 611, 615-616, 619; Philippe Genequand, « Les recettes et les dépenses de la caisse centrale de la papauté d'Avignon sous Clément VII (1378-1394). Édition des résultats comptables et analyses », *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen Âge*, n° 114, 2002, p. 391-524, *loc. cit.*, p. 416-417, 422-423; Noël Valois, *La France et le Grand Schisme d'Occident*, *op. cit.*, t. II., p. 26.

11 Christophe Masson, *Des guerres en Italie avant les Guerres d'Italie*, *op. cit.*, p. 316.

12 Il en va ainsi d'une partie des aides et gabelles qu'il peut lever sur ses terres françaises. AN, K 54, n° 11; Françoise Arlot, « Dans la tourmente du XIV^e siècle. Marie de Blois, comtesse de Provence et reine de Naples », *Provence historique*, n° 56, fasc. 224, 2006, p. 53-89, 155-194, *loc. cit.* p. 183.

13 BnF, Ms. fr., 20384, n° 31, 35; Alfred Coville, *Les Cabochiens et l'ordonnance de 1413*, Paris, Hachette, 1888, p. 49-50; Michel de Bouard, *Les Origines des guerres d'Italie*, *op. cit.*, p. 370; Gustave Dupont-Ferrier, *Études sur les institutions financières de la France à la fin du Moyen Âge*, t. II, *Les Finances extraordinaires et leur mécanisme* [Paris, Firmin Didot, 1930], Genève, Slatkine-Megariotis Reprints, 1976, p. 314; Maurice Rey, *Les Finances royales sous Charles VI. Les causes du déficit. 1388-1413*, Paris, SEVPEN, 1965, p. 593; Noël Valois, *La France et le Grand Schisme d'Occident*, *op. cit.*, t. IV, p. 128.

En Ligurie, la situation générale était sensiblement différente. Si Gênes dut également être soumise par la force à ses nouveaux maîtres français – en effet tous les Génois n'étaient pas favorables à la cession de leur république à un prince étranger –, elle fut « conquise » presque exclusivement par voie de terre. La nécessité ne se fit donc pas sentir de disposer, dès ce moment, d'une trésorerie réservée, en tout ou en partie, à l'organisation d'une flotte de guerre. Gênes devenant ensuite une partie du royaume de France, son gouverneur devait la diriger non grâce à des finances provenant de Paris – comme dans le cas d'une campagne militaire – mais bien en tirant profit des revenus locaux, à l'image, par exemple, de ce qui était le cas à la même époque pour le gouverneur de Languedoc¹⁴. Il en alla donc ainsi du financement de la force maritime de la Superbe qui ne devait dépendre que des revenus génois. La puissance maritime de la commune reposant principalement sur les navires d'entrepreneurs privés qui, en cas de conflit, les louaient au pouvoir ducal¹⁵, les dépenses qui y étaient inhérentes relevaient du budget extraordinaire. Gênes y répondait en empruntant les sommes nécessaires à de riches bourgeois ou féodaux de son *contado* en échange de la concession de taxes à percevoir¹⁶. Ainsi, lorsqu'en 1403 Jean II le Meingre, dit Boucicaut, gouverneur royal de Gênes, mit sur pied une expédition à destination de Chypre, qu'il détourna par la suite vers l'Orient, il se reposa sur l'habitude génoise de financer les expéditions de ce genre par la création d'une mahonne¹⁷. La multiplication de telles concessions, et avec elles d'associations chargées d'en percevoir les bénéfices, fut telle qu'en 1607 il parut nécessaire non pas d'abandonner mais au moins de rationaliser ce système. On créa alors pour ce faire la Casa de San Giorgio qui rassembla plusieurs des associations débitrices du gouvernement génois. Pour autant, rien en elle n'était spécifiquement destiné à financer la guerre sur mer puisqu'elle était avant tout destinée à l'amortissement des dettes de la commune, les dépenses en matière

- 14 Jean Dauvillier, « L'union réelle de Gênes et du Royaume de France aux ^{xiv}^e, ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles », *Annales de la faculté de droit d'Aix*, n° 43, études d'histoire du droit dédiées à M. Auguste Dumas, professeur honoraire à la faculté de droit d'Aix, Correspondant de l'Institut, 1950, p. 81-112, *loc. cit.*, p. 96; Maurice Rey, *Les Finances royales sous Charles VI*, *op. cit.*, p. 416.
- 15 Michel Balard, « Les forces navales génoises en Méditerranée aux ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles », dans Jacques Paviot et Jacques Verger (dir.), *Guerre, pouvoir et noblesse au Moyen Âge. Mélanges en l'honneur de Philippe Contamine*, Paris, PUPS, 2000, p. 63-69, *loc. cit.*, p. 65.
- 16 Jacques Heers, *Gênes au ^{xv}^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris, SEVPEN, 1961, p. 103.
- 17 Une mahonne était une société à intérêts où plusieurs investisseurs se regroupaient afin de mettre sur pied une entreprise commune, le plus souvent au profit de la politique, dans ce cas-ci génoise, en échange d'un monopole commercial accordé sur l'objectif de cette même entreprise. Voir Michel Balard, « Les forces navales génoises », *art. cit.*, p. 65-66.

d'expéditions maritimes n'étant au final que l'une des sources de celles-ci¹⁸. Le financement extraordinaire demeurait donc le domaine de l'emprunt, de la création de mahonnes et de la concession des revenus de taxes normalement prélevées par la commune¹⁹. Toutefois, les Français ne se limitèrent pas à opérer selon les cadres traditionnels de la commune mais tentèrent bien d'obtenir des fonds par d'autres moyens. L'emprunt forcé fut ainsi utilisé afin de répondre à leurs besoins militaires. Les sommes obtenues étaient alors versées dans les caisses de la commune et, de là, distribuées en fonction des besoins. On le voit, les institutions génoises n'étaient pas, à tout le moins dans leur organisation, modifiées en profondeur par l'implantation du pouvoir français qui continua par ailleurs de confier la gestion des fonds ordinaires à une institution typiquement génoise, la Monnaie²⁰. Les emprunts étaient toujours sollicités de la même façon tandis que le Trésor génois était alimenté par les mêmes canaux que précédemment, auxquels de nouveaux venaient parfois s'adjoindre. La seule exception à cette situation, sur laquelle nous reviendrons plus loin dans cet article, fut la création par Boucicaut d'un office destiné à favoriser la construction régulière de navires au sein de la *Darsina*, l'arsenal génois. Dans ce cas, les fonds relevaient du budget ordinaire de la commune. Ce n'était donc pas leur mode de perception qui évoluait mais bien l'institution chargée de leur utilisation.

Au vrai, l'instabilité politique – elle ne cessa pas dans la région avant l'arrivée comme gouverneur royal de Boucicaut – explique ces choix. Avant lui, les différents gouverneurs royaux n'avaient exercé leur office que sur des périodes extrêmement courtes, n'atteignant jamais deux ans, et toujours perturbées par des conflits plus ou moins ouverts avec les populations locales. Dans ce contexte, on peut concevoir la difficulté que dut représenter la réforme des institutions génoises, et surtout l'aspect peut-être inutile d'agir de la sorte avec celles qui, au demeurant, fonctionnaient convenablement et ne menaçaient pas la paix sociale. Il en allait certainement ainsi de celles dont relevait l'organisation des flottes de guerre génoises. On constate combien la structure même de la marine de guerre a commandé sa gestion administrative, et donc financière.

18 Le célèbre *banco de San Giorgio* fut pour sa part créé l'année suivante, en 1408. Jacques Heers, *Gênes au xv^e siècle*, op. cit., p. 112 ; Yves Renouard, *Les Hommes d'affaires italiens du Moyen Âge*, Paris, Armand Colin, 1968, p. 137-138, p. 308-309.

19 Michel Balard, « Les forces navales génoises en Méditerranée aux xv^e et xvi^e siècles », art. cit., p. 66-67.

20 La situation connut certaines évolutions. La vie publique génoise fut principalement modifiée selon deux axes. Premièrement, on renouvela nombre d'officiers du pays ligure, ce qui entraîna une modification des rapports de force entre gouvernants et gouvernés. Deuxièmement, les officiers français s'insinuèrent dans les rouages de l'administration génoise (Fabien Levy, *La Monarchie et la Commune. Les relations entre Gênes et la France [1396-1512]*, Rome, École française de Rome, 2014, p. 195, 221, 267-269).

Ne disposant pas d'une flotte propre mais la constituant en rassemblant les bateaux de différents entrepreneurs, la république n'avait au final besoin d'un instrument financier dédié à ces galères qu'en cas de situations extraordinaires, celles-ci mobilisant des mécanismes déjà structurés depuis de nombreuses années quand les Français s'installèrent en Ligurie. De ce fait, il a visiblement paru inutile de créer une institution dont l'action se limiterait à des circonstances sinon exceptionnelles, du moins très ponctuelles, et bien plus bénéfique de conserver des usages efficaces, en les simplifiant au besoin.

QUI FINANCE ? QUI DIRIGE ?

En somme, ni les ducs – Louis I^{er} et Louis II d'Anjou, et Louis d'Orléans – ni le roi Charles VI ne firent peser l'effort financier sur leurs réserves propres. Au contraire, ils sollicitèrent d'autres financiers. Cette façon de faire présentait l'avantage de ne pas devoir exiger un effort supplémentaire de la part de leurs sujets déjà bien agités par les tensions sociales qui marquèrent les environs de l'année 1382. Ce fut par exemple la situation des ducs d'Anjou qui, une fois en Italie, durent confier à des régents le gouvernement de leur apanage français – duché d'Anjou, comté du Maine, comté de Provence... – et qui, de la sorte, escomptaient ne pas compliquer la mission de ces régents en les confrontant à des situations trop difficiles. On rappellera par exemple que la guerre civile provençale, entre les soutiens de Louis I^{er} et de son rival Charles de Duras, ne s'acheva qu'en 1388 grâce à l'action de la duchesse d'Anjou, Marie de Blois. Remarquons enfin que, d'un point de vue opérationnel, les responsables des financements de ces flottes de guerre ne furent pas chargés de la direction de celles-ci. Si le pape finança les galères servant Louis I^{er} d'Anjou et fit certainement profiter ce dernier de ses connexions avec les milieux de la mer ainsi qu'en témoigne la qualité des navires qui le servirent²¹, il n'intervint pas, même indirectement, dans leur gouvernement. Ce sont soit des courtisans provençaux soit des professionnels du secteur, Provençaux, Génois, Catalans, ou autres, qui furent chargés de cette responsabilité. Il y avait donc une imperméabilité certaine entre le financement et le gouvernement de la guerre sur mer.

21 Le grand nombre de galères embarquant une bombarde, alors même que cette pratique était encore récente, témoigne ainsi de la valeur de la flotte mise à son service (Ian Friel, « Winds of change? Ships and the Hundred Years War », dans Anne Curry et Michael Hughes [dir.], *Arms, Armies and Fortifications in the Hundred Years War*, Woodbridge, Boydell, 1994, p. 183-193, *loc. cit.*, p. 186 ; Richard W. Unger, « Warships and Cargo Ships in Medieval Europe », *Technology and culture*, n°22, 1981, p. 233-252, *loc. cit.*, p. 239).

Après leur récolte, les importantes sommes d'argent mises à la disposition des princes français suivirent un chemin particulier avant de rejoindre l'escarcelle des capitaines de galères. Ainsi, à l'époque de Louis I^{er} d'Anjou, c'est la figure de Nicolas de Mauregart qui se détache nettement. D'après ce que l'on peut savoir des mouvements comptables enregistrés dans les registres d'*Introitus et Exitus* de la Chambre apostolique, c'est lui qui se faisait délivrer les sommes recueillies par la comptabilité pontificale et qui les utilisait, certainement selon les directives de Louis d'Anjou. Ces transferts de fonds furent enregistrés dans les registres avignonnais, de même que leur utilisation ultérieure qui, fut-elle consacrée au nolisement des galères ou aux soldes de leurs capitaines, ne se vit pas réserver de rubrique particulière mais s'inscrivit dans les catégories « Guerre » et « Divers », au même titre que les dépenses relatives au Comtat Venaissin ou aux autres aides expédiées en Italie pour le duc d'Anjou²². Mauregart s'inscrivait ainsi dans le cadre institutionnel de la chambre des comptes avignonnaise. À ce titre, il en utilisa les outils de travail traditionnels, en matériel – les registres – comme en personnel – les scribes –, pour mener sa mission à bien. Cette façon de faire nous pousse à croire que jamais le financement des flottes devant servir les ambitions napolitaines des Angevins n'a entraîné la création d'une institution particulière, dont d'ailleurs nous n'avons aucune trace, mise en place par ou pour des officiers angevins. Le seul cadre « angevin » que l'on peut discerner demeure la responsabilité personnelle de Nicolas de Mauregart, chargé directement par le duc de mener à bien son office de trésorier. Sans doute son expérience antérieure – il avait été trésorier des guerres de Charles V²³ – lui a-t-elle permis de jouer ce rôle au service du duc d'Anjou, sans en porter la titulature mais en agissant certainement, du moins dans une certaine mesure, avec les responsabilités d'un officier de ce genre.

Cette situation, exceptionnelle, ne se reproduisit pas sous Louis II. L'importance de Nicolas de Mauregart comme de la contribution pontificale aux prétentions angevines n'était plus d'actualité à l'époque du second duc

²² ASV, Cam. Ap., Intr. et Ex. 337-338, 355-356, 359, et *passim*.

²³ Gustave Dupont-Ferrier, « Le personnel de la cour du Trésor (1390-1520) », *Annuaire-bulletin de la Société de l'histoire de France*, 1935, p. 185-298, *loc. cit.*, p. 233 ; Léon Mirot, « Dom Bévy et les comptes des trésoriers des guerres. Essai de restitution d'un fonds disparu de la chambre des comptes », *B.É.c.*, n° 86, 1925, p. 245-379, *loc. cit.*, p. 301 ; Maurice Rey, *Le Domaine du roi et les finances extraordinaires sous Charles VI. 1388-1413*, Paris, SEVPEN, 1965, p. 114 ; Bertrand Schnerb, « Un aspect de la politique financière de Jean sans Peur : la question des dépenses de guerres », *Publication du Centre européen d'études bourguignonnes (XIV^e-XVI^e s.)*, n° 27, « Rencontres de Douai (25 au 28 septembre 1986) : "Aspects de la vie économique des pays bourguignons (1384-1559). Dépression ou prospérité ?" », 1987, p. 113-128, *loc. cit.*, p. 114.

Valois d'Anjou. La situation politique, qui plus est, força le prince à adopter une autre attitude. En effet, son premier séjour napolitain, de 1390 à 1399, semble l'avoir surtout vu, à tout le moins dans sa première partie, suivre les avis et les décisions de ses feudataires et conseillers. Les comtes du royaume de Naples étaient en effet, grâce à leurs ressources économiques et leur importance dans le jeu politique, de véritables partenaires pour les souverains napolitains plus que des sujets parfaitement soumis à leur autorité. Attachés à des usages qui leur assuraient une place de choix dans la vie du royaume et faisant confiance à des recettes depuis longtemps éprouvées, ils ne furent donc pas enclins à modifier les institutions régionales, ce qui, dans le cas de la marine de guerre, signifiait se reposer sur les navires que pouvaient fournir les principaux ports du royaume, voire de Provence²⁴. Par la suite, la politique de Louis II ne se départit pas de ce relatif « traditionalisme » : les capitaines des galères qui le conduisirent vers Rome au cours des années 1409-1411, furent eux aussi recrutés parmi les mêmes populations et, de la même façon, ils n'étaient convoqués qu'en cas de besoin, et non de façon permanente. Engagés pour des périodes définies, même si cela n'empêchait pas un prolongement du service sur la base d'un contrat renégocié, leurs soldes ne pesèrent pas suffisamment lourd dans les finances duciales pour entraîner la création d'un instrument administratif qui leur soit spécifiquement dédié. Toutefois, leur désignation, quand bien même elle n'entraînerait pas une modification profonde des usages administratifs, semble bien avoir été le fait du comte de Provence et roi de Naples, conseillé au besoin par les régionales ou par le pape d'Avignon, dont les liens avec les marins provençaux n'étaient pas à négliger. C'est ainsi que l'on rencontre, en charge d'une ou de plusieurs galères, des marchands tels que le bourgeois de Marseille Jacques Martin²⁵, ou que les charges à responsabilité furent exercées par des personnages du statut du chevalier Juan Gonsalvi, capitaine général en mer et vassal du duc d'Anjou²⁶. On comprend donc, au profil de ces responsables, le fixisme apparent observé par les institutions angevines, et ce même s'il nous est

24 À l'époque des Capétiens d'Anjou, la cour royale disposait elle-même de navires de guerre. Mais le délitement du pouvoir royal au lendemain de la chute de la reine Jeanne a plus que certainement privé les Valois d'Anjou de cet outil qui aurait, sans cela, pu se révéler bien utile à leur cause (Guido Iorio, *Il Giglio e la Spada. Istituzioni e strutture militari nel meridione angioino*, Rimini, Il Cerchio, 2007, p. 211-212).

25 ASV, Cam. Ap., Intr. et Ex. 366, f° 111 r°; ASV, Cam. Ap., Intr. et Ex. 370, f° 101 r°; ASV, Registra Avenionensia 254, f° 266 v°.

26 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (ensuite AD 13), B 592, 10 décembre 1394, 26 décembre 1394; *ibid.*, B 596, 22 juin 1398. Cette situation n'était pas inédite puisque, sous Louis I^{er}, on rencontrait déjà comme amiral de la mer le puissant courtisan Raymond d'Agoût, seigneur de Sault (ASV, Cam. Ap., Intr. et Ex. 355, f° 105 v°; Jean Le Fèvre, *Journal*, éd. cit., p. 26) ou comme trésorier sur le fait de la guerre sur mer le bourgeois de Narbonne Jean Bellissend (ASV, Cam. Ap., Intr. et Ex. 355, f° 80 r°, 87 r°, 90 v°, 92 v°-93 v°, 99 r°, 100 v°; ASV, Cam. Ap., Intr. et Ex. 356, f° 96 v°, 97 v°).

impossible du fait des lacunes de nos sources de connaître le fonctionnement des administrations dont ils avaient la charge. Se reposant sur des hommes qui connaissaient et appréciaient le système en vigueur à l'époque de leurs prédécesseurs capétiens, les ducs Valois n'ont pas trouvé dans leurs officiers les vecteurs d'une réforme de ces mêmes institutions. À ce titre, une réelle continuité semble donc s'être établie entre Louis I^{er} et Louis II, peut-être grâce aux conseils transmis du premier au second par la duchesse d'Anjou, Marie de Blois.

À Gênes

72

Sur la Riviera, les structures de gestion préexistaient à l'arrivée des Français. Au vrai, la plupart des pouvoirs exercés par la commune avaient un caractère militaire²⁷. Faut-il donc croire que rien ne changea avec l'arrivée des gouverneurs royaux ? Certains éléments le laissent apparaître, comme on l'a déjà vu plus haut, à tout le moins en partie. Pour autant, le fonctionnement n'était pas optimal, au moins du point de vue des lieutenants français. Ainsi voit-on Waleran de Luxembourg, comte de Saint-Pol et en fonction à Gênes en 1397, incapable de mobiliser une flotte génoise à l'appel de son alliée la république de Florence et être obligé de proposer, pour pallier ce défaut, de financer lui-même une flotte de guerre²⁸. Cette absence d'une institution dévolue à la gestion des fonds consacrés à la création d'une flotte de guerre peut également s'expliquer par le modèle royal français. Celui-ci, en effet, ne faisait pas montre de plus d'initiative à l'époque qui nous occupe ici. Les comptes royaux ne comportaient en effet aucune rubrique spécifiquement dévolue à la Marine. De plus, le clos des galées de Rouen ne produisit plus de galères entre 1389 et 1405²⁹, soit l'époque où, justement, la France prit le contrôle de la Ligurie. Le modèle royal n'existant pas, il était d'autant plus tentant pour les gouverneurs, qui, en outre, n'avaient qu'une très maigre expérience des questions maritimes, de se reposer sur les structures que les Génois avaient à leur offrir. De plus, il fait peu de doute que la réputation d'excellence qui était celle de la Marine génoise devait finir de convaincre les Français de l'efficacité du modèle qui leur était proposé.

27 Jacques Heers, *Gênes au xv^e siècle*, *op. cit.*, p. 601.

28 Michel de Bouïard, « La France et l'Italie à la fin du xiv^e siècle. La ligue de 1396 », *École française de Rome. Mélanges d'archéologie et d'histoire*, n° 49, 1932, p. 132-156, *loc. cit.*, p. 147.

29 Jules d'Arbaumont, « Rapport sur divers documents inédits », *Revue des Sociétés savantes des départements*, 4^e sér., t. V, 1867, p. 434-437, *loc. cit.*, p. 436-437 ; Maurice Jusselin, « Comment la France se préparait à la guerre de Cent Ans », *B.É.C.*, n° 73, 1912, p. 209-236, *loc. cit.*, p. 218 ; Michel Mollat du Jourdin, « Les enjeux maritimes de la guerre de Cent ans », dans Philippe Contamine (dir.), *Histoire militaire de la France*, t. I, *Des origines à 1715*, Paris, PUF, 1992, p. 153-169, *loc. cit.*, p. 163, 167 ; Maurice Rey, *Les Finances royales sous Charles VI*, *op. cit.*, p. 431 ; Henri-Philibert A. Terrier de Loray, *Jean de Vienne, amiral de France. 1341-1396*, Paris, Librairie de la Société bibliographique, 1878, p. 68.

Avec l'arrivée au pouvoir du maréchal Boucicaut, la situation changea sensiblement. Désireux de remplir son devoir de fidèle du roi de France en exerçant un gouvernement royal, le chevalier tourangeau ambitionnait également de se servir de la Ligurie comme d'une base d'opérations dirigée contre l'Infidèle³⁰. Parvenant à s'imposer là où ses prédécesseurs avaient échoué, c'est-à-dire dans le jeu politique génois, il contrôla rapidement les divers leviers du pouvoir communal et put, grâce à cela, s'intéresser dans la foulée à la question de la Marine génoise. Même si, dans ce domaine, l'exemple français n'était d'aucun secours – à l'inverse, par exemple, de ce qui était le cas avec les institutions financières ou administratives –, les grands mouvements structurants de la gestion du royaume de France, à savoir une centralisation progressive, se retrouvent adoptés par Boucicaut à la question maritime. Ainsi, en 1402 – il est arrivé l'année précédente sur la Riviera –, il crée l'*Officium super gubernatione Darssine Communis Janue et armamentorum gallearum dicti Communis*, qui donne une importante accélération à la production génoise de galères³¹, grâce, entre autres, à l'attribution de revenus spécifiques³². En cela, Boucicaut, renforçant par là même sa propre puissance militaire, se dirige donc vers une relative « militarisation » de son appareil administratif puisqu'il lui confie la tâche de soutenir la création de navires destinés, entre autres, à la guerre, non de façon ponctuelle comme dans le cas des finances pontificales gérées par Nicolas de Mauregart, mais bien de manière structurelle.

Conservatisme ou efficacité ?

Ce relatif fixisme ne doit pas donner l'illusion d'une incapacité des princes français ou de leurs lieutenants à s'adapter à la situation. Dès lors que l'on pénètre au cœur des institutions dont il est ici fait mention, on rencontre des personnages liés plus ou moins directement au monde de la mer. D'après ce que nous laissent deviner nos sources, on peut avancer avec une relative certitude que, leur travail étant bien fait, il n'apparut pas nécessaire de modifier les structures dans lesquelles ils évoluaient, et ce certainement d'autant moins qu'ils

30 Sur ce sujet, en plus de Fabien Levy, *La Monarchie et la Commune* (op. cit., p. 45-50), qu'il nous soit ici permis de renvoyer à notre article : Christophe Masson, « Gouverneur royal ou chevalier croisé ? Boucicaut à Gênes, une administration intéressée », dans Isabelle Chave (dir.), *Faire la guerre, faire la paix. Approches sémantiques et ambiguïtés terminologiques*, Paris, Éditions du CTHS, 2012, p. 181-191.

31 Michel Balard, « Les forces navales génoises en Méditerranée aux xv^e et xvi^e siècles », art. cit., p. 67. Voir à ce sujet l'appréciation positive qui est donnée de cette création par Jacobo Zeno, le biographe vénitien de l'un de ses rivaux, dans sa « Vita Caroli Zeni » (éd. G. Zonta, dans *RR.II.SS.*, t. XIX.VI, Bologna, N. Zanichelli, 1941, p. 99).

32 On dispose ainsi, entre autres, d'un *Cartularium introitus et exitus* de cet office. Valeria Polonio, *L'amministrazione della res publica genovese fra tre e quattrocento. L'archivio « Antico Commune »*, Genova, Società Ligure di Storia patria, 1977, p. 163.

ne durent pas se montrer enclins à les modifier alors même qu'ils en tiraient profit. C'est en cela que le postulat d'une « évolution » des principautés ou des États vers leur forme moderne ne peut être érigé en échelle de comparaison. Quel est le besoin, en effet, de réformer une institution dès lors qu'elle rend efficacement les services que l'on est en droit d'attendre d'elle ? En cela donc, les décisions des Français d'Italie en matière d'administration de leurs flottes de guerre semblent avant tout avoir été guidées par un pragmatisme bien senti. En outre, celui-ci présentait l'avantage de ne pas trop s'aliéner les élites locales qui auraient pu voir dans de trop nombreux bouleversements administratifs un danger pour leur situation, un constat certainement tout aussi vrai dans le royaume de Naples que dans la république-seigneurie de Gênes. Pour ajouter à ce pragmatisme, il ne faut pas négliger le fait que, jeunes toutes deux – la Cour des comptes d'Anjou est fondée en 1368 et celle d'Orléans vingt ans plus tard³³ –, les institutions financières des princes Valois n'avaient encore que peu été confrontées aux questions du financement de la guerre. Les principaux officiers qui y œuvraient, formés à la Cour des comptes royale, y ont visiblement conduit leur office de la manière dont il l'avait fait pour Charles V et son fils, ce qui peut expliquer l'absence d'une spécialisation « maritime » de ces livres de comptes.

En conclusion, les princes et capitaines français impliqués en Italie n'ont pas cherché à considérablement modifier les modes de financement de la guerre sur mer. Des fonctionnaires considérés comme capables et un service du prince finalement assez fiable ont certainement convaincu les Français qu'il n'était pas utile d'agir de la sorte. En cela donc, les usages paraissent à même de satisfaire les exigences du temps. Dans le cas angevin, il n'y a pas de création d'une nouvelle institution financière ou à tout le moins d'un nouveau fonctionnaire dédié aux navires puisque ceux-ci constituent un poste de dépense « accidentel » et non permanent, et qu'en définitive ceux qui ont à manier l'argent afin de faire fonctionner l'outil maritime sont les capitaines des galères, c'est-à-dire des entrepreneurs privés qui louent leur navire aux princes. Cette situation fait parfaitement écho à la conception qui est celle que l'on a alors de l'armée, de mer ou de terre, à savoir un outil non permanent que l'on mobilise au

33 Albert Lecoy de La Marche, *Le Roi René. Sa vie, son administration, ses travaux artistiques et littéraires d'après les documents inédits des archives de France et d'Italie*, Paris, Firmin-Didot, 1875, t. I, p. 447-461 ; Michel Le Mené, « La chambre des comptes d'Anjou et les libéralités princières », dans Philippe Contamine et Olivier Mattéoni (dir.), *La France des principautés. Les chambres des comptes. XIV^e et XV^e siècles*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1996, p. 43-54, *loc. cit.*, p. 43 ; Jean Thibault, « Le personnel de la chambre des comptes de Blois à la fin du Moyen Âge », dans Philippe Contamine et Olivier Mattéoni (dir.), *La France des principautés. Les chambres des comptes. XIV^e et XV^e siècles*, *op. cit.*, p. 149-163, *loc. cit.*, p. 151.

besoin. Il n'est d'ailleurs pas innocent que les dépenses provoquées par la guerre sur mer soient recensées, dans les livres de comptes, sur le même pied que celles consacrées à la création et à l'entretien d'une armée de terre. Ces deux « armes », pour reprendre une terminologie contemporaine, se trouvaient associées dans la pensée stratégique du temps, ce dont témoignent donc, à leur manière, les comptables de cette époque. Mais si les recettes ne furent que rarement modifiées, il n'en fut pas de même pour les dépenses qui, pour leur part, ne respectèrent plus parfaitement les cadres préexistants à ces campagnes d'Italie. On voit ainsi un agent angevin agir au sein de la Chambre apostolique en véritable chef, comme il le ferait dans l'apanage de son maître. À Gênes, une nouvelle institution fut créée dans le but d'optimiser les dépenses « maritimes », à laquelle le gouverneur royal entendait donner le moyen de remplir ses objectifs en s'assurant qu'elle soit régulièrement alimentée par des rentrées propres. La place de l'argent dans la guerre sur mer se définit donc comme un dialogue entre une base, formée d'officiers compétents, et un sommet, celui-ci n'apparaissant que peu souvent à même de transformer radicalement les usages. On assiste en somme à un mouvement de balancier presque perpétuel entre l'efficacité de l'habitude et la volonté de soumettre certaines administrations plus directement au chef de guerre. C'est donc, à Gênes comme à Naples, la négociation entre « gouvernants » et « gouvernés » qui donne son visage au financement de la guerre sur mer, une négociation qui ne fut pas toujours, tant s'en faut, en faveur des tenants de la centralisation et de la réforme des institutions.

LES SALAIRES DES OUVRIERS DE MARINE
AU CLOS DES GALÉES DE ROUEN, CHANTIER NAVAL DU ROI
AU XIV^e SIÈCLE

Isabelle Theiller

Université Toulouse–Jean-Jaurès, laboratoire Framespa CNRS UMR 5136

Entre 1284 et 1293, Philippe le Bel installe sur la rive gauche de la Seine, dans son port fluvial de Rouen, un chantier naval pour construire, radouber et avitailler ses navires de guerre, mais aussi pour approvisionner les armées de la mer en hommes, armes et armures. En activité jusqu'en 1418, date à laquelle les Rouennais le détruisent à l'approche des Anglais¹, le Clos des Galées, à la fois garnison et chantier naval du roi, fournit armes et vivres pour près de deux mille hommes et produire nombre de navires (nefs, galères, barges, bateaux flambarts, etc.) engagés dans la guerre de Cent Ans. Pour répondre à cette demande, le Clos requiert ainsi, année après année, une main-d'œuvre adaptée à l'ensemble de ses activités et dont les compétences vont des spécialistes étrangers, détenteurs de savoir-faire spécifiques et recherchés, aux manœuvres non qualifiés. Parmi eux, les ouvriers de marine – maîtres charpentiers, charpentiers, scieurs, calfats, rémolats, fileuses d'étoupe, cardeuses mais aussi valets de bras – occupent une part non négligeable des documents comptables conservés par la Bibliothèque nationale de France et les Archives départementales de la Seine-Maritime². Ces archives, exploitables pour la période 1369-1411³, offrent un point d'observation sur les salaires des ouvriers

- 1 Adolphe Chéruel, *Histoire de Rouen sous la domination anglaise au xv^e siècle*, Rouen, E. Le Grand, 1840, p. 3 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen et aux armées de la mer du roi de France de 1293 à 1314*, Paris, Bibliothèque nationale, 1977-1978, t. I, n° 1673.
- 2 La plupart des documents ont été recensés par Anne Chazelas (*Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen, op. cit.*). Quatre-vingt-dix-huit sont édités dans le second volume de son ouvrage. Un compte a été publié en 1893 par Charles Bréard (*Le Compte du Clos des Galées au xiv^e siècle (1382-1384)*, Rouen, E. Cagniard, 1893). Ces documents sont complétés par ceux recensés dans Isabelle Theiller, *Les Salaires des ouvriers de marine au Clos des Galées de Rouen, chantier naval du roi, xiv^e siècle*, mémoire de maîtrise sous la dir. de Mathieu Arnoux, université Paris VII, 1994.
- 3 Seuls les documents relatifs aux salaires des ouvriers de marine chargés des « ouvrages et réparations du navire du roi » ont été retenus. Ceux portant sur la garnison, l'atelier d'armes, l'artillerie et les paiements des équipages ont été exclus. Ne demeurent ainsi que les pièces

chargés de la réparation et de la construction des navires de guerre du roi de France alors que le pays est engagé dans la guerre de Cent Ans. Elles permettent d'étudier le statut des hommes et les modes de rétribution, d'estimer le nombre des jours ouvrés, de considérer les efforts consentis par les ouvriers tandis que le conflit aborde les côtes normandes ou encore la manière dont la royauté s'attache le service de spécialistes. Enfin, bien qu'il soit difficile de replacer ces salaires dans un contexte économique général, ces documents, mis en regard du prix du grain et des salaires des ouvriers rouennais, permettent d'étudier les variations salariales qui s'opèrent dans le dernier tiers du XIV^e siècle et de s'interroger sur une éventuelle fixation administrative des salaires journaliers sur le chantier royal.

LES MODES DE RÉTRIBUTION EN USAGE AU CLOS DES GALÉES

Des salaires journaliers et mensuels

78

Les ouvriers du Clos sont rémunérés « pour leur paine et sallaire d'avoir ouvré de leur mestier⁴ ». Le terme *salair*e renvoie à une somme versée en contrepartie ou à l'occasion d'un travail effectué par une personne pour le compte d'une autre dans le cadre d'un contrat de travail. Selon la nature des tâches opérées et le statut des hommes, les rétributions prennent plusieurs formes. Ainsi, salariés journaliers, mensuels et « à la tâche » se côtoient sur le chantier naval du roi⁵. Nous en conservons la trace grâce aux quittances remises à la personne ayant perçu le salaire pour son compte ou celui de l'équipe placée sous ses ordres. Au sein du chantier, le mode de rétribution distingue les ouvriers payés à la journée de ceux mensualisés. Les ouvriers rémunérés à la journée sont :

- Les charpentiers de marine : 37 % des quittances. Au sommet de la hiérarchie se trouvent les maîtres charpentiers, puis les charpentiers – ouvriers spécialisés chargés des membrures du navire –, les clinqueurs ou cliqueurs, affectés à la réalisation des bordages à clin, et enfin les teneurs ou teneurs de tas, chargés de maintenir les rivets fixant les clins⁶ ;

comptables des campagnes de construction et de réparation de 1369-1371, 1379-80, 1387-90, 1401, 1404-06, 1411. Quelques documents complètent ponctuellement l'analyse pour les années 1296-1303, 1316, 1320-23, 1326-29, 1348, 1352.

4 Par exemple, BnF, manuscrits français (ensuite Ms. fr.), 26016, n° 2600, quittance de Robert Paincault, maître charpentier, 1379 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 1123.

5 Afin de dresser un état complet des modes de rémunération, les salaires à la tâche ou « à façon » – 36 % des quittances – doivent être ajoutés. Ils ne peuvent toutefois être intégrés à une étude salariale sans savoir ce qu'ils englobent : matériaux, outils, nombre d'ouvriers mobilisés, temps consacré à la réalisation de la tâche, etc.

6 Sur les clinqueurs et teneurs, voir Éric Rieth, « La construction navale médiévale à clin en Normandie : le témoignage du Clos des Galées de Rouen (1293-1419) », dans

- Les scieurs ou « soyeurs d'ais » et leurs valets, en plus petit nombre que les charpentiers, qui scient le « bois nécessaire pour la réparation⁷ ». Les quittances relatives aux scieurs ne mentionnent jamais leur présence dans les forêts normandes de Roumare et de Rouvray dans lesquelles le Clos s'approvisionne⁸. Le bois est régulièrement livré sur le chantier où les « soyeurs d'ais » devaient le préparer et le scier avant de le confier aux maîtres d'asse chargés de tâches plus spécialisées. Ces scieurs étaient toujours accompagnés d'un valet, payé avec eux – « chacun VII s.t. [sous tournois] par jour pour lui et son vallet⁹ » – ce qui laisse supposer que chacun en disposait d'un ;
- Les manœuvres ou « vallets de bras » : 33,7 % des quittances. Ils se chargent des ouvrages non qualifiés : ramassage des ordures¹⁰, maniement du bois merrain pour les charpentiers¹¹, chauffe du brai et du suif pour les calfats¹², garde des navires durant la nuit¹³, etc. ;
- Les cardeuses et fileuses ou « fillereses et echarpissereses d'estoupe ». Les premières, hiérarchiquement plus élevées, démêlent, isolent et nettoient les fibres d'étope nécessaires au calfatage des navires avant de les transmettre aux secondes pour le filage. Elles composent la seule catégorie socioprofessionnelle féminine affectée à la construction et à la réparation des navires ;
- Les calfats normands, qui étanchéifient les navires en garnissant d'étope goudronnée les joints et interstices des bordages de la coque. Ils apparaissent pour la première fois dans les comptes de mars, avril et mai 1389. Avant cette date, ils ne sont ni Normands ni rémunérés à la journée. L'étude des noms de ces calfats normands montre qu'avant 1388 sept d'entre eux (28 %) étaient rémunérés par le chantier en tant que charpentiers, ce qui atteste d'une certaine perméabilité entre les deux métiers.

Elisabeth Ridet (dir.), *L'Héritage maritime des Vikings en Europe de l'Ouest*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2002, p. 321-334.

- 7 BnF, Ms. fr., 26016, n° 2496, quittance de J. Durant, scieur, 1379 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 1079.
- 8 BnF, Ms. fr., 26009, n° 814, quittance de R. Lenoir, 1370 ; BnF, Ms. fr., 28956, Ribaut n° 12 : lettre du vicomte de l'eau de Rouen, 1371 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 740, 865.
- 9 Archives départementales de Seine-Maritime (ensuite AD 76), 100]37, n° 19, coll. Danquin, quittance de J. Durant, scieur, 1379 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 1082 (quittance attribuée par erreur à R. Aubery).
- 10 BnF, Ms. fr., 26038, n° 4489, quittance de P. Leblont, ouvrier de bras, 1411 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 1631.
- 11 BnF, Ms. fr., 26010, n° 1122, quittance de J. d'Oïssel, ouvrier de bras, 1371 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 857.
- 12 BnF, nouvelles acquisitions françaises (ensuite naf), 21288, n° 129, quittance de A. Mategrie et E. Jugouf, ouvriers de bras, 1371 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 881.
- 13 BnF, Ms. fr., 27022, Brumare n° 26 : quittance de J. Poitevin et C. le Flamenc, ouvriers de bras, 1379 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 1098.

Si le mode de rémunération le plus fréquemment rencontré au Clos est journalier, quelques ouvriers bénéficient d'un salaire mensuel. Il s'agit d'individus embauchés et rémunérés pour la totalité du mois sans tenir compte des jours ouvrés. Dès 1373 des hommes embarqués bénéficiaient de ce mode de rétribution, mais ce n'est que le 15 janvier 1388 que la documentation fait apparaître des ouvriers mensualisés¹⁴. Ce mode de rétribution réapparaît ensuite à de maintes reprises jusqu'à la destruction du chantier. Le premier mandement des généraux conseillers sur le fait des aides pour la guerre mentionne un certain « Constance de Rodes, maistre calfat », chargé de « calfeter les deux gallees et galliotes », et « de visiter les autres calfats ouvrans en ycelles gallees ». Il est payé « de mois en mois jusques a ce que lesd. iii gallees soient parfaites ». À la différence des ouvriers payés journalièrement, il semble être employé directement par l'administration royale et non par le maître du Clos. Reconductible jusqu'à la fin des travaux, son salaire adopte la forme d'une « creue » (crue) ou augmentation de 4 livres tournois (l.t.) pour lui et son valet, sur ce qu'il touche « outre ses gaiges d'arbalétrier » versés par le connétable Séraphin Truc, capitaine des arbalétriers¹⁵. Son salaire, d'un montant inconnu¹⁶, est donc celui d'un homme d'armes, auquel s'ajoute une prime lorsqu'il se charge du calfatage. Il est impossible de savoir si, dans les faits, Constance de Rodes remplissait les fonctions d'arbalétrier, ou si cela lui assurait un salaire quand le chantier n'avait pas besoin de ses services. Peut-être s'agissait-il d'un procédé comptable permettant de le rémunérer au mois et non à la journée comme les autres ouvriers. Ce mode de rémunération est toujours concédé à des ouvriers remplissant des critères identiques : ce sont des étrangers, bénéficiant d'une qualification reconnue et indispensable au chantier. En témoigne ce mandement de Charles VI de 1390 dans lequel Constance de Rodes est considéré « estre le meilleur ouvrier qu'ils sceussent en nostre royaume¹⁷ ».

D'autres rémunérations mensuelles, plus classiques, existent sur le chantier rouennais. Les quittances précisent alors simplement que les sommes sont versées « pour leurs gaiges d'un mois ». Ceux à qui ils sont octroyés, remplissent les mêmes caractéristiques que les spécialistes bénéficiant d'une crue sur salaire. Ce sont des ouvriers spécialisés et des maîtres qui, bien souvent, ne sont pas normands. Tel est le cas, par exemple, du maître charpentier du « pais

14 BnF, Fonds Chappée, LXVIII/68, n° 228, mandement des généraux conseillers sur le fait des aides pour la guerre, 1388.

15 BnF, Fonds Clairambaut, 108, f° 8455, mandement de Charles VI, 1388.

16 Les quittances des salaires des arbalétriers mentionnent des sommes globales et ne distinguent pas les salaires individuels.

17 BnF, Ms. fr., 25704, n° 267, mandement de Charles VI, 1390 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen, op. cit.*, t. I, n° 1548.

de Prouvence¹⁸ », Anthoine Blégier, « visiteur et estoreur du roy notres. en son clos des gallees de Rouen¹⁹ », qui bénéficie d'un don de 50 francs « en recompense de trente-six annees de service, en compensation du fait qu'il s'est cassé le bras a son office, et a cause des depenses qu'il a engagees de son fonds pour la guerre »²⁰. La formulation atteste qu'il dispose d'un office gagé de maître charpentier chargé de l'ensemble des travaux du chantier. Dans son cas comme dans celui de Constance de Rodes ces salaires mensuels s'apparentent à une faveur concédée par le roi à des spécialistes par lettre de taxation. Bien que tous n'aient pas un tel niveau de responsabilité, cette rémunération mensuelle – qui concerne 19,4 % des ouvriers en 1388 et 8,3 % en 1389 – a pour objectif d'attacher au service du roi et de son chantier des ouvriers qualifiés non normands. Ces derniers peuvent toutefois perdre ce statut de spécialistes gagés et néanmoins travailler sur le chantier. Ils sont alors qualifiés d'« estrangers sans gaiges²¹ » et rejoignent les ouvriers payés à la journée. Outre Constance de Rodes et Anthoine Blégier, les ouvriers mensualisés sont :

- Les maîtres de hache ou « maistres d'aesse²² », aux compétences recherchées dans les chantiers navals. En atteste leur présence sur le chantier naval de Cappelles (Narbonne) où, comme à Rouen, « leur travail est rétribué par mensualité ». Ces maîtres supervisent la bonne exécution des coques des navires ;
- Les calfats étrangers, chargés, comme leurs collègues normands, d'étanchéfier les navires. Ce sont les spécialistes du métier, ceux sous les ordres desquels les Normands sont placés. Cette embauche étrangère est courante, en 1385, par exemple, le chantier de l'Écluse emploie au moins trois calfats espagnols ;
- Les rémolats, qui sont des spécialistes étrangers chargés de fabriquer des rames et des avirons. Ils forment la catégorie socioprofessionnelle la plus réduite du Clos et sont réputés circuler de chantier en chantier.

18 BnF, naf, 20027, n° 111, mandement de Charles VI, 1390 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 1543.

19 AD 76, 2E1/156, f° 6 v°, Tabellionage de Rouen, quittance d'A. Blégier, maître charpentier du Clos des Galées, 1396 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 1573.

20 BnF, Ms. fr., 25709, n° 729, don de Charles VI à A. Blégier, maître charpentier du Clos des Galées, 1415 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 1666.

21 Archives nationales (ensuite AN), Marine, B/6/77, n° 24, compte de construction en Clos des Galées, 1389 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, texte n° LXXX.

22 Du latin « *magister axie* », voir Johannes Fennis, *Trésor du langage des galères. Dictionnaire exhaustif*, Tübingen, M. Niemeyer, t. LXI-LXIII, 1995, p. 1176.

Toutes ces professions sont privilégiées. En témoignent les sommes engagées afin de les embaucher. En janvier 1372, par exemple, Charles V ordonne aux généraux conseillers sur le fait des aides pour la guerre de bailler à Ascelin Grille, maître d'œuvre du navire, 600 francs d'or pour faire venir des calfats et des rémolats au Clos²³. La somme est certes considérable, mais si on compare la part prise par les salaires des ouvriers qualifiés étrangers dans les dépenses salariales, on constate qu'elle demeure moindre que celle des ouvriers normands (**tableau 1**).

Tableau 1. Dépenses relatives aux spécialistes étrangers et normands en 1388 et 1389 (exprimées en %)

	1388		1389		
	mai	juin	mars	avril	mai
Étrangers	50,4%	57,8%	37,4%	37%	53,6%
Normands	49,6%	42,2%	62,6%	63%	46,4%

82

Si l'embauche de spécialistes étrangers semble être une nécessité, elle ne doit cependant pas nous faire perdre de vue que, pour un coût équivalent, le chantier disposait de plus de Normands. L'emploi d'étrangers n'est donc pas motivé par la rentabilité, mais par des besoins en termes de compétences – voire comme un moyen de s'attacher leur service dans la longue durée, ce qui en temps de guerre pouvait soustraire à l'ennemi des ouvriers très qualifiés parcourant les chantiers de l'Occident médiéval. Or, pour cela les salaires devaient être attrayants et réguliers.

Le temps de travail

Le temps de travail doit aussi être évoqué d'autant qu'il s'agit d'une revendication ayant pu avoir une incidence majeure sur l'organisation des métiers au Moyen Âge²⁴. Aucun document du Clos ne mentionne la durée de la journée de travail ou l'existence de salaires saisonniers²⁵. Toutefois, comme le souligne Fausto Piola-Caselli dans son étude d'un registre comptable du chantier de Capelles en 1319, « on peut imaginer que selon l'habitude de l'époque, elle s'étale sur toute la durée de la journée, en fonction de la lumière, du lever du

23 BnF, Ms. fr., 27893, grille n° 2 : mandement de Charles V, 1372 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 894.

24 Voir le bilan dressé par Jean-Louis Roch pour la draperie normande. Il signale également les principales publications sur la question : Jean-Louis Roch, *Un autre monde du travail. La draperie en Normandie au Moyen Âge*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2013, p. 151-163.

25 Guy Bois précise qu'en « Normandie les mentions explicites d'un salaire d'été et d'un salaire d'hiver sont rares » (Guy Bois, *Crise du féodalisme. Économie rurale et démographie en Normandie orientale du début du XIV^e siècle au milieu du XVI^e siècle*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques/Éditions de l'EHESS, 1976, p. 93).

soleil à son coucher²⁶ ». Il semble en être ainsi sur le chantier rouennais, les achats de chandelles étant destinés aux ouvriers travaillant dans les cales plutôt qu'au travail nocturne²⁷. Le chantier fonctionnant toute l'année, les journées devaient être plus longues en été, sous réserve qu'au sein de ce chantier royal les horaires n'aient été préalablement fixés selon des pratiques administratives ou religieuses. Ceci soulève également la question du repos dominical et des fêtes religieuses. D'après les textes, les ouvriers sont embauchés pour un maximum d'« une semaine commençant le lundy²⁸ » et « par vi jours en la semaine fermee le samedi²⁹ ». Le dimanche était donc un jour chômé et, malgré le silence des textes, l'année devait être rythmée par les fêtes religieuses. Seule l'urgence peut avoir motivé le travail durant ces jours de repos comme ce fut le cas durant l'été 1369 pour des cardeuses et fileuses, alors que l'ennemi anglais menaçait les côtes normandes et que les travaux accusaient des retards. Par mois, le nombre de jours ouvrés est également inconnu. Le maximum de jours travaillés pour un même ouvrier durant un mois est de vingt-huit, mais la moyenne s'établit plutôt autour de vingt jours³⁰.

Les modalités de paiement

L'observation des pièces comptables atteste que le paiement des salaires journaliers et mensuels s'effectue respectivement en fin de semaine et de mois. Les quittances des salaires journaliers, émises à la fin de la semaine de travail ou au début de la suivante, indiquent que les ouvriers sont payés une fois leur tâche accomplie. De plus, les paiements n'ont lieu que si les sommes nécessaires aux dépenses relatives aux armées de la mer, et notamment aux salaires des ouvriers, ont préalablement été versées au chantier. De nombreux mandements et quittances témoignent que de fréquents versements sont ordonnés puis effectués par les généraux conseillers sur le fait des aides pour la guerre en Normandie. Si la régularité semble de mise, un décalage entre la période travaillée et le versement des fonds alloués au paiement des salaires s'observe parfois. En atteste la quittance émise le 12 décembre 1373 par Ascelin Grille, maître des ouvrages

26 Fausto Piola-Caselli, *Un cantiere navale del trecento*, Milan, Giuffrè, coll. « Pubblicazioni della Facoltà di scienze politiche », 1984, p. 139.

27 « Item, pour six livres de chandelles pour esclairier dedans lesd. galees aux ouvriers qui ont mises les rouelles et esquetiaux aux pernes et aussi braié dedans ycelles galees et fait les soubtes et autres necessités dedens lesd. galees [...] », BnF, Ms. fr., 26003, n° 1027, compte de construction de trois galées, d'une galiote et d'un lin, 1389; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 1534; *ibid.*, t. II, texte n° LXXXI, p. 192-195.

28 BnF, Ms. fr., 26008, n° 795, quittance de J. Blaise, charpentier, 1369; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 724.

29 BnF, Ms. fr., 26016, n° 2600, quittance de R. Paincault, maître charpentier, 1379; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 1123.

30 Isabelle Theiller, *Les Salaires des ouvriers de marine au Clos des Galées de Rouen, chantier naval du roi, XIV^e siècle*, op. cit., p. 30-32.

et réparations du navire et clerc de l'armée de la mer, pour avoir reçu des mains de Jehan le Mareschal, receveur général des aides en Normandie, 179 francs d'or afin de payer les salaires d'ouvriers ayant travaillé en novembre³¹. Si, comme en témoigne ce document, les versements sont toujours effectués en monnaie d'or, il ne faut pas en déduire que les ouvriers, et notamment ceux bénéficiant de salaires journaliers, perçoivent leur rémunération en grosses monnaies. Seuls les ouvriers spécialisés étrangers semblent parfois percevoir leurs salaires en monnaies d'or ou d'argent, plus rarement altérées dans leurs poids et aloi que les menues monnaies. Leurs quittances dressées en francs peuvent le laisser supposer mais, dans les faits, on ne sait rien de la nature du numéraire employé pour payer les ouvriers. L'ensemble des pièces comptables est établi en monnaie de compte – livres, sous et deniers tournois –, dont le rôle est d'exprimer la valeur des rémunérations qui seront, lors du paiement, converties en monnaie réelle. Cette monnaie fictive, indépendante des monnaies réelles, n'interdit toutefois pas de mener une réflexion sur les salaires et ce d'autant que pour « les contemporains, seule l'expression des salaires en monnaie de compte était prise en considération³² ».

L'ÉVOLUTION DES SALAIRES JOURNALIERS ENTRE 1369 ET 1411

L'évolution des salaires nominaux

Afin d'établir un salaire moyen par catégorie professionnelle et de mener cette étude salariale, seuls les salaires journaliers ont été pris en considération. De même, pour ne pas engendrer une hausse artificielle, les salaires des individus hors normes ou des ouvriers étrangers payés exceptionnellement à la journée n'ont pas été pris en compte. Les quittances uniques ainsi que les réductions de salaire anormales et inexplicables – telle une baisse n'intervenant qu'à une seule reprise dans des données sérielles – ont également été exclues. Il en résulte que pour certaines catégories professionnelles l'ensemble de la période n'a pu être couvert.

Les charpentiers

Tableau 2. Salaire moyen des charpentiers entre 1369 et 1389

Années	1369	1370	1379	1387	1388	1389
Salaires moyens	3 s. 5 d.t.	3 s. 8 d.t.	4 s. 2 d.t.	3 s. 2 d.t.	3 s. 11 d.t.	4 s. 2 d.t.

³¹ BnF, Ms. fr., 27893, grille n° 7 : quittance d'A. Grille, maître des réparations du navire du roi et clerc de l'armée de la mer, 1373 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n° 978.

³² Guy Bois, *Crise du féodalisme*, op. cit., p. 96.

Si l'on considère les salaires moyens des charpentiers (**tableau 2**), trois phases successives peuvent être mises en évidence. Une première, entre 1369 et 1379, durant laquelle les salaires augmentent de neuf deniers tournois (d.t.), une seconde, entre 1379 et 1387, qui voit baisser les salaires d'un sou tournois (s.t.) sur une période de huit ans, et enfin une troisième, débutant en 1388, durant laquelle on observe un rattrapage de un s.t. sur deux ans, ce qui ramène le salaire moyen au niveau de celui de 1379. Une étude plus fine permet de noter qu'avant 1387 les charpentiers les moins payés touchaient de dix-huit d.t. à deux s.t., et qu'au-delà de cette date aucun charpentier n'est rémunéré moins de deux s. six d.t. par jour. Ce phénomène peut s'expliquer de trois façons : soit, après 1387, leurs faibles qualifications ont fait passer les charpentiers sous-qualifiés dans le groupe des manœuvres ; soit les salaires de l'ensemble des charpentiers ont été revalorisés, ces derniers ayant acquis plus de compétences ; soit le chantier privilégie l'embauche d'ouvriers plus qualifiés et mieux rémunérés. L'éclairage apporté par la réduction du nombre des ouvriers spécialisés étrangers sur le chantier à partir de 1388 incite à pencher pour cette dernière hypothèse. On constate en effet que le nombre des ouvriers étrangers passe de vingt-sept à dix-neuf entre 1388 et 1389, et que ceux qui demeurent sur le chantier ne sont plus que 37 % à être mensualisés contre 96 % l'année précédente. Outre le fait que ces chiffres indiquent une baisse des salaires des spécialistes étrangers, la hausse générale des salaires journaliers des charpentiers normands tend à indiquer que le recours coûteux aux étrangers n'est plus essentiel, voire qu'un transfert de compétences en direction des Normands s'est opéré.

Les scieurs et leur valet

Tableau 3. Salaire moyen des scieurs et de leur valet entre 1379 et 1411

Années	1379	1385	1388	1389	1411
Salaires moyens	7 s.t.	10 s.t.	6 s. 5 d.t.	7 s.t.	7 s.t.

Supérieurs de deux s. six d.t. à trois s.t. par rapport à ceux des années qui précèdent et suivent, les salaires perçus par les scieurs et leurs valets en 1385 sont anormalement élevés. Il faut toutefois nuancer : cette hausse peut-être due au fait qu'en 1385 seuls deux scieurs sont employés sur le chantier. Ce déficit de main-d'œuvre a peut-être permis une négociation à la hausse de leur salaire. Cette année exceptée, trois phases peuvent être mises en évidence. À partir de 1379 les salaires entament une baisse qui s'interrompt en 1387 pour les charpentiers et en 1388 pour les scieurs. Suite à cette baisse, dans un laps de temps beaucoup plus court, les salaires augmentent de telle sorte qu'ils reviennent à leur niveau antérieur, puis se stabilisent. En l'absence de données après 1389, cette stabilisation n'est pas vérifiable pour les charpentiers, tout

comme il est impossible d'affirmer que les salaires des scieurs ont fortement crû avant 1379.

Les manœuvres

Tableau 4. Salaire moyen des manœuvres entre 1370 et 1411

Années	1370	1371	1379	1387	1388	1389	1411
Salaires moyens	2 s. 11 d.t.	2 s. 6 d.t.	2 s.t.	2 s.t.	2 s.t.	2 s.t.	2 s. 6 d.t.

86

Alors qu'entre 1369 et 1379 le salaire moyen des charpentiers croît, celui des manœuvres ou valets de bras décroît jusqu'à atteindre deux s.t. en 1379. Il s'ensuit une vingtaine d'années de stabilité, puis en 1411 – alors que dans le même temps les salaires des scieurs se sont stabilisés – ceux des manœuvres augmentent de six d.t. jusqu'à atteindre le même niveau qu'en 1371. Cette hausse est d'autant plus étrange qu'en 1411, le chantier décline et n'emploie presque plus d'ouvriers. Ce contexte permet peut-être d'augmenter les salaires des manœuvres chargés de maintenir les infrastructures du chantier en état tandis que les campagnes de constructions et de réparations se raréfient. Quoi qu'il en soit, au regard de la stabilité des salaires des manœuvres, on peut supposer que le Clos disposait en permanence d'hommes peu qualifiés prêts à travailler pour un salaire parfois inférieur de moitié à celui d'un charpentier, soit en d'autres termes une offre de main-d'œuvre plus forte que la demande.

L'évolution des salaires réels

Entre 1369 et 1411, le contexte économique est relativement stable. La période s'insère après la grande inflation du milieu du XIV^e siècle et juste avant celle, bien plus grave, du début au XV^e siècle. Ainsi, bien que les pièces comptables s'expriment en monnaie de compte – indépendamment des réévaluations ou dévaluations monétaires – les variations salariales observées ne peuvent être imputables à des krachs monétaires. Il n'en demeure pas moins qu'afin d'estimer les véritables fluctuations salariales et l'évolution du pouvoir d'achat des ouvriers, ce sont les salaires réels (exprimés en métal précieux) plutôt que les salaires nominaux (établis en monnaie de compte) qui devraient être considérés. Ceci impliquerait de convertir les salaires nominaux en métal précieux. Mais, comme le souligne Guy Bois, outre la complexité de l'opération – la rendant souvent impossible –, ceci « eût été d'un intérêt médiocre, l'argent étant une marchandise parmi les autres, soumise à ses propres variations³³ ». Seule l'intégration du prix du grain dans l'analyse permettrait d'estimer le pouvoir d'achat. Le principe est simple. Si le prix du grain augmente et que les salaires

33 *Ibid.*, p. 95.

nominaux restent stables ou baissent, cela signifie que le pouvoir d'achat tout comme le salaire réel baisse. À l'inverse, une augmentation ou un maintien du salaire nominal accompagné d'une dégradation du prix du grain induit une augmentation du pouvoir d'achat et du salaire réel.

À Rouen, l'analyse se heurte toutefois à une nouvelle difficulté : les données sur le prix du grain au XIV^e siècle ne sont pas suffisantes pour permettre cette comparaison. Les données propres au chantier et les comptes de ravitaillement des navires pourraient être utilisés mais, pour la période, seules des livraisons de biscuits sont effectuées. Or, nous ne savons rien de ces denrées qui peuvent être de poids ou de qualités variables. De plus, les montants exprimés dans les comptes font souvent état de sommes globales ne permettant pas d'isoler ces livraisons. Dans son introduction, Anne Chazelas, confrontée à la même difficulté, relève toutefois qu'un muid de Rouen vaut six l. dix s.t. au cours de l'hiver 1384-1385, vingt-quatre l.t. en 1389 puis douze l.t. en 1390³⁴. Ces données lacunaires, allant parfois du simple au double voire au quadruple, peuvent tout au plus suggérer une baisse du niveau de vie des ouvriers en 1389. La cherté du blé expliquerait l'augmentation des salaires des charpentiers et des valets à cette date. Mais, cela n'apporterait pas de réponse quant à la stagnation du salaire des manœuvres. De plus, en l'absence d'information sur la nature et la qualité du blé évalué dans les comptes, ces constatations doivent être exprimées avec prudence, les fluctuations importantes du prix du grain pouvant être imputables à un achat de grain de meilleure ou de moindre qualité. *In fine*, il convient de se résoudre à admettre qu'en l'absence de données fiables, un point d'interrogation plane sur le pouvoir d'achat des ouvriers du Clos et, plus généralement, sur l'évolution des salaires réels à Rouen au XIV^e siècle.

Des salaires administrativement fixés ?

En prenant les salaires nominaux pour référence, on constate qu'entre 1369 et 1411, les fluctuations salariales sont comprises entre sept et douze d.t. par jour, ce qui, au maximum, équivaut à une demi-journée de travail d'un manœuvre. Entre 1379 et 1389, les salaires des charpentiers fluctuent de $\pm 6\%$, ceux des scieurs et de leur valet de $\pm 9\%$, tandis que ceux des manœuvres demeurent inchangés. Plus encore, alors que le prix du grain semble augmenter entre 1385 et 1389, les salaires des ouvriers du chantier augmentent eux aussi de 6 à 9% selon les catégories socioprofessionnelles. Une comparaison avec les salaires des ouvriers qualifiés et manœuvres du bâtiment à Rouen constate de notables différences. Sur la même période, les salaires relevés par Guy Bois font état d'une baisse de 12,5% pour les ouvriers qualifiés

34 Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, op. cit., t. I, n°5, p. 93.

et de variations allant de $\pm 16,5$ à 50 % pour les manœuvres³⁵. De plus tandis que le prix du grain semble augmenter, rien n'indique une revalorisation des salaires des ouvriers du bâtiment. Le fait que les salaires des ouvriers du Clos soient revus, même faiblement, à la hausse en période de cherté, et que leurs variations d'une année sur l'autre soient moindres que dans le bâtiment, peut laisser supposer que les salaires des ouvriers engagés dans la construction et la réparation des navires royaux aient subi un rééquilibrage. Ceci ne semble pas être l'œuvre d'un quelconque encadrement corporatif, les ouvriers de marine paraissant y échapper au XIV^e siècle ni d'une pression exercée par les ouvriers sur l'administration du chantier. Si tel était le cas, pourquoi ne seraient-ils pas intervenus quand le chantier les a obligés à travailler le dimanche – et ce au même tarif qu'en semaine – ou durant les périodes d'urgence comme en 1379 alors que les navires sont destinés à repousser Jean IV des côtes de Bretagne où il a débarqué avec les Anglais ?

88

Plus que la revalorisation des salaires en période de cherté, la véritable question est celle de la fixation des salaires sur le chantier. Si l'on considère l'ensemble des salaires, on constate que ceux-ci font clairement apparaître la hiérarchie interne du chantier. Elle distingue le groupe privilégié des ouvriers étrangers, gagés ou bénéficiant d'une crue sur salaire, des ouvriers normands, payés à la journée, dont le statut est plus précaire (tableau 5).

Tableau 5. Hiérarchie des salaires au Clos des Galées entre 1369 et 1411

Ouvriers étrangers	Ouvriers normands
Gages mensuels :	 Salaire journalier :
maître charpentier : 16 l.t.	scieurs : 10 à 6 s.t.
maître calfat et calfats : de 16 à 8 l.t.	charpentier : de 7 s. à 1 s. 6 d.t.
maître d'asse : de 10 à 8 l.t.	calfats : de 4 à 2 s. 6 d.t.
Crue mensuelle :	manœuvres : de 2 s. à 1 s. 6 d.t.
calfats : de 2 à 4 l.t.	
maître d'asse : 2 l.t.	
rémolats : 2 l.t.	

Exception faite de quelques exemples de charpentiers dont le salaire est équivalent à ceux des manœuvres – ce qui indique sans doute leur qualité d'apprenti – la hiérarchie salariale reflète la hiérarchie sociale du chantier, et inversement. Et, de fait, même lorsque les étrangers perdent leurs salaires mensuels, leurs rétributions journalières demeurent les plus élevées du Clos, marquant ainsi leur supériorité sur les ouvriers normands. Force est de constater que cette hiérarchie semble immuable, laissant ainsi supposer que l'échelle des salaires était établie par l'administration centrale du chantier. Le fait qu'elle semble échapper aux fluctuations observées en dehors de

35 Guy Bois, *Crise du féodalisme*, op. cit., p. 387-391.

celui-ci conforte également cette hypothèse, bien que nous ne disposions d'aucun texte témoignant de telles pratiques. Seul le mode de fixation des salaires mensuels – gages mensuels et crue sur salaire –, fixés et accordés par mandement royal, atteste que l'administration royale intervient dans le domaine des salaires des ouvriers spécialisés. N'oublions pas non plus que le chantier perçoit régulièrement des fonds destinés au paiement des salaires. En témoigne la quittance du 6 juin 1373 émise par Ascelin Grille, maître des réparations du navire du roi et clerc de l'armée de la mer, pour avoir reçu des mains de Jehan le Mareschal, receveur général des aides en Normandie, 217 francs d'or « pour paier les gaiges de certains ouvriers estans aux gaiges du roy [...] pour les reparations de son navire » au mois de mai³⁶. Ces éléments laissent supposer que les salaires des ouvriers du chantier étaient fixés administrativement, soit par l'administration du chantier pour les ouvriers de marine puisqu'il revenait au maître du Clos de « convertir » les sommes perçues en ouvrages, gages, etc., soit par l'administration royale sur mandement du roi pour les spécialistes.

LA CONDITION DES OUVRIERS DE MARINE AU CLOS DES GALÉES

Réembauche et sécurité de l'emploi

Deux périodes peuvent être distinguées sur le chantier rouennais. L'une antérieure à 1385 pour laquelle les documents ne mentionnent que deux ou trois spécialités (charpentiers, scieurs, valets) et l'autre postérieure à 1385 marquée par une diversification de l'embauche et une spécialisation des activités – charpentiers, maître d'asse, scieurs, calfats, rémolats, valets. Parmi les quelques quatre-vingt à cent cinquante ouvriers qui, selon les périodes, œuvrent sur le chantier, nombreux sont ceux qui sont réembauchés durant une même campagne de construction et de réparation (**tableau 6**³⁷).

Tableau 6. Pourcentages d'ouvriers réembauchés durant une même campagne de réparation et de construction entre 1369 et 1389

	1369	1370	1379	1388	1389
Ouvriers réembauchés	61,2 %	26,3 %	53,6 %	37,5 %	73,8 %

En 1369, l'important pourcentage est dû à l'équipe de cardeuses et fileuses qui travaille quasiment sans discontinuer durant l'été. Deux d'entre elles

36 BnF, Ms. fr., 27893, grille n°9 : quittance d'A. Grille, maître des réparations du navire du roi et clerc de l'armée de la mer, 1373 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*, *op. cit.*, t. I, n°960.

37 Seules les années disposant de comptes ou d'un minimum de dix quittances ont été considérées.

apparaissent dans treize quittances sur quatorze et seules deux ne sont embauchées qu'une seule fois. En 1370, 43 % des valets sont réembauchés sur le chantier entre cinq et neuf fois. En 1379, 57 % des charpentiers et 60 % des valets sont mentionnés dans deux des dix quittances. Dans les comptes de 1388, 71 % des charpentiers, 75 % des maîtres d'asse, 82 % des calfats étrangers et 14 % des valets travaillent en mai puis en juin. Dans ceux de 1389, 46 % des charpentiers, 80 % des calfats, 66 % des valets et l'ensemble des maîtres d'asse, scieurs et rémolats sont réemployés entre mars et mai. Ces quelques chiffres attestent que la réembauche est un fait courant. Elle s'effectue en général aux mêmes conditions salariales. Les ouvriers étrangers sont massivement réembauchés : de 57 à 100 % suivant les périodes, mais, contrairement à ce que l'on pourrait penser les Normands ne sont pas en reste, tout comme les manœuvres sans qualification pourtant aisément remplaçables. On ne peut pour autant parler de sécurité de l'emploi. Si le réemploi existe d'une semaine sur l'autre ou d'un mois sur l'autre, il n'en demeure pas moins qu'en termes de jours ouvrés, rares sont les ouvriers travaillant six jours par semaine. Les comptes de 1389 attestent qu'en mai, par exemple, l'ouvrier travaillant le plus ne totalise que seize jours et demi de travail. De même, la réembauche d'une campagne sur l'autre, bien qu'existante n'est pas systématique. Entre 1369 et 1411, sur les 445 ouvriers identifiés, seuls 16 % paraissent avoir été réembauchés sur plusieurs campagnes ; parmi eux, 81 % avaient déjà été réembauchés durant une même campagne, et 28 % sont des étrangers bénéficiant d'une rétribution mensuelle. Les cas du maître calfat Constance de Rodes et du maître charpentier Anthoine Blégier, respectivement demeurés sur le chantier durant vingt-quatre et trente-six ans, restent donc exceptionnels.

Si la réembauche est pratiquée, on ne sait par contre rien de ce qui la motive : la confiance dans un ouvrier connu, le fait qu'il ait été formé et ait acquis ses compétences professionnelles sur le chantier, ou encore la volonté de conserver un savoir-faire technique et des méthodes de travail. De la même manière, nous ne savons pas ce qui incite un ouvrier à demeurer sur le chantier durant plusieurs années. Tout au plus peut-on constater que certains salariés à la journée, une fois leur embauche arrivée à terme, continuent à travailler pour le chantier « à la tâche ». Tel est le cas de Jehan Alas, embauché en 1369, réembauché plusieurs fois ensuite, dont le salaire augmente d'un s. six d.t. entre 1369 et 1379, et qui, en 1388 et 1405 vend du bois au chantier. Ces quelques individus permettent d'envisager que le Clos a été pourvoyeur d'un nombre relativement important d'emplois au sein de la cité rouennaise ou encore qu'il a pu être un tremplin pour d'autres fonctions au service du roi, de la vicomté voire d'autres chantiers, d'armateurs, etc.

Peut-on vivre uniquement des emplois du chantier naval ?

En comparant les salaires journaliers des manœuvres (un à deux s.t.) et ouvriers spécialisés (trois à quatre s.t.) du bâtiment à Rouen entre 1370 et 1410 à ceux des manœuvres et charpentiers du Clos, force est de constater que sur une même année ils sont d'un niveau équivalent. Ce n'est dans les faits que dans la longue durée que des fluctuations se dessinent ce qui laisse supposer que la présence des ouvriers normands sur le chantier n'est pas due au seul montant des salaires. Il n'en est sans doute pas de même pour les chefs d'équipe spécialisés et pour les spécialistes étrangers, mais l'absence de données relatives aux salaires de leurs homologues travaillant sur d'autres chantiers rend toute comparaison impossible. Or, si les salaires du chantier n'offrent ni un niveau de vie supérieur ni l'assurance d'une embauche durable, quelle peut être la motivation des ouvriers à demeurer sur le chantier durant plusieurs campagnes et qu'advient-il d'eux entre les campagnes ? Sont-ils embauchés ailleurs, sur d'autres chantiers navals, dans d'autres domaines, comme en témoignent les mentions du type : « A Simonnet Amaurry pour estre allé au Crotoy querrer Anthoine d'Acre et Garciot de Rodes, calfas, et aussi Marc Colin, rimolas, pour venir ouvrer aud. clos », et « aud. Guillemain pour aller à Harefleu querrer Vaudessale, pour venir appareiller le lin »³⁸ ? Du côté des spécialistes étrangers, les salaires élevés ainsi que la possibilité de travailler dans les annexes du Clos ou sur d'autres chantiers permettent d'envisager que leur situation n'est certainement pas précaire. Les pièces comptables dévoilent aussi des ouvriers prenant la mer lorsque les navires appareillent, ce qui peut constituer une alternative au chantier hors des périodes de construction et de radoubs. Dans un compte de François de l'Ospital de 1341-1342, on peut lire qu'un calfat embarqué reçoit son salaire de trois s. quatre d.t. pour servir « tant en mer comme en terre³⁹ ». Ces mentions ne concernent que des calfas, des maîtres d'asse ou des rémolats, ouvriers spécialisés bénéficiant déjà d'un statut privilégié. Un seul charpentier, Jehan Asselin, a été retrouvé hors les murs du Clos dans un document relatif aux dépenses engagées par Guillaume de Fresnoy, maître des œuvres de charpenterie pour la vicomté de Rouen⁴⁰. Or, Jehan Asselin a travaillé au Clos en 1379 en tant que charpentier au salaire de quatre s.t. par jour. S'il s'agit bien du même homme, on peut y voir un employé du Clos travaillant pour la vicomté entre les campagnes de construction. Son expérience sur le chantier naval peut lui

38 AN, Mar, B/6/77, n° 24, compte de construction en Clos des Galées, 1389 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen, op. cit.*, t. I, n° 1531.

39 BnF, naf, 9241, f° 5-43, compte de F. de l'Ospital pour l'armée de la mer, 1341-1342 ; Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen, op. cit.*, t. I, n° 409.

40 BnF, Ms. fr., 26023, n° 1175, compte de G. de Fresnoy, maître des œuvres de charpenterie du roi en vicomté de Rouen, 1388.

avoir servi à trouver cet emploi au service du roi, à moins que les ouvriers de la vicomté forment une sorte de réserve dans laquelle le chantier puiserait des employés en cas de nécessité. Le travail pour la vicomté comblant les périodes de vacances, ceci expliquerait pourquoi les ouvriers du Clos ne travaillent pas tous les jours. Mais si cette hypothèse est envisageable pour les ouvriers qualifiés, qu'en est-il des manœuvres ? Ne peuvent-ils venir sur le chantier afin d'acquérir des compétences, d'accéder à une tâche plus qualifiée, ou encore d'attendre la période des travaux agricoles. Autant de questions auxquelles les sources ne permettent pas de répondre.

92

Bien qu'un grand nombre de documents financiers relatifs au Clos aient disparu, réduisant le champ d'études aux années 1369-1411 et rendant impossible l'évaluation de la part prise par le chantier naval dans les finances royales, les salaires des ouvriers de marine permettent d'entrevoir l'un des aspects de la constitution d'une flotte engagée dans la guerre de Cent Ans. Nous y distinguons une administration navale à l'œuvre, soutenue par la royauté, ainsi qu'un chantier, financé par les aides pour la guerre, hiérarchiquement organisée, dans lequel se côtoient ouvriers spécialisés étrangers et normands. Si les premiers font l'objet de toutes les attentions et nous livrent quelques bribes de leur histoire personnelle, les seconds nous échappent, ce qui empêche d'appréhender une économie de la guerre englobant le port rouennais et ses environs. Par exemple, nous ne savons rien de leur âge, de leur formation, de leur paroisse d'origine, de leur lieu d'habitation. Tout au plus devine-t-on, grâce aux rôles de fouage, que les hommes et les femmes de Rouen et du faubourg Saint-Sever où se situait le Clos, devaient alimenter la population ouvrière du chantier. Nous ne savons également que peu de choses sur les rapports qu'entretenait le Clos avec l'arrière-pays rouennais. Des livraisons de bois témoignent que, ponctuellement, ce dernier pourvoyait le chantier en matériaux nécessaires aux constructions navales, et sans doute contribuait-il aussi à l'approvisionnement des navires. Mais, plus globalement, quel était le véritable impact de ce chantier royal sur le dynamisme économique du port rouennais et de son arrière-pays ? De même, quelles étaient les relations que le Clos entretenait avec les entrepreneurs locaux ? Servaient-ils d'intermédiaires avec les artisans payés « à la tâche » et/ou les fournisseurs du chantier ? Lui procuraient-ils parfois hommes et matériaux ? Quelles étaient également les relations avec les armateurs locaux et les capitaines de navire ? Profitaient-ils des services du chantier, eux qui n'hésitaient pas à mettre leurs navires au service du roi en cas de nécessité ? Quels bénéfices en tiraient-ils ? Pouvaient-ils escompter une part des revenus de la guerre de course lorsqu'ils arraisonnaient des navires ennemis comme cela se pratiquait dans d'autres ports normands ? Comme à Honfleur, accédaient-ils ainsi à des positions notables ? Réinvestissaient-ils ensuite les bénéfices de cette

économie de la guerre dans la ville et dans l'arrière-pays, contribuant ainsi au développement économique de la région⁴⁴ ? Autant de questions qui, en l'état actuel de la recherche sur le Clos des Galées, restent à découvrir.

ANNEXES

1. Comptes et quittances relatifs aux salaires des ouvriers de marine

	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
1369						3	4	3	4			2	16
1370			1	1		1		[4]			2	3	12
1371	1		1				1					3	6
1319				2	6	4	2	5	3	4	4	6	36
1380	1												1
1387												2	2
1388	2	2	1	1	[1]		[1]				3		11
1389				[1]	[1]	[1]							3
1390					1							[1]	2
1401						3							3
1404						1							1
1405							3						3
1406												1	1
1411												1	1

N.B. : Les chiffres se rapportent aux comptes sont en italiques et entre parenthèses ; ceux marqués en gras et mis entre parenthèses concernent les pièces relatives à des réparations des infrastructures du chantier.

2. Pièces relatives aux rémunérations à la tâche

1360: 1	1388: 5
1361: 1	1389: 1
1369: 3	1390: 1
1370: 6	1393: 1
1371: 3	1394: 1
1372: 4	1398: 2
1379: 6	1405: 1
1382: 1	1411: 2
1383: 2	1412: 2
1386: 4	1414: 1

N.B. Il faut ajouter les cinq comptes de 1388-1389, figurant dans le tableau ci-dessus, dans lesquels sont mentionnés des travaux rémunérés à la tâche.

41 Voir à ce propos Nathalie Hélin-Pallu de la Barrière, *Honfleur et son arrière-pays. Chronique d'un espace militaire (1367-1530)*, thèse sous la dir. de Mathieu Arnoux, université Paris VII, 2012.

ANATOMIE FINANCIÈRE D'UNE DÉFAITE NAVALE :
COÛTS D'EXPLOITATION ET GESTION BUDGÉTAIRE
DE LA MARINE DE LOUIS XIV
PENDANT LA GUERRE DE SUCCESSION D'ESPAGNE
(1701-1714)¹

Benjamin Darnell
New College, Université d'Oxford

Au cours de l'hiver 1708-1709, la Marine de Louis XIV connut un échec catastrophique : le personnel naval et les ouvriers des arsenaux n'étaient plus payés ; des famines et des émeutes étaient signalées dans les diverses communautés maritimes de France ; la Compagnie des vivres – qui était la société privée chargée des approvisionnements de la Marine – s'effondrait sous le poids de ses dettes astronomiques ; les contractants recherchaient la protection ministérielle par rapport à leurs créanciers ; les administrateurs navals, y compris les intendants et autres ordonnateurs, étaient forcés de se cacher. L'ampleur de l'effondrement de l'organisation de la Marine française était telle qu'il était impossible de mobiliser une seule frégate de quarante canons, sans parler du rassemblement d'une escadre de taille moyenne dont il aurait fallu disposer pour le printemps de 1709. Le 30 janvier 1709, le secrétaire d'État de la Marine, Jérôme Phélypeaux de Pontchartrain, implora le successeur de Michel Chamillart au contrôle général des Finances, Nicolas Desmaretz, de se porter caution des fournisseurs de la flotte et des trésoriers généraux, faute de quoi la Marine serait irrémédiablement ruinée².

Le récit historique jusqu'ici dominant du déclin de la Marine française pendant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714) a mis l'accent sur l'importance de la décision prise en 1707 par le gouvernement de réduire le budget naval³. Alors que le royaume se trouvait confronté à des besoins financiers massifs et devait répondre à la nécessité croissante de lutter pour sa survie territoriale,

- 1 Traduction de Jean-Pierre Poussou ; mise au point des graphiques et tableaux annexes par Caroline Le Mao.
- 2 Archives nationales de France (ensuite AN), G⁷ 534, Jérôme de Pontchartrain à Nicolas Desmaretz, 30 janvier 1709.
- 3 AN, Fonds de la Marine, G 127, F^o 4-9, mémoire par Pontchartrain, 1715.

il était inévitable que le gouvernement de Louis XIV choisisse de financer les armées plutôt que de répondre aux besoins navals, tout particulièrement après que la flotte eut montré son incapacité à exercer une influence stratégique en Méditerranée. Toutefois, le fait de n'avoir pas été prioritaire ne saurait donner une explication complète du déclin de la Marine. En effet, une reconstitution des manières d'organiser les dépenses de la Monarchie montre que le financement de la Marine se situe à cette époque à l'intérieur du cadre plus large des finances publiques : lorsqu'en 1707 les dépenses autorisées de la Marine diminuèrent de 33,6% par rapport à l'année précédente, celles de l'extraordinaire des Guerres, qui était la principale trésorerie militaire pour le financement des armées et de leurs fournisseurs, reculèrent de 23,2%⁴. En termes de prévisions de dépenses, qui sont une illustration plus précise des intentions du gouvernement, les débours envisagés pour l'extraordinaire reculèrent de 18% par rapport à un total annuel de 82 millions de livres⁵ cependant que le budget envisagé pour la Marine tombait à 14 millions de livres, soit un recul de 22,2%⁶. Après des années de dépassement des crédits affectés aux besoins militaires, le contrôle général des Finances cherchait à ajuster les dépenses en fonction des moyens fiscaux plus limités de la Couronne.

Cependant, bien que les crédits aient diminué pour les deux ministères les plus dépensiers, ce qui frappe, c'est que la Marine a connu un degré de paralysie opérationnelle qui ne s'est jamais rencontré dans l'Armée. Les difficultés auxquelles fut confronté Louis XIV, à partir de 1707, pour maintenir les capacités de la flotte, même à un niveau réduit, tenaient en effet à un ensemble exceptionnel de problèmes liés aux structures des finances de la Marine et à la manière dont elles étaient gérées⁷. Le problème était triple : le secrétariat d'État de la Marine dépassait constamment les fonds qui lui étaient alloués ; le budget de la Marine était de plus en plus sous-financé par suite de la mauvaise gestion des fonds par le ministère et d'une instabilité plus grande ; enfin, le plus important, la trésorerie de la Marine n'était pas en mesure d'assurer sa mission puisque ses intermédiaires fiscaux, les trésoriers généraux de la Marine, n'avaient pas la capacité d'emprunter à des coûts élevés. Ces problèmes structurels, qui avaient surgi en interne dès 1703-1704, se développèrent progressivement

4 Voir annexe 1.

5 Il s'agit bien évidemment de livres tournois (N.d.T).

6 AN, G⁷ 914, « Fonds et dépenses, 1706 », 1^{er} octobre 1706 ; G⁷ 917, « Fonds et dépenses, 1707 », 1^{er} octobre 1707.

7 L'importante étude des trésoriers de la Marine par Henri Legohérel a déjà analysé les problèmes de financement de la Marine durant la guerre de la Succession d'Espagne : *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, Cujas, 1965, p. 177-294. Notre article bénéficie de recherches plus récentes, qui ont permis de renouveler notre compréhension du système fiscal du royaume de France sous Louis XIV et de la nature de ses fondements.

avant d'apparaître de manière désastreuse au grand jour par suite de la perte de liquidités et de l'accroissement des dettes qui affectèrent la France durant la guerre de Succession d'Espagne.

LE FINANCEMENT DE LA MARINE : 1701-1709

Entre 1701 et 1709, les dépenses cumulées de la Marine s'élevèrent à 171,7 millions de livres⁸. Pourtant, sur la base d'un accord conclu au sein du conseil royal des Finances, le contrôleur général Chamillart ne s'était engagé à fournir à la Marine qu'un budget de guerre annuel de dix-huit millions, qui furent réduits à quatorze après 1707, par suite de la dégradation de l'environnement financier⁹. En enjoignant aux trésoriers de la Marine de payer les dépenses de celle-ci, Pontchartrain savait que le contrôleur général ne lui fournirait approximativement qu'un total de 150 millions pour le financement des besoins au cours de cette période de neuf ans, mais les pressions de la guerre et les déficiences des structures étatiques avaient pour conséquence que les dépenses navales reflétaient rarement les ressources financières disponibles. Au moment où l'importance stratégique de la flotte fut la plus grande, entre 1701 et 1706, le secrétariat d'État à la Marine dépassa les engagements théoriques de Chamillart de 22,9 millions de livres, soit 21,2 % (tableau 1). Le problème eut pour origine une série d'importants dépassements qui survinrent en 1702 et en 1704-1705, lorsque les besoins stratégiques maritimes de grande ampleur définis par Louis XIV nécessitèrent le déploiement continu d'une flotte estimée à quatre-vingt vaisseaux de ligne, trente frégates et d'autres petits navires¹⁰. Le coût financier en fut très élevé, avec pour résultat que la Marine dépassa au cours de ces seules années son budget de 35,5 %.

Le décalage entre les dépenses de la Marine et les budgets qui lui étaient alloués provenait de l'incapacité du contrôle général des Finances à contenir les dépenses des différents départements ministériels¹¹. Le contrôleur général n'avait ni l'autorité ni les moyens réels pour surveiller la gestion interne des dépenses des différents ministères qui avaient, dans le contexte financier du

8 Voir les appendices 2 et 3.

9 AN, Marine, G 127, f° 4-5, mémoire par Pontchartrain, 1715.

10 AN, Marine, G 13, f° 24-31, « État abrégé de la Marine », 1702 ; G 13 bis, f° 31-38, « État abrégé de la Marine », 1704 ; E 21 et 24, « Enregistrement des ordres... », 2 janvier 1704 – 31 décembre 1707.

11 Guy Rowlands, *The Financial Decline of a Great Power: War, Influence and Money in Louis XIV's France*, Oxford, Oxford University Press, 2012, p. 33-36, 134 ; Gary McCollim, *Louis XIV's Assault on Privilege: Nicolas Desmaretz and the Tax on Wealth*, Rochester, University of Rochester Press, 2012, p. 69-72 ; Marie-Laure Legay, *La Banqueroute de l'État royal. La gestion des finances publiques de Colbert à la Révolution française*, Paris, EHESS, 2011, p. 56-60.

règne, une tendance envahissante à dépenser davantage que les crédits qui leur étaient alloués. En d'autres termes, la Couronne contractait régulièrement des dettes sans s'inquiéter de sa capacité à les financer. Les « ordonnances de fonds » (ordres de dépenses), qui autorisaient le transfert des financements à la trésorerie navale, relevaient théoriquement d'un accord entre le roi et le secrétaire d'État après consultation du contrôleur général, mais la pratique gouvernementale montre que les décisions de dépenses du secrétaire d'État de la Marine n'étaient pas toujours décidées en informant d'une manière complète le contrôleur général¹².

Tableau 1. Les dépassements de dépenses de la Marine à la fin du règne de Louis XIV (1701-1709), en livres¹³

Année financière	Dépenses navales	Engagement budgétaire	Dépenses en % du budget
1701	18 477 695	18 000 000	+2,7 %
1702	24 446 383	18 000 000	+35,8 %
1703	17 786 562	18 000 000	-1,2 %
1704	23 760 672	18 000 000	+32,0 %
1705	24 965 294	18 000 000	+38,7 %
1706	21 462 544	18 000 000	+19,2 %
1707	16 371 464	14 000 000	+16,9 %
1708	14 200 567	14 000 000	+1,4 %
1709	10 229 556	14 000 000	-26,9 %
Total	171 700 737	1 500 000 000	+14,5 %

Le cloisonnement de l'information qui existait entre les revenus de la Couronne et ses dépenses, était perturbateur dans la mesure où le contrôleur général, qui était l'ultime responsable pour s'assurer que l'ordonnancement des fonds correspondait avec la répartition des revenus qui avait été décidée, pouvait se retrouver avec des demandes de dépenses qui dépassaient les fonds disponibles. En attendant, Pontchartrain ordonnait à la trésorerie navale de continuer à mettre en place des capacités financières au moyen d'ordres de paiement internes à la Marine qui correspondaient aux besoins opérationnels de celle-ci, mais qui ne reflétaient pas nécessairement la capacité financière de l'État.

Ce qui était à l'origine de la tendance de la Marine à dépasser ses crédits était le fait que la flotte de Louis XIV avait été créée et maintenue sur des principes qui ne pouvaient être longtemps soutenus. Au début des années 1690, cette

¹² Sur les autorisations de dépenses et les processus de décaissement de la Marine, voir Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, op. cit., p. 97-109, 118-130.

¹³ Voir appendices 2 et 3.

flotte, telle qu'on pouvait l'évaluer, était devenue une force navale hautement spécialisée et peu flexible, essentiellement conçue pour le combat en ligne, impossible à maintenir budgétairement, et mal positionnée pour des réductions partielles entraînées par des changements dans les finances de l'État. Quand elle était mobilisée, le coût des inefficacités entraînées par les opérations et les dépenses de personnel avait pour conséquence que les débours s'élevaient au-delà de la capacité de l'État à y faire face. En 1702 et 1704-1705, années où elle fut la plus active durant la guerre de Succession d'Espagne, trois domaines de dépenses représentèrent 73 % du total de celles-ci : les contrats destinés à fournir l'avitaillement, les munitions, le bois et les autres produits manufacturés nécessaires, soit 29 852 290 de livres ; les salaires des ouvriers des arsenaux travaillant à la construction navale, à l'armement des navires et à leur entretien, 6 102 977 de livres ; le coût des officiers et marins servant en mer, 15 772 958 de livres (fig. 1).

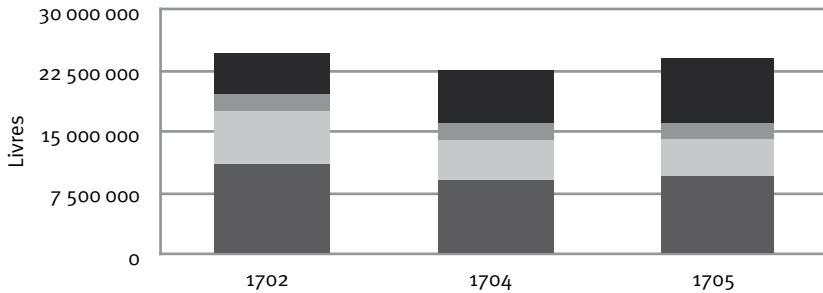


Fig. 1. Répartition des dépenses navales, 1702 et 1704-1705¹⁴

L'approvisionnement, l'armement et l'entretien des navires de la Couronne absorbaient 95,8 % des dix-huit millions de livres annuels promis par le contrôle général pour ces années-là, avant qu'un poste d'autres importantes dépenses atteignant 19,2 millions de livres ne lui soit encore transmis. En outre, la géographie du royaume imposait un autre ensemble de dépenses¹⁵ : la dispersion de la flotte dans sept ports était nécessaire pour faire face aux insuffisances de l'infrastructure navale et pour maintenir le positionnement stratégique de la Marine française à la fois en Méditerranée, dans l'Atlantique et dans la Manche. Elle engendrait aussi de graves inefficacités aussi bien logistiques que financières puisque des chaînes d'approvisionnement multiples et indépendantes les

14 AN, Fonds Marine, E 17, 21, 24, 28, « Enregistrement des ordres... », 1^{er} janvier 1701 – 31 décembre 1709.

15 Guy Rowlands, « Moving Mars: The Logistical Geography of Louis XIV's France », *French History*, vol. 25, n° 4, 2011, p. 492-514.

unes des autres devaient être maintenues¹⁶. Ces inefficacités avaient pour conséquence que le gouvernement devait franchir un seuil de financement relativement élevé, estimé entre vingt et vingt-deux millions de livres, avant que la flotte ne soit capable de fonctionner de manière convenable. Les effets des dépassements furent aggravés par l'incapacité du contrôle général à financer la Marine au niveau proposé. Alors que la trésorerie navale était largement abondée par les ordonnances de fonds qui autorisaient leur délivrance en accord avec les engagements budgétaires de Chamillart, et parfois au-dessus des sommes prévues, le contrôle général gérait fort mal le processus d'affectation de ces crédits. Dès qu'on lui présentait une ordonnance, le Trésor royal attendait que soient émis les ordres d'affectation, connus sous le nom « d'assignations », qui étaient tirés sur des revenus dûment spécifiés, et qui permettaient à leurs bénéficiaires de négocier directement avec les agents qui géraient les recettes de la Couronne¹⁷. Néanmoins, à plusieurs reprises le contrôleur général et les autres responsables financiers qui supervisaient les activités du Trésor royal ne réussirent pas à faire en sorte que des fonds suffisants soient débloqués pour la Marine. Les documents que nous avons conservés, suggèrent que la trésorerie navale a connu de manière chronique un sous-financement entre 1704 et 1707, plus de 24,3 % du total des fonds prévus pour la Marine n'ayant pas fait l'objet d'assignations au cours de l'année qui s'était écoulée après le début d'un exercice, ou durant l'année financière¹⁸. De ce fait, la Marine ne recevait que de 12 à 15 millions de livres au cours des douze mois d'un exercice, au lieu des 18 millions envisagés, que le contrôle général devait mettre à sa disposition. En d'autres termes, la Marine reçut rarement les fonds correspondant à un budget complet. Un des problèmes clés de la Marine était qu'elle dépendait de quelqu'un dont la capacité d'organisation était handicapée par sa double fonction de contrôleur général et de secrétaire d'État à la Guerre¹⁹. Ayant besoin de faire face à la crise des affectations qui concernait son propre extraordinaire des Guerres, Chamillart était tout simplement trop occupé pour continuer à se tenir au courant de la situation financière de la Marine et pour s'assurer que,

16 Jean Peter, *Vauban et Toulon. Histoire de la construction d'un port-arsenal sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1994, p. 224-245 ; Martine Acerra, « Rochefort : l'arsenal, l'eau et les vaisseaux », dans Martine Acerra, José Merino, Jean Meyer et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Les Marines de guerre européennes XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1998, p. 63-73 ; Daniel Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, p. 108-114.

17 Thierry Claeys, *Les Institutions financières en France au XVIII^e siècle*, Paris, Éditions SPM, 2011, t. I, p. 363-365. Pour une description du processus d'affectation, voir Guy Rowlands, *Financial Decline of a Great Power*, *op. cit.*, p. 6-7, 134-135.

18 Voir annexe 4.

19 Emmanuel Pénicaud, *Faveur et pouvoir au tournant du Grand Siècle. Michel Chamillart, ministre et secrétaire d'État de la Guerre de Louis XIV*, Paris, École des chartes, 2004, p. 96-97.

pour éviter les impayés de la Marine, les fonds non assignés fussent transmis à celle-ci dans un délai suffisant²⁰.

Par ailleurs, les pratiques financières de Chamillart contribuèrent aussi au sous-financement chronique de la Marine²¹. Les dépenses navales non budgétées furent de plus en plus financées par des anticipations de revenus car la dégradation de l'environnement financier limitait l'accès de la Couronne aux ressources financières et accroissait le taux d'échec par rapport à celles-ci, alors que l'argent des assignations en provenait. Au lieu de les faire reposer sur de nouvelles sources de revenus, le contrôleur général utilisa pour la consommation courante des crédits les recettes de taxes qui étaient normalement prévues pour les budgets navals futurs. En hypothéquant les revenus à venir, la décision de financer les dépassements par des avances sur les revenus, éroda progressivement la base financière de la Marine et de manière contreproductive creusa le déficit de son financement. Néanmoins, comme la trésorerie navale continuait à fonctionner sur le postulat qu'elle recevrait un financement annuel de 18 millions de livres, les dépenses de la Marine ne reflétaient pas la disponibilité décroissante de ses financements. Aux prises avec les dépassements à venir et la capacité de plus en plus limitée de la Couronne à créer de nouvelles sources de revenus, le contrôle général des Finances fut contraint de s'engager sur des anticipations de ressources dans le but de remplacer les financements détournés et de remplir ses engagements financiers envers la Marine.

Le très haut niveau des dépassements de 1702, estimés à 6,5 millions de livres, força le contrôleur général à s'engager dans la pratique si coûteuse et totalement désorganisatrice des anticipations de revenus. Une fois que Pontchartrain eut épuisé les réserves financières de la Marine, et que la trésorerie navale se fut trouvée en contravention par rapport aux règlements financiers, Chamillart lui délivra, le 24 janvier et le 13 août 1703, deux ordres de dépenses qu'il réaffecta pour un total de 3,2 millions de livres sur l'exercice suivant, celui de 1703²². Si l'ordre d'août 1703 fut financé par l'aubaine que constitua l'afflux d'or et d'argent qui suivit le retour de La Havane de la flotte de l'amiral Ducasse, celui de janvier 1703 affecta 2,6 millions de livres à l'exercice de 1702, prélevées sur des revenus qui avaient été préalablement anticipés pour les dépenses de 1703. Dès lors que les fonds prévus pour l'exercice de 1703 étaient maintenant réduits à un total théorique de 15,4 millions de livres, la logique du recours

20 Guy Rowlands, *Financial Decline of a Great Power*, *op. cit.*, p. 36-40, 162-169.

21 Sur la coûteuse dépendance de Chamillart à l'égard des revenus d'anticipation aussi bien que sur sa mauvaise gestion du processus d'affectation, voir *ibid.*, p. 72-73, 162-167 ; *Correspondance des contrôleurs généraux des finances*, éd. Arthur Michel de Boislesle, Paris, Imprimerie nationale, 1874-1897, t. II, p. 473-475 ; AN G⁷ 920, « État des intérêts... », 1708.

22 AN G⁷ 1828, n^o 192, mémoire [à Pontchartrain], 20 mars 1704.

aux anticipations s'installa : le 16 janvier 1704, cinq millions de livres du revenu royal furent prélevées sur le budget de 1704 afin d'être utilisées pour l'exercice 1703²³. Un moment critique fut atteint au cours de l'exercice suivant lorsqu'un accroissement des dépassements et les effets cumulatifs des avances sur revenus ne laissèrent plus que treize millions de livres pour la dotation de la Marine en 1704, tout en ouvrant un énorme trou de financement de 7,1 millions de livres en février 1705²⁴. Pontchartrain aurait voulu s'assurer un nouvel ordre de paiement de 8,6 millions de livres qui aurait contenu le cycle des avances sur revenus en tirant partiellement cette somme des recettes procurées par de nouvelles taxes²⁵. Mais la mort, en mai 1705, du trésorier général de la Marine en fonction depuis 1704, Louis de Lubert, amena Chamillart à suspendre les paiements, ce qui laissa des dettes importantes non réglées sur le budget de la Marine durant toute la durée du conflit²⁶.

102

La combinaison des dépassements et du sous-financement qui affectèrent la Marine de Louis XIV était symptomatique d'un État financièrement étranglé par ses engagements militaires. Au cours de la période allant de 1704 à 1709, l'extraordinaire des Guerres ne souffrit que de manière marginale d'un sous-financement qui se situait d'ailleurs à des niveaux plus faibles²⁷. Ce n'est que de manière additionnelle qu'il montra une tendance semblable aux dépassements par suite du coût de change monétaire fluctuant et lourd, qui survenait lorsqu'il fallait financer des armées opérant hors du territoire français²⁸. Au contraire, les conditions particulières du financement de la Marine en rendaient les difficultés financières bien plus graves que celles de l'Armée. Le financement des structures de la Marine était beaucoup plus complexe, ce qui la rendait sensible à toute perturbation dans l'allocation et la fourniture de ses crédits. En plus de ce qui était nécessaire pour les frais entraînés par les équipages, l'approvisionnement et les dépenses d'entretien, le coût d'une flotte en exercice comportait un large éventail de dépenses inévitables : les salaires des officiers qui n'étaient pas en mer, du personnel d'appui dans les ports et des agents

23 *Ibid.*, n°228, « État des intérêts... » [août 1706]; *ibid.*, n°195, « Marine 1703 » [décembre 1703]; *Ibid.*, G⁷1829, n°119; Louis de Lubert, fils du trésorier décédé [à Noël ou à un traitant], 6 septembre 1706.

24 *Ibid.*, n°167, sommaire financier [décembre 1704]; G⁷1829, n°24 : « Balance des fonds et dépenses de la marine 1704 », 28 février 1705.

25 AN G⁷1829, n°23, Lubert [à Chamillart], 28 février 1705; G⁷1828, n°176 : « État des assignations, 1704 » [mai-juin 1705].

26 *Ibid.*, n°120 : mémoire par Louis de Lubert, fils du trésorier décédé [septembre 1706].

27 Voir annexe 4. Pour les répercussions du manque de fonds sur l'extraordinaire, voir Guy Rowlands, *Financial Decline of a Great Power*, *op. cit.*, p. 160-164, 181-186.

28 *Ibid.*, p. 21-30, 234-235; Daniel Dessert, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1984, p. 192-196. Par exemple, en 1704 le banquier Samuel Bernard se chargea d'un règlement à l'extérieur de 37,6 millions de livres moyennant un taux de 31,3% : AN G⁷910 : « État des dépenses 1704. M. Bernard », 1^{er} octobre 1705.

de l'administration royale, soit 21 053 407 de livres de 1705 à 1709; l'argent nécessaire pour l'entretien des chantiers navals et des autres infrastructures côtières, y compris le coût médical des hôpitaux locaux, 815 350 livres; les frais de transport des marchandises et des hommes, 1 450 631 de livres; les dépenses pour le recrutement et la mobilisation de nouveaux marins, 434 797 livres; celles nécessitées par le logement des prisonniers de guerre et les soins à leur apporter, 1 848 950 de livres; les frais généraux administratifs engendrés par le fonctionnement du bureau naval de Paris, 173 586 livres (fig. 2). En outre, ces dépenses intervenaient dans plus de cent vingt-sept lieux, y compris Amsterdam, Cadix, Lisbonne, ainsi que les colonies d'Amérique du Nord et des Caraïbes²⁹. Cette vaste dispersion géographique compliquait la tâche de la Marine pour identifier ses créanciers, faire porter les fonds et collecter les quittances.

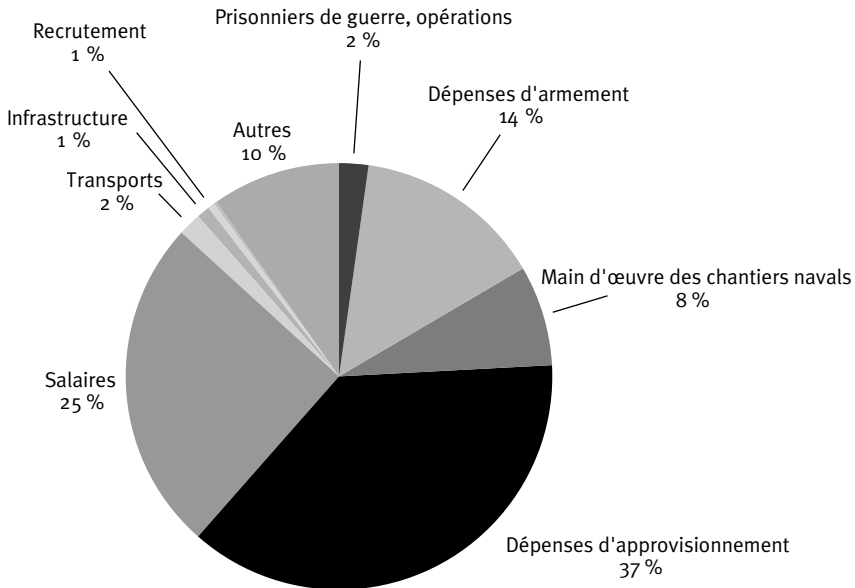


Fig. 2. Répartition des dépenses navales 1705-1709³⁰

En plus de la complexité de l'organisation de la Marine, la structure de son système de financement limitait sa capacité à mener ses dépenses au-delà de la base financière, en voie de rétrécissement, qui lui était accordée par la Couronne. Les officiers de finance qui géraient la trésorerie navale – les trésoriers généraux de la Marine – étaient la clé pour trouver les fonds permettant de combler l'écart entre les dépenses et les crédits, leur rôle étant d'aider la Marine à naviguer

²⁹ AN Marine, E17, 21, 24 et 28 : « Enregistrement des ordres », 1^{er} janvier 1701–31 décembre 1709.

³⁰ *Ibid.*

entre la mauvaise gestion des revenus de l'État et les cycles de dépenses navales. Leur bonne volonté pour mettre une puissance financière à la disposition de la Marine fut cruciale car elle permit à la Couronne de surmonter son incapacité chronique à trouver des fonds et à atteindre des niveaux de liquidités que l'on ne pouvait prévoir³¹. Tandis que chaque trésorier de l'extraordinaire était capable de pousser ses possibilités de crédit à travers un réseau de codétenteurs de l'office, d'associés officiels, et d'autres financiers, la trésorerie navale était dirigée par seulement trois trésoriers qui avaient une responsabilité financière seulement en alternance sur la base des années de fonction ou d'exercice³². L'incapacité des trésoriers navals à attirer des financiers en dehors de leurs propres agents dans les ports était un effet secondaire du budget plus petit de la Marine qui offrait moins de possibilités aux individus pour faire du profit. Cette réalité financière se reflétait dans le modeste prix d'achat d'un office de trésorier de la Marine qui n'était que de 550 000 livres³³. Le contraste était grand avec un office de l'extraordinaire des Guerres qui se vendait souvent au-dessus de la valeur officielle : par exemple, un de ces offices fut vendu 1,4 million de livres en 1709 ; un autre l'avait été en 1695-1696 au prix de 2,12 millions³⁴. Ces prix encourageaient un modèle d'office en copropriété, ce qui procurait une puissance financière particulière pour l'exercice en cours. Faute de pouvoir susciter le même attrait que l'extraordinaire des Guerres, les trésoriers navals ne pouvaient pas compter sur un éventail d'associés ou de partisans financiers qui auraient eu un intérêt direct à investir dans le fonctionnement de la Marine – officiellement ou non – et qui auraient offert des conditions de prêt plus souples. En outre, comme elle ne disposait pas d'une large base de soutiens financiers, la Marine était incapable de répartir le fardeau de la dette, de compartimenter les risques financiers, et de réduire l'impact des faillites entraînées par les fluctuations des marchés financiers.

Le système de financement de la Marine, tel qu'il était établi, dépendait donc du crédit fragile d'un seul trésorier s'exerçant dans le cadre d'un exercice individuel. Il empruntait – ce qui s'avérait écrasant – des fonds sur les marchés financiers de Paris et de Lyon, *via* « le public », terme utilisé pour désigner l'élite financière

31 Pour une vue d'ensemble de la dépendance de la Couronne par rapport aux emprunts délégués, voir Mark Potter, *Corps and Clienteles: Public Finance and Political Change in France, 1688-1715*, Aldershot, Ashgate, 2003, p. 135 ; Daniel Dessert, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, *op. cit.*, p. 42-65, 203-204.

32 Guy Rowlands, *Financial Decline of a Great Power*, *op. cit.*, p. 149-156 ; Thierry Claeys, *Les Institutions financières en France au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, t II, p. 246-248, 262-263 ; Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, *op. cit.*, p. 324-325.

33 *Ibid.*, p. 77-78.

34 Guy Rowlands, *Financial Decline of a Great Power*, *op. cit.*, p. 148 ; Thierry Claeys, *Les Institutions financières en France au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 246-248.

du royaume, laquelle incluait des banquiers et agents de change³⁵. En se reposant très fortement sur ce corps d'intermédiaire, les trésoriers de la Marine contractaient des prêts auprès d'un groupe relativement limité de financiers, ce qui exposait la Marine à des risques d'un niveau élevé et rendait les trésoriers captifs de ces marchés sur lesquels ils faisaient leurs demandes. Ce système, également, décourageait les trésoriers de communiquer des informations sur leurs affaires financières de peur d'alerter leurs créanciers sur le caractère très exposé de leur situation. La nature précaire de cet arrangement se révélait lorsque le contrôle général ne débloquait pas les fonds en retard, que ce soit par inadvertance ou pour d'autres raisons. Parce qu'ils nuisaient à la confiance dont pouvaient jouir les trésoriers, ces manquements gouvernementaux retardaient d'une part la fourniture des fonds nécessaires et, d'autre part, portaient atteinte au crédit privé des trésoriers vis-à-vis de leurs prêteurs. La conséquence en était que les taux de leurs emprunts s'élevaient et atteignaient le point à partir duquel les trésoriers, et par extension la Marine, étaient effectivement privés de l'argent des marchés : par exemple, le 14 mars 1705, Louis de Lubert avertit qu'il ne pourrait plus supporter longtemps le taux d'intérêt de 28 % que lui imposait son banquier parisien³⁶.

L'inadéquation entre les besoins financiers de la Marine et l'organisation de son système de financement était la conséquence du retard dans l'organisation de sa trésorerie et de la relative inexpérience de celle-ci à faire face à des demandes continues de financement suscitées par des mobilisations à grande échelle. Au cours de la période allant de 1663 à 1691, il n'y eut pratiquement pas de réforme de cette trésorerie en dépit d'évidentes pratiques de corruption et du fait que les échecs logistiques de 1684 et 1688 indiquaient qu'il était nécessaire de la restructurer³⁷. À l'opposé, à la suite de défaillances successives dans les années 1660 et 1670, des réformes fondamentales de structures et des changements dans la répartition des responsabilités avaient considérablement amélioré le fonctionnement de l'extraordinaire des Guerres, comme on le vit lors du financement des entreprises militaires de Louis XIV au cours des années 1690³⁸. Le principal catalyseur pour une restructuration de la trésorerie

35 AN G⁷ 1828, n^o 120 : mémoire [par Lubert, représentant les autres trésoriers], janvier 1704 ; *ibid.*, n^o 185, « État des Intérêts... », 24 juin 1704 ; G⁷ 1829, n^o 124 : « État des intérêts... », 28 janvier 1706.

36 AN G⁷ 1829, n^o 26 : Lubert à Pontchartrain, 14 mars 1705.

37 N G⁷ 1828, n^o 264 : « Mémoire sur le recouvrement... », par S. Peteau [décembre 1703] ; *ibid.*, n^o 23 : extrait du mémoire de Le Bel [janvier 1700] ; Donald Pilgrim, « The Colbert-Seignelay Naval Reforms and the Beginning of the War of the League of Augsburg », *French Historical Studies*, vol. 9, n^o 2, automne 1975, p. 235-262. Sur les progrès de la trésorerie navale de 1531 à 1663, voir Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, *op. cit.*, p. 36-55.

38 Guy Rowlands, *The Financial Decline of a Great Power*, *op. cit.*, p. 137-138.

de la Marine aurait pu être l'accroissement continu et sans précédent des dépenses navales qui commença avec la guerre de Neuf Ans³⁹, lorsqu'entre 1689 et 1697 les dépenses navales atteignirent une moyenne annuelle de 21,9 millions de livres⁴⁰. Au cours des vingt années précédentes, les dépenses annuelles n'avaient été que d'un modeste total de 9,9 millions de livres, ce qui avait permis à un seul trésorier, Louis de Lubert, d'avoir le monopole de l'office de trésorier de la Marine à partir de 1678⁴¹. Devant la croissance des demandes de dépenses, cet arrangement financier ne put être maintenu ; le gouvernement établit donc une rotation entre deux trésoriers à la fin de 1691, puis trois en 1695⁴². C'était un effort pour créer une équitable distribution de la dette navale et une occasion pour la Couronne de profiter de l'accroissement *de facto* de la valeur de l'office de trésorier de la Marine. Néanmoins, l'échec pour régler les problèmes sous-jacents de la capacité de la trésorerie de la Marine à faire face à de hauts niveaux de dépenses aboutit au printemps de 1700 à une surcharge chronique, le secrétariat d'État à la Marine en étant encore à faire le tri des impayés et à essayer de comprendre ce que les trésoriers avaient dépensé entre 1692 et 1699⁴³. À l'époque de la guerre de Succession d'Espagne, quand la situation financière de la France devint plus explosive, l'inadéquation fondamentale entre la compensation due aux trésoriers et le coût de leurs opérations menaça la viabilité de la Marine.

LA TRÉSORERIE DE LA MARINE ET LES INTERMÉDIAIRES FINANCIERS

L'obstacle récurrent à la capacité des trésoriers à faire face à des niveaux élevés de dépenses était l'insuffisance de leur rémunération par rapport aux frais qu'ils engageaient pour le financement de la Marine. Afin de couvrir les frais administratifs de leurs opérations, ils avaient été autorisés à prélever un pourcentage sur les fonds qu'ils maniaient. Ce « droit de contrôle » avait été fixé récemment, par un édit de décembre 1695, à six deniers par livre, soit 2,5 %, ce qui produisait 450 000 livres sur la base d'un budget annuel de la Marine de

39 NdT : de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, pour l'historiographie française.

40 Caroline Le Mao, « Financer la Marine en temps de conflit : l'exemple de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, « Marine, État et Politique », 2011, p. 317.

41 AN G⁷ 1830, n° 404 [sommaire des dépenses navales, 1716 ?] ; Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, Paris, Éditions SPM, 2011, t. II, p. 1471-1472.

42 Thierry Claeys, *Les Institutions financières en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. II, p. 262 ; Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, op. cit., p. 296-297 ; BnF, F-21049, n° 187 : « Édit portant création de trésoriers... », décembre 1695.

43 AN Marine, E 10, f° 672-673 : Pontchartrain à Lubert, 17 février 1700 ; *ibid.*, f° 673 : Pontchartrain à de La Ravoye, 17 février 1700 ; *ibid.*, f° 673-674 : Pontchartrain à Vanolles, 17 février 1700 ; *ibid.*, f° 703 : circulaire aux intendants, 12 mai 1700.

dix-huit millions de livres. Les revenus générés par la gestion des fonds, appelés « taxations », étaient destinés à indemniser le trésorier des coûts de son office⁴⁴. En effet, toute une série de dépenses administratives était engagée au cours d'un exercice financier : la rémunération – ou « appointements » – des commis du trésorier basés dans les ports entraîna le règlement de 197 500 livres sur trois ans ; le coût de production des « jetons » – sortes de pièces de monnaie utilisées à des fins comptables – s'éleva à 10 000 livres ; les diverses dépenses liées à l'élaboration des pièces comptables destinées à la Chambre des comptes à 20 000 livres ; les taxes et frais de transport pour le déplacement des espèces dans toute la France à 30 000 livres ; enfin, les frais postaux générés par la correspondance entre Paris et les ports à 10 000 livres. Les coûts de fonctionnement des règlements effectués par le trésorier auraient donc représenté près de 60 % des « taxations » attendues, ce qui lui laissait environ 182 500 livres de revenus. Mais, dès lors que ces taxations « étaient fixées sur le volume des fonds royaux qui passaient par le trésorier et non sur les transactions financières effectuées pour créer de la liquidité, l'indemnisation qui lui était accordée ne couvrait pas les dépenses réelles qu'il effectuait pour le financement de la Marine (tableau 2).

Tableau 2. Dépenses et émoluments des trésoriers de la Marine⁴⁵

Catégories	Coût (livres)
Salaires pour les commis (assistants)	197 500
Jetons	10 000
Reddition de comptes	20 000
Transports d'espèces	30 000
Frais postaux	10 000
Total (par exercice)	267 500
Émoluments	Revenu (livres)
Gages	18 000
Taxations	450 000

Les comptes des trésoriers étant de plus en plus à découvert par suite des augmentations non prévues des dépenses et des retards qui survenaient dans la mise à leur disposition des fonds, le coût des opérations destinées à financer la Marine s'éleva rapidement au-dessus de la capacité des trésoriers à y faire face. Pour continuer de répondre aux besoins de financement de la Marine, ils furent contraints d'emprunter de plus en plus sur les marchés monétaires, le coût de

44 Pour l'évolution de la structure de compensation des trésoriers, voir Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, op. cit., p. 76-81, 314-317.

45 AN G⁷ 1828, n° 120 : mémoire [par Lubert, représentant les autres trésoriers], janvier 1704 ; AN G⁷ 5333 : mémoire joint, Pontchartrain à Chamillart, 22 août 1703. Les estimations de coûts avancées par les trésoriers ont été confirmées, quand c'était possible, par des dépenses similaires faites par la Marine dans AN Marine, E 17, 21, 24 et 28.

ces emprunts étant entièrement à leur charge. Or, la création par ces procédés de moyens de trésorerie était très coûteuse car ils étaient obligés de recourir à un système pyramidal dans lequel des emprunts nouveaux étaient contractés pour couvrir les engagements d'emprunts existants. Le coût financier de ces arrangements s'aggrava au fil du temps et devint rapidement insoutenable. Ainsi, au cours de l'exercice de 1702, Moïse Augustin Fontanieu, qui était le trésorier de la Marine en service cette année-là, paya 322 029 livres d'intérêts pour pouvoir financer son emprunt⁴⁶. Cette lourde charge fut à peine couverte par son revenu compensatoire, et il en résulta un déficit théorique de 62 000 livres. L'importance du niveau des pertes auquel furent contraints les trésoriers fut encore plus évidente en 1703, lorsque le trésorier, Jacques de Vanolles, emprunta pour faire face à un excédent de dépenses de 19,5 millions de livres sur trois ans, ce qui représenta 742 532 livres d'intérêts⁴⁷. Les dettes de Vanolles s'accrurent encore lorsque le paiement de 6,5 millions de livres aux créanciers de la Marine l'obligea à régler en outre 378 419 livres d'intérêts⁴⁸. En ne tenant pas compte de ces frais, la structure de compensation des trésoriers ne leur permit pas de faire face à un endettement d'un poids si lourd auquel ils furent contraints pour répondre aux exigences en liquidités de la Marine.

En outre, d'autres coûts non provisionnés furent imposés aux trésoriers lorsque Chamillart chercha à transformer la trésorerie de la Marine en un corps fournissant du crédit en permanence⁴⁹. Un prêt sans intérêt de 1,5 million de livres fut demandé aux trésoriers afin de faire face aux dettes auxquelles le gouvernement avait de plus en plus de mal à faire face au début de l'année financière, lorsque la Marine avait besoin d'argent pour mettre en route les opérations permettant de préparer la saison des combats qui s'approchait. Cependant, la demande faite par Chamillart aux trésoriers d'assumer le coût financier de cet emprunt amplifiait le coût de leurs opérations au point que les pertes engendrées par leur office devenaient tout simplement intenable. Le montant de l'emprunt forcé fut finalement abaissé à 1,2 million de livres mais les trésoriers continuèrent à soutenir que les demandes financières du gouvernement étaient de moins en moins en rapport avec leurs capacités de financement. Emprunter une somme de 1,2 million de livres représentait une charge financière d'environ 120 000 livres à un taux moyen annualisé d'intérêt de 10 %, ce que les trésoriers considéraient comme prohibitif étant donné que leurs finances étaient déjà grevées par le coût des emprunts déjà réalisés.

⁴⁶ AN G⁷ 1828, n° 185 : « État des intérêts... », 24 juin 1704.

⁴⁷ AN G⁷ 1829, n° 124 : « État des sommes [...] pour les intérêts des avances, 28 janvier 1706.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ La discussion qui suit a pour base AN G⁷ 533 : Pontchartrain à Chamillart, 13 janvier 1704 ; AN G⁷ 1828, n° 120 : mémoire [par Lubert, représentant les autres trésoriers], janvier 1704.

À lui seul, le nouvel emprunt gouvernemental consommait 27 % des taxations attendues, ce qui ne laissait plus aux trésoriers que 62 500 livres pour faire face aux intérêts très élevés des emprunts déjà existants. L'accroissement du coût des opérations et l'inadéquation croissante du montant de la compensation avaient pour conséquence que les offices des trésoriers ne leur permettaient plus de bénéficier des retours sur investissement qu'ils avaient espérés lorsqu'ils avaient acquis leur office. Louis de Lubert, le trésorier en exercice en 1704, fit connaître qu'il lui fallût un profit de 165 000 livres par exercice ou de 55 000 livres par an, étant donné que les titulaires des offices financiers de la Couronne attendaient une marge de profit au denier dix, autrement dit de 10 %. Son argumentation pour une revalorisation du revenu net de presque trois fois était évidemment un plaidoyer *pro domo*, mais à une époque où la Couronne n'avait pas l'armature bureaucratique lui permettant d'engendrer un revenu propre suffisant et devait se reposer sur les titulaires d'offices pour obtenir du crédit au-delà de celui dont elle disposait, la confiance de l'officier comme investisseur espérant un profit du soutien qu'il apportait financièrement aux structures militaires était indispensable.

Insuffisamment stimulés par les profits qu'ils aient pu espérer, et manquant de ressources financières d'une manière sans cesse croissante, les trésoriers n'eussent plus la possibilité de faire face aux dépenses de la Marine dans les délais nécessaires. La question se posa dès 1704 lorsque les paiements du trésorier Lubert aux créanciers de la Marine cessèrent de correspondre aux ordres de paiement de Pontchartrain⁵⁰. Un modèle dommageable de sous-paiement s'installa : le 2 décembre 1704, Lubert n'avait versé que 12,3 millions de livres sur les 17,6 qu'il avait reçu l'ordre de payer⁵¹. Au lieu de correspondre aux besoins financiers de la Marine, le calendrier et le montant des fonds fournis par les paiements du trésorier furent progressivement alignés sur le volume et la qualité des fonds qu'il recevait du gouvernement. N'ayant reçu que 11,7 millions de livres en janvier 1705 pour l'exercice de 1704, Lubert répondit en limitant son exposition financière personnelle. En d'autres termes, il effectua ses paiements pour la Marine en fonction des sommes qu'il recevait du contrôle général des Finances au lieu d'agir comme le comblement financier dont la Marine avait besoin. Il se montra peu disposé à contracter une série supplémentaire d'emprunts pour que celle-ci puisse faire face à ses dépenses, spécialement depuis que la compensation qui lui était consentie ne couvrait qu'insuffisamment les intérêts de ses emprunts. Entre janvier 1704 et janvier 1705, il s'assura que son déficit comptable, entre

50 AN Marine, E 19 f° 1352-1354 : Pontchartrain à Lubert, 1^{er} septembre 1704 ; AN G⁷ 533 : Pontchartrain à Chamillart, 20 octobre 1704.

51 La discussion qui suit est basée sur AN G⁷ 1828, n° 294-529 : « Balance de la recette et dépense... », 1^{er} janvier 1704 – 1^{er} décembre 1710 ; AN Marine E 17, 21, 24 et 28.

les fonds qu'il recevait et les paiements qu'il devait effectuer, ne dépassait en aucune façon 700 000 livres. Il réalisa d'ailleurs un excédent assez élevé entre mars et juillet 1704. Il n'empêche que sa situation personnelle de trésorerie devint problématique lorsque les fonds du gouvernement lui parvinrent sous la forme « d'assignations » qu'il ne pouvait pas temporairement transformer en liquidités. Il en résulta que, sous cette forme, ses comptes furent de manière permanente à découvert, en moyenne de 2,4 millions de livres, entre le 31 janvier 1704 et le 30 juin 1705. Ce déficit structurel permanent de ses finances l'amena à donner la priorité à ses propres besoins en liquidités en les faisant passer avant ceux de la Marine. Les problèmes financiers qui étaient apparus en 1704 révèlent l'existence d'une rupture fondamentale du système financier militaire qui entrava gravement les opérations navales au cours de la guerre de Succession d'Espagne, d'autant plus qu'elle s'aggrava lorsque la fourniture des fonds se détériora et que les capacités financières du trésorier diminuèrent.

110

Afin de faire disparaître l'étranglement que subissaient les finances des trésoriers, le gouvernement décida en juin 1704 d'assumer la totalité de leurs coûts de gestion en cours d'exercice⁵². Cette indemnité de couverture avait pour but de les encourager à maintenir leurs niveaux d'emprunts et de permettre ainsi à la Marine de disposer des liquidités dont elle avait besoin, car elle leur permettait de récupérer le coût du financement de leurs emprunts, et en mettant à la charge du contrôle général les délais correspondant aux provisions et au règlement des assignations. Pourtant, le mécanisme de cet accord de compensation fut vicié dès que Chamillart fut d'accord pour fournir les dix-huit millions de livres du budget dans les douze premiers mois de l'exercice en dépit du fait que le contrôle général n'avait pas jusque-là montré la moindre capacité à le faire⁵³. En outre, l'opinion erronée de Chamillart que les comptes des trésoriers ne seraient à découvert que durant le premier trimestre de l'année, lorsque la Marine était censée effectuer la majorité de ses dépenses, amena le contrôleur général à sous-estimer le coût des indemnités qu'il avait accepté de régler⁵⁴. Chamillart régla d'importants remboursements aux trésoriers, ce qui ne permit de financer qu'un modeste accroissement du budget de la Marine de 1704 à 1706 (tableau 3). Par ailleurs, si l'indemnité permit d'alléger notablement les risques financiers personnels des trésoriers, elle leur procura aussi une énorme possibilité de profit aux dépens de l'État. En outre, elle priva la Marine de précieuses liquidités. La mesure ne réussit pas à avoir l'effet désiré sur les finances de la trésorerie de

52 AN G7 1829, n° 124 : Vanolles à Chamillart [janvier 1706] ; *ibid.*, n° 54 : mémoire par les trésoriers, 22 juin 1705.

53 Voir annexe n° 4.

54 AN G7 1828, n° 120 : mentions en marge (*marginalia*) [par Chamillart ?] du mémoire des trésoriers, 1704.

la Marine mais, comme elle mettait les trésoriers à l'abri des risques financiers qu'ils auraient pu encourir, elle les encouragea, à la lumière des manquements prévisibles du gouvernement à tenir ses engagements, à émettre des billets à ordre non garantis et d'autres instruments de crédit. Désormais non tenus par le coût des intérêts additionnels de tels moyens de crédit, les trésoriers inondèrent les créanciers de la Marine de lettres de change et de billets de monnaie (*mint bills*) aussi bien que d'assignations portant les intérêts escomptés qui ensuite réduisirent les capacités de trésorerie de la Marine⁵⁵.

Tableau 3. Indemnités payées aux trésoriers de la Marine de 1702 à 1707⁵⁶

Année financière	Paiement (livres)
1702	359 799 l.
1703	947 071 l.
1704	> 380 245 l.
1705	769 544 l.
1706	519 333 l.
1707	558 955 l.

Le manque croissant de liquidités qui affecta le système de financement de la Marine eût des conséquences désastreuses pour l'équipement des navires telle, par exemple, l'incapacité à acquérir du matériel essentiel par suite des émissions financières à court terme, ce qui se traduisit par des années de paralysie des opérations navales. En effet, l'équipement des navires relevait d'un processus long et complexe qui mobilisait les liquidités des trésoriers et impliquait un réseau très étendu de fournisseurs, qui comptaient sur des paiements réguliers effectués avant la livraison, tout spécialement dans le domaine de la fabrication des armes pour lequel de l'argent était nécessaire afin de financer de lourds investissements en capitaux. Ainsi, une commande de munitions à la fonderie de Saint-Gervais, qui devait livrer 73 canons à l'arsenal de Toulon, nécessita que 72 % du paiement soit acquitté au moins quatre à cinq mois avant la première livraison de canons qui intervint en octobre 1706⁵⁷. Cependant, étant donné que les trésoriers devaient consacrer une part disproportionnée

55 Pour une plus large analyse du recours par les trésoriers à différents instruments de crédit, voir Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, op. cit., p. 237-241, 253-261.

56 AN G⁷ 1828, n° 185 : « État des intérêts... », 24 juin 1704 ; *ibid.*, n° 189 : sommaire de Pontchartrain à Chamillart, 7 mai 1704 ; G⁷ 1829, n° 124 : « État des sommes... », 28 janvier 1706 ; G⁷ 1828, n° 175 : « Mémoire des intérêts », 1704-1707 ; *ibid.*, n° 127 : « Mémoire des intérêts », 17 juillet 1704 ; G⁷ 1829, n° 161 : sommaire du mémoire sur les intérêts [par Fontanieu], 18 septembre 1706 ; *ibid.*, n° 211 et 219 : « État des intérêts... » [juin 1707] ; n° 301, sommaire de « l'État des intérêts » [mai-juin 1708] ; AN Marine E 29, f° 401-402 : Pontchartrain à Desmaretz, 15 mai 1709. Voir Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, p. 247.

57 AN Marine, E 21 : ordonnances, 14 janvier et 19 mai 1705 ; E 24 : ordonnances, 26 janvier 1707 ; E 29, f° 401-402 : Pontchartrain à Desmaretz, 15 mai 1709.

de leurs ressources et de leur temps à payer les dettes non encore réglées des exercices précédents, la Marine ne pouvait plus faire face aux paiements directs et aux remboursements réguliers que réclamaient les contractants, ou continuer à effectuer ces paiements⁵⁸. Des interruptions croissantes dans le règlement des factures d'équipement ruinèrent la confiance des fournisseurs et créèrent des dysfonctionnements ultérieurs. Par exemple, pour deux livraisons comparables de chanvre d'Auvergne à Nantes et à Rochefort durant les exercices de 1705 et de 1706, le délai entre les premiers et les derniers ordres de paiement passa de neuf à vingt-deux mois⁵⁹. En outre, lorsque les fournisseurs furent payés, ce fut de plus en plus sous forme d'instruments de crédit ne pouvant être transformés en liquidités, qui devinrent donc non négociables, en même temps que la confiance dans le crédit du trésorier s'érodait⁶⁰. C'est pourquoi les contractants voulurent obtenir des garanties en espèces ou la possibilité de court-circuiter les trésoriers et de traiter directement avec les agents des revenus de la Couronne, mais, comme toutes ces demandes devenaient prohibitives, les administrateurs navals devinrent incapables de signer de nouveaux contrats avec les fournisseurs, même si l'accroissement des prix devenait attractif. Ces causes contribuèrent à une chute brutale dans les dépenses d'équipement, qui tombèrent de 44 % entre 1705 et 1707, passant de 9,5 millions à 5,3 millions de livres⁶¹.

La question du financement de la Marine n'ayant pas trouvé de solution depuis le début du conflit, on aboutit en 1707 à la paralysie du système naval français. Étaient dues, depuis 1704, plus de 1,5 million de livres aux marins et aux travailleurs des arsenaux. On devait également au trésorier Vanolles plus de 4,6 millions de livres sur des fonds non affectés de l'exercice 1706, et il avait en outre à faire face à la nécessité de verser au moins deux millions de livres de frais supplémentaires. Enfin, le contrôle général ne réussit pas à verser au trésorier en charge en 1707, Michel Eberard, plus de la moitié des sommes dont il avait besoin pour les cinq premiers mois de l'année⁶². D'une manière tout à fait désastreuse, lorsqu'ils se trouvaient confrontés à des problèmes de trésorerie, les trésoriers considéraient que les salaires des marins et des travailleurs des arsenaux n'étaient pas une dépense immédiatement indispensable, parce qu'ils ne mesuraient pas leur importance dans le fonctionnement de la Marine⁶³. Ces travailleurs et

58 AN G⁷ 1829, n° 1 : Pontchartrain à Chamillart, 14 février 1705 ; *ibid.*, n° 179 : Robert à Pontchartrain, 22 décembre 1706.

59 AN Marine, E 21 : ordonnances, 3 janvier 1705 et 1^{er} septembre 1705 ; E 24, ordonnances, 5 janvier 1706 et 11 décembre 1707 ; E 19, f° 111-113 : Pontchartrain à Lubert, 14 avril 1705.

60 AN G⁷ 1829, n° 116 : Pontchartrain à Chamillart, 8 décembre 1706 ; AN Marine, E 25, f° 289 : Pontchartrain à Vanolles, 11 mai 1707.

61 AN G⁷ 1829, n° 181 : Pontchartrain à Chamillart, 6 avril 1707.

62 AN Marine, E 17, 21, 24 et 28.

63 AN G⁷ 1829, n° 185 : Pontchartrain à Chamillart, 4 mai 1707.

marins étaient donc de manière typique les premiers crédateurs pour lesquels les trésoriers cessaient les paiements, résultat de leur bas statut social et de leur absence de protection ; ils en étaient donc réduits souvent à obtenir un crédit des boulangers et marchands locaux⁶⁴. En 1707, n'étant plus payés depuis des mois, et même dans quelques cas depuis des années, les marins et les autres travailleurs abandonnèrent les arsenaux, tout particulièrement à Toulon⁶⁵. Confronté à la situation désastreuse de la Marine et se trouvant au printemps dans une situation financière qui paraissait insurmontable, Pontchartrain recommanda de renvoyer les travailleurs qui étaient restés dans les arsenaux, et de mettre au ralenti le reste de la flotte en la cantonnant aux missions réclamées par la garde des côtes.

La décision de mettre en sommeil la flotte en 1707 était la conséquence d'un système paralysant de surdépenses, de sous-financement et de sous-paiement, qui résultait de la nature incohérente du système financier de la Couronne, et qui était aggravé par le fonctionnement de la trésorerie navale qui ne pouvait être maintenu en l'état. L'effet cumulatif de ces facteurs sur le déroulement de la guerre de Succession d'Espagne eut pour conséquence que la Marine vint à manquer de liquidités avant même que le pays ne plonge dans une crise financière totale en 1709. Englobée dans le contexte d'un grand effort pour diminuer les dépenses militaires, la décision de réduire le budget de la Marine en 1707 fut accélérée par la nécessité de ramener les engagements financiers des trésoriers à un niveau auquel ils étaient davantage capables de faire face. Il y eut encore plus important : la réduction par Chamillart des engagements financiers à l'égard de la Marine indiquait clairement qu'en pratique le contrôle général avait été incapable d'assurer à la Marine l'intégralité de son budget. Puis, en ajustant ce budget aux capacités financières diminuées de la couronne et aux moyens devenus inférieurs des trésoriers, la décision du gouvernement entraîna un déclin disproportionné de l'activité navale. Depuis que la réduction du budget de la Marine avait créé un écart insurmontable entre le niveau auquel se situaient ses dépenses et celui de son financement, Pontchartrain fut obligé de réduire celles-ci en dessous du seuil à partir duquel la Marine pouvait fonctionner. Avec des ministres manquant de fonds et la nécessité stratégique de réparer les années de dégâts infligés à la Marine, la flotte principale cessa d'exister comme une entité opérationnelle, avant même que l'amiral Shovell mette le siège devant Toulon en juillet-août 1707. De ce fait un glissement stratégique vers la course fut tout à fait encouragé, à tel point que les vaisseaux de guerre de Louis XIV, pourtant si emblématiques du prestige royal et de la puissance de la dynastie, quittèrent les chantiers navals afin de pouvoir être loués à des investisseurs privés.

64 AN G7 1828, n° 66 : Pontchartrain à Chamillart, 3 septembre 1704.

65 *Ibid.*, n° 46 : Pontchartrain à Chamillart, 14 novembre 1703.

APPENDICE 1

Dépenses militaires en livres tournois (1700-1713)⁶⁶

Année financière	Extraordinaire des Guerres	Contrat pour la fourniture du pain	Maison du roi et autres unités d'élite	Artillerie	Fortifications	Marine	Galères	Total
1700	37 400 829	-	200 091	-	3 161 426	9 104 775	2 800 000	52 667 121
1701	66 957 291	6 743 943	211 237	1 008 830	3 226 213	18 225 900	2 811 256	99 184 670
1702	7 596 585	9 625 997	4 533 020	1 979 005	3 036 027	18 492 676	2 807 900	116 071 210
1703	84 000 000	11 000 000	4 660 000	2 400 000	3 300 000	18 200 000	2 800 000	126 360 000
1704	105 840 241	14 104 421	4 679 313	2 642 697	3 041 058	23 317 418	2 816 847	156 441 995
1705	100 637 889	11 498 586	5 030 075	5 454 670	2 030 430	21 408 938	2 800 000	148 860 588
1706	125 722 318	18 051 647	5 798 743	6 866 453	2 157 442	22 449 874	2 800 000	183 846 477
1707	96 600 319	11 631 023	5 154 048	4 954 392	2 020 276	14 964 677	2 836 797	138 161 532
1708	91 250 992	7 037 829	5 181 361	4 307 245	2 082 799	16 132 424	2 818 803	128 811 453
1709	91 930 178	13 970 000	6 468 759	4 303 398	2 198 586	15 269 438	2 808 456	136 948 815
1710	77 170 198	27 446 660	5 708 536	3 913 819	1 979 389	14 332 062	2 850 000	133 400 664
1711	89 078 195	15 637 727	5 163 929	2 570 099	2 052 282	15 293 293	2 808 808	132 604 333
1712	85 300 047	15 148 331	5 690 687	3 361 310	1 979 389	14 156 034	2 800 000	128 435 798
1713	75 351 688	19 251 194	5 541 588	3 368 323	1 964 389	14 023 855	2 809 387	122 310 424
Total	1 202 836 770	181 147 358	64 021 387	47 130 241	34 229 706	235 371 364	39 368 254	1 804 105 080

66 Ces chiffres sont les fonds débloqués par les ordonnances de fonds – qui sont des ordres de dépenses. Les données pour les années 1700 à 1710 proviennent de AN G° 908, 914, 917 et 921 ; celles pour les années 1711 à 1713 de François Véron de Forbonnais, *Recherches et considérations sur les finances de France, depuis l'année 1595 jusqu'à l'année 1721*, Liège, 1758, t. IV, p. 411 et 417 ; t. V, p. 17.

N.B. : L'année financière 1703 est une projection faite par le contrôle général des finances en septembre 1703 ; les données concernant la flotte des galères en 1703 et 1705-1706 sont des estimations de l'auteur de l'article.

APPENDICE 2

Dépenses navales en livres par exercice (année financière) à partir des ordres de paiement des trésoriers (1701-1709)⁶⁷

	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	Total année financière
1701	15 251 939	11 59 548	1 442 331	50 288		23 589	550 000			18 477 695
1702	2 108 412	17 006 898	3 407 811	805 936	290	463 415	653 621			24 446 383
1703		533 753	13 961 266	2 358 264	744 251	82 088	82 167	5 245	19 528	17 786 562
1704			1 478 047	16 673 268	2 656 828	1 289 753	449 886	20 543	2 742	22 571 067
1705				1 589 295	17 528 850	3 359 853	1 178 410	199 416	826	23 856 650
1706					62 4469	16 414 568	2 341 965	455 902	39 857	19 876 761
1707							13 084 115	1 923 621	76 308	15 084 044
1708								11 236 819	2 963 748	14 200 567
1709									10 229 556	10 229 556
Total année nominale	17 360 351	18 700 199	20 289 455	21 477 051	21 554 688	21 633 266	18 340 164	13 841 546	13 332 565	166 529 285

⁶⁷ AN Marine, E 17, 21, 24 et 28 : « Enregistrement des ordres de fonds donnés aux trésoriers généraux de la marine et des galères », 1^{er} janvier 1701 – 31 décembre 1709.

APPENDICE 3

Dépenses navales en livres tournois avec indication des dépenses supplémentaires (1701-1709)⁶⁸

Année financière	Dépenses	Dépenses supplémentaires	Total des dépenses
1701	18 477 695	-	18 477 695
1702	24 446 383	-	24 446 383
1703	17 786 562	-	17 786 562
1704	22 571 067	1 189 605	23 760 672
1705	23 856 650	1 108 644	24 965 294
1706	19 876 761	1 585 783	21 462 544
1707	15 084 044	1 287 420	16 371 464
1708	14 200 567	-	14 200 567
1709	10 229 556	-	10 229 556
Total	166 529 285	-	171 700 737

116

APPENDICE 4

La gestion des appropriations par le contrôle des finances en livres 12 à 13 mois après le début d'une année financière (1704-1707)⁶⁹

Année financière	Trésorerie militaire (dont trésorerie navale)	Dépenses autorisées (ordonnances de fonds)	Fonds affectés (assignations)	Fonds sans affectation	Pourcentage des dépenses autorisées sans qu'il y ait d'affectation
1704	Trésorerie navale	13 516 966	12 327 405	1 189 561	8,80 %
1705	Trésorerie navale	18 505 250	15 261 804	3 243 446	17,53 %
1706	Trésorerie navale	18 779 752	13 403 860	5 375 892	28,63 %
1707	Trésorerie navale	14 551 579	8 428 858	6 122 721	42,08 %
1704	Extraordinaire des Guerres	84 667 250	83 780 268	886 982	1,05 %
1705	Extraordinaire des Guerres	97 591 920	80 923 462	16 668 458	17,08 %
1706	Extraordinaire des Guerres	101 006 864	81 094 923	19 911 941	19,71 %
1707	Extraordinaire des Guerres	85 044 001	53 531 417	31 512 584	37,05 %

⁶⁸ AN Marine, E 17, 21, 24 & 28 : « Enregistrement des ordres de fonds donnés aux trésoriers généraux de la marine et des galères », 1^{er} janvier 1701 – 31 décembre 1709; E 142-145 : « Billets et ordres de plus ample décharge pour la marine et les galères », 1704-1707.

⁶⁹ AN G⁷ 912 : « Fonds et dépenses, 1704 », 24 janvier 1705; G⁷ 913 : « Dépenses, 1705 », 1^{er} janvier 1706; G⁷ 914 : « Dépenses, 1706 », 1^{er} janvier 1707; G⁷ 917 : « Dépenses, 1707 », 8 février 1708; G⁷ 921 : « Dépenses, 1707-1710 », 24 novembre 1710.

MOBILISATION DES RESSOURCES DE GUERRE ET LOGISTIQUE NAVALE EN ESPAGNE (1717-1733)

Augustín González Enciso
Universidad de Navarra¹

À la fin de novembre 1733, une escadre de seize navires sous le commandement de Clavijo quitta Barcelone pour l'Italie². Une fois de plus, l'Espagne montra qu'elle était capable de mobiliser une force significative, cette fois pour prendre part à la guerre de Succession de Pologne. Fernández Duro indique qu'au départ de cette campagne depuis Barcelone, outre les seize navires, d'autres transportaient 25 000 hommes qui débarquèrent à Livourne et La Spezia de novembre à décembre³. Toutefois, ces seules données ne disent pas tout de cette histoire. Tout d'abord, ce ne sont pas seulement des navires chargés de troupes qui quittèrent Barcelone puisque de novembre à décembre de nombreux bâtiments permettant le transport de chevaux mirent également à la voile pour embarquer les animaux, qui avaient fait une partie de chemin par voie terrestre, d'Antibes vers Livourne ou La Spezia⁴. Pour rendre les choses plus complexes encore, Alderete quitta Alicante pour Livourne avec quatre navires et huit bataillons. Ce départ, initialement prévu le 25 octobre⁵, fut finalement remis au 9 novembre en raison de mauvaises conditions météorologiques⁶. Comment fut-il possible de faire affluer autant de navires, de soldats et de matériel de guerre au bon endroit et au bon moment ? Comment cette escadre arriva-t-elle là et de quoi était-elle constituée ?

- 1 Ce travail a été réalisé dans le cadre du projet HAR2011-23570, financé par le ministère espagnol de la Science et de l'Innovation. Je remercie Dave Langlois pour la traduction.
- 2 Archivo general de Simancas (ensuite AGS), Secretaría de Marina (ensuite SM), 430-1, Alicante, Campoflorido, intendant de Valence, à Patiño, 15 novembre 1733.
- 3 Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1973, t. VI, p. 203-204. Cette information avait déjà été donnée par Juan de Mariana dans *Historia general de España* (Madrid, Manuel Rodríguez y C.^{ia}, 1867, t. V, p. 168). Énumération des bataillons de ces troupes dans Marqués de la Mina, *Memorias militares y políticas*, Madrid, Imprenta Fortanet, 1898, t. II, p. 223.
- 4 Les archives de Simancas (AGS, SM, 430-1) fournissent de nombreuses informations sur cette activité au cours des mois de novembre et de décembre. Les informations concernant Barcelone viennent de l'intendant Sartine. L'opération a été supervisée par Pascali, un expert concernant les chevaux.
- 5 Il s'agit de la date de l'engagement ferme dans le pacte de Famille.
- 6 AGS, SM, 430-1, Alicante, Campoflorido à Patiño, 9 novembre 1733.

L'intervention espagnole dans la guerre de Succession de Pologne était motivée par deux raisons politiques : les revendications de l'infant Carlos sur les duchés de Parme, de Plaisance et de la Toscane, et la tentation qui fut la sienne de reconquérir Naples et la Sicile. Par ailleurs, il s'agissait, pour les monarques espagnols, de revenir sur les décisions d'Utrecht⁷, à une situation conforme au testament de Charles II⁸. La première tentative pour y parvenir, menée par Alberoni de 1717 à 1719, fut un échec et l'Espagne se retrouva seule contre tous les défenseurs de « l'ordre d'Utrecht ». En 1733, la situation avait changé. Dans le contexte d'un nouveau conflit européen, l'Espagne, alliée de la France dans le cadre du pacte de Famille, put désormais se permettre de déclarer la guerre à l'Autriche et envahir les territoires italiens. Le principe fut accepté par la France. En outre, la Grande-Bretagne resta neutre en Méditerranée et ne réagit pas à une croissance possible de l'influence espagnole en Italie. Ainsi, l'intervention de l'Espagne était motivée non seulement par la volonté farouche de revenir en Italie, qu'elle convoitait depuis 1719, mais également par la nouvelle situation politique de 1733.

Cette intervention correspondait-elle vraiment aux intérêts de l'Espagne ? En ce qui concerne son attachement à l'Italie, Jover a déjà souligné que la politique dynastique de la reine Elisabeth Farnèse suivait les intérêts de l'Espagne, faisant valoir de façon convaincante que cette politique dynastique « a eu la chance d'être, en même temps, une politique nationale⁹ ». Les gouvernements de l'époque ont évidemment ressenti le besoin de maintenir une stratégie à deux volets, dans l'Atlantique et en Méditerranée. Le contexte a certainement appelé à investir davantage dans le premier et il s'agissait de toute évidence de la principale préoccupation¹⁰, mais cela n'a pas empêché de se tourner de nouveau vers la Méditerranée chaque fois que l'occasion se présentait. Toutefois, l'une des questions était de savoir si les ressources disponibles de l'Espagne permettraient d'intervenir dans deux directions simultanément¹¹.

7 Les informations les plus complètes et à jour concernant la politique de Philippe V peuvent être trouvées dans Antonio de Béthencourt Massieu, *Relaciones de España bajo Felipe V*, Alicante, Asociación Española de Historia Moderna, 1998.

8 Les pertes territoriales au titre du traité d'Utrecht allaient à l'encontre des dispositions testamentaires du dernier roi Habsbourg comme de tout ce qu'il avait voulu au cours de son règne : la conservation de l'ensemble monarchique et le maintien des droits exclusifs sur le commerce des Indes ; Christopher Storrs, *La Resistencia de la monarquía hispánica, 1665-1700*, San Sebastián de los Reyes/Madrid, Actas, 2013, p. 27-29.

9 José María Jover Zamora, *España en la política internacional. Siglos XVIII-XX*, Madrid, Marcial Pons, 1999, p. 77.

10 Voir le travail important de Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de estudios hispanoamericanos, 1982.

11 Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño. El Inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, I. P. Bueno, 1998, p. 293.

Néanmoins, la Méditerranée présentait deux théâtres, l'Afrique et l'Italie, et dans ce dernier espace, l'Espagne avait deux options possibles, faire reconnaître ses droits sur le duché de Toscane ou reconquérir ses territoires perdus. Quelle option a guidé les préparatifs de l'action de novembre 1733 ? Avant de répondre à cette question, nous devons garder à l'esprit que, bien que l'infant Carlos ait gagné en Italie en 1731¹², Philippe V ordonna la reconquête d'Oran en 1732, perdue par l'Espagne lors de la guerre de Succession. En d'autres termes, aussi bien l'Afrique que l'Italie présentaient un intérêt pour l'Espagne. Le retour à Oran avait entraîné un surcroît de tension, dans la région qui était continuellement scrutée par des escadres espagnoles en 1732 et 1733¹³.

Au début de 1733, l'Afrique, et en particulier Alger, était une cible possible de l'Espagne. En fait, les préparatifs des escadres qui quittèrent l'Espagne en novembre 1733 avaient été réalisés à Cadix et El Ferrol en janvier de cette même année¹⁴. Selon l'ordre reçu dans les arsenaux, l'objectif de ces escadres était le bombardement d'Alger. Toutefois, si nous envisageons que la mort du roi de Pologne – prétexte qui a rendu possible l'intervention de l'Espagne en Italie – soit intervenue en février, il faut certainement envisager que l'escadre eût en janvier 1733 un double objectif : le bombardement d'Alger et une éventuelle intervention en Italie. Après la mort du roi de Pologne, les objectifs purent changer au regard de la nouvelle situation et en fonction des possibilités offertes par les négociations avec la France. Dans l'immédiat, l'intervention en Italie fut gardée secrète. Il convient donc de souligner que les préparatifs de 1733 laissaient aux forces espagnoles la possibilité de changer d'objectif si besoin était¹⁵.

LE RENOUVEAU ÉCONOMIQUE DE L'ESPAGNE ET SA RECONSTRUCTION NAVALE

Cette révision des objectifs reposait sur l'essor économique et les nouvelles capacités navales de l'Espagne à cette époque. Dans la première moitié du XVIII^e siècle, en dépit de la paix d'Utrecht, l'Espagne avait conquis une partie de l'Italie, même si elle n'avait pu le faire seule, et elle avait récupéré son monopole

12 Sur les modalités du voyage de l'infant en Italie : María Baudot Monroy, *La Defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012, p. 117-120.

13 Sous le commandement de Justiniani et, surtout, de Blas de Lezo. Documentation sur cette question dans AGS, SM, 429.

14 Voir Agustín González Enciso, « La escuadra de Ferrol, 1733 », dans María Baudot Monroy (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 23-59.

15 Le choix de l'Italie est devenu définitif en février 1734 (Antonio de Béthencourt Massieu, *Relaciones de España bajo Felipe V, op. cit.*, p. 256-257).

commercial américain – par le traité Keene-Carvajal¹⁶ –, sans aucune perte territoriale. Elle était redevenue une grande puissance et sa situation en 1750 n'avait plus aucun rapport avec celle de 1713, date à laquelle un tel renouveau politique, économique et militaire eût été difficile à prévoir¹⁷. Les années 1730 sont un moment décisif pour expliquer ce décollage de l'Espagne et ce qui peut être considéré comme sa plus importante réussite du XVIII^e siècle : la conquête de Naples et de la Sicile. Au cours de cette période, la Marine espagnole a fait preuve d'une réelle efficacité opérationnelle, en se montrant capable de fournir le soutien nécessaire à cette entreprise¹⁸.

120

L'Espagne avait-elle les ressources financières nécessaires ? Le programme de réforme permettait d'avoir des revenus importants avec un renforcement des recettes fiscales. La fin de la guerre de Succession avait amélioré la situation des finances espagnoles. La réduction des dépenses avait permis au pays de constituer un surplus financier avec les mêmes rentrées fiscales. Autrement dit, que Philippe V ait pu faire la guerre jusqu'au bout n'est guère étonnant puisque cette politique belliqueuse s'appuyait sur cet excédent et la réorientation des dépenses, en particulier vers la Marine. Les deux années de paix entre les expéditions de Majorque et de Sardaigne, à la fin de 1717, furent judicieusement gérées par Alberoni qui redéploya les ressources vers les buts qui l'intéressaient désormais.

Selon Henry Kamen, la guerre de Succession d'Espagne a pu être menée grâce à une amélioration substantielle de l'Hacienda Real, le revenu du Trésor royal passant de 120,3 millions de réaux en 1703 à 229,4 millions en 1713. À la fin de cette période, les recettes provenant des impôts ordinaires s'élevaient à 116,7 millions de réaux, de sorte que la partie restante des 229,4 millions vint d'une augmentation des expéditions d'argent américain et du soutien des financiers espagnols, sans qu'on soit en mesure d'établir précisément la répartition entre les deux¹⁹. La mobilisation de cette somme ne permettait pas d'effacer les créances de l'État mais elle était suffisante pour financer de

16 Le traité Keene-Carvajal, signé le 5 octobre 1750 entre la Grande-Bretagne et l'Espagne, rétablit les prérogatives commerciales de cette dernière telles qu'elles étaient sous le règne de Charles II (N.d.T).

17 Agustín González Enciso, *Philip V: Economic and Social Reform in Spain*, Saarbrücken, Lambert Academic Publishing, 2012, p. 29-30.

18 Pour une mise au point du rôle de la Marine et de la présence nouvelle de l'Espagne en Méditerranée : Agustín González Enciso, « L'occupation espagnole en Italie et le contrôle de la Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle », dans Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux*, Paris, Economica, 2014, p. 229-243.

19 Henry Kamen, *La Guerra de sucesión en España, 1700-1715*, Barcelona, Grijalbo, 1974, p. 237-238 ; Agustín González Enciso, « La Hacienda Real y la hacienda castellana en el siglo XVIII », dans Luigi De Rosa et Luis Antonio Ribot García (dir.), *Las Finanzas estatales en España e Italia en la época moderna*, San Sebastián de los Reyes/Madrid, Actas, 2009, p. 217-219.

nouveaux projets militaires, bien que la dette ait augmenté dans l'intervalle. Comme l'a souligné Ildefonso Pulido, les difficultés extrêmes de l'État de 1715 à 1722 ont pour origine les dettes accumulées pendant la guerre de Succession d'Espagne et les expéditions militaires menées au cours de la période suivante²⁰.

Il faut signaler ici deux nouvelles sources de financement : d'une part, le revenu tiré des nouvelles dispositions fiscales dans la Couronne d'Aragon, le Cadastre, qui, mis en place progressivement à partir de 1707, permit un accroissement de 14,7 % des recettes fiscales en 1722²¹ et, d'autre part, les recettes du tabac qui représentèrent 13,5 % des rentrées fiscales (9,2 % en 1702)²². De 116,7 millions de réaux en 1713, les recettes fiscales passèrent à 178,9 millions en 1722²³, même si elles étaient destinées aux dépenses de l'expédition de Sardaigne et de Sicile. À ces chiffres, il faut ajouter les rentrées américaines, qui ne sont pas comptabilisées ici mais qui ont crû tout au long de la période²⁴, et l'argent emprunté. Dans les décennies suivantes et au moins jusqu'en 1742, année pour laquelle nous disposons de données sûres, le revenu réel de l'Hacienda a continué d'augmenter atteignant alors 236,2 millions de réaux²⁵. Cette croissance, pour le revenu ordinaire, a été alimentée par le cadastre d'Aragon, bien qu'il ait atteint un plafond à cette période, et par les taxes sur le tabac qui devinrent alors une source de revenus fondamentale²⁶.

D'un point de vue global, la différence dans les revenus de l'État entre le xvii^e et le début du xviii^e siècle provient des ressources tirées du cadastre et des tabacs. La gestion des tabacs a été très rigoureuse, allant jusqu'à une administration directe à partir de 1731. En conséquence, son revenu a été multiplié par trois entre 1713 et 1742²⁷. Autant qu'une augmentation des revenus, il y eut un contrôle accru de la dépense : par des améliorations institutionnelles,

20 Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño, op. cit.*, p. 293.

21 Pablo Fernández Albaladejo, « El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones », *Moneda y Crédito*, n° 142, 1977, p. 54.

22 Agustín González Enciso, « La Hacienda Real y la hacienda castellana en el siglo xviii », *op. cit.*, p. 219. Les recettes du tabac n'étaient pas nouvelles mais elles augmentèrent au cours de ces années.

23 Fernández Albaladejo, « El decreto de suspensión de pagos de 1739 », art. cit., p. 54.

24 Antonio García-Baquero, *El Comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado. Problemas y debates*, Granada, Universidad de Granada, 2003, p. 55.

25 Fernández Albaladejo, « El decreto de suspensión de pagos de 1739 », art. cit., p. 77.

26 Agustín González Enciso, « La Hacienda Realy la hacienda castellana en el siglo xviii », *op. cit.*, p. 221.

27 *Id.*, « Tabaco y Hacienda, 1670-1840 », dans Luis Alonso Álvarez, Lina Gálvez Muñoz et Santiago de Luxán Meléndez (dir.), *Tabaco e historia económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos xvii-xx)*, Madrid, Altadis, 2006, p. 43-70 ; José Manuel Rodríguez Gordillo, « Las estadísticas de la renta del tabaco en el siglo xviii : nuevas aportaciones », dans Santiago de Luxán Meléndez, Sergio Solbes Ferri et Juan José Laforet (dir.), *El Mercado de tabaco en España durante el siglo xviii. Fiscalidad y consumo*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria/Altadis, 2000, p. 53-104.

entreprises dès le xvii^e siècle²⁸, et par des économies pratiquées sur le train de vie de la cour. Il devint plus facile de dégager des ressources pour la guerre, ce qui, au vu des résultats, traduit une plus grande efficacité, au moins lors des décennies observées.

Engager des dépenses militaires supposait des fournisseurs. Nous avons déjà évoqué les prêteurs espagnols mais il va sans dire que l'Armée et la Marine avaient également besoin d'hommes d'affaires capables de fournir les moyens nécessaires à la guerre. Ces *asentistas* étaient une condition *sine qua non* pour que la Marine obtienne du bois, des vivres, des vêtements, des armes, de la poudre et des munitions. L'activité militaire de ces années a bénéficié des hommes idoines, la plupart originaires de Navarre, la région qui avait déjà le plus soutenu financièrement Philippe V au cours de la guerre de Succession. Ces financiers, qui avaient développé une influence significative, régèrent en maître dans la fourniture des munitions navales au cours de la première moitié du xviii^e siècle : Goyeneche-Valdeolmos, Mendinueta ou Arizcun, par exemple, étaient des financiers navarrais au service de la Couronne espagnole. Toutefois, ils n'étaient que la partie visible de l'iceberg financier de l'État²⁹.

122

LE DÉVELOPPEMENT DE LA POLITIQUE NAVALE

La réorganisation économique, fiscale et financière globale a accéléré la mise en œuvre d'une nouvelle Marine en Espagne. Un chiffre bien connu et souvent cité donne un total de cinquante-neuf bâtiments en 1737 – trente-quatre vaisseaux de ligne et neuf frégates notamment. C'était peu de choses par rapport à la force britannique au même moment, mais très méritoire en comparaison de la relative pauvreté de 1700 – dix-sept galions, huit frégates et sept galères – ou, pire encore, des vestiges de la flotte après la catastrophe de Vigo en 1702. La situation de 1713, après la guerre, n'était pas meilleure. Le fait est que la flotte espagnole était en nombre suffisant à la fin du xvii^e siècle³⁰ et la construction navale n'avait pas faibli ensuite³¹. Toutefois, pendant la guerre, certains facteurs

28 Juan Antonio Sánchez Belén, *La Política fiscal de Castilla durante el reinado de Carlos II*, Madrid, Siglo xxi, 1996, p. 63.

29 Deux nouveaux aperçus du thème des *asentistas* de Navarre dans Agustín González Enciso (dir.), *Navarros en la monarquía española en el siglo xviii*, Pamplona, EUNSA, 2007 et Rafael Torres Sánchez (dir.), *Volver a la « hora Navarra »*. *La contribución Navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo xviii*, Pamplona, EUNSA, 2010.

30 José Patricio Merino Navarro indique 20 navires de guerre – de différents types – et 25 galères en 1700 : « La Armada en el siglo xviii », dans Mario Hernández Sánchez-Barba et Miguel Alonso Baquer (dir.), *Historia social de las fuerzas armadas españolas*, Madrid, Alhambra, 1986, p. 87, 91.

31 On pourrait à nouveau se référer à José Patricio Merino Navarro qui affirme que « la construction navale a continué à la fin du xviii^e siècle, surtout dans les chantiers navals

ont été défavorables tels que l'obsolescence de la flotte existante³² et, surtout, l'hostilité de Louis XIV à la construction de navires en Espagne. En conséquence, l'activité de construction navale s'effondra³³.

Cependant, au cours de la guerre, les projets ne manquèrent pas, bien qu'ils se soient heurtés en pratique à des obstacles significatifs. Le plus connu est le projet de Tinajero en 1713, qui visait à expédier de la toile, des gréements et des installations en Amérique pour amorcer un programme de reconstruction de la flotte sur place. À cette fin, des navires ont été réunis sous le commandement de López Pintado qui avait un intérêt financier dans l'opération. Ce programme fut interrompu lorsque les navires de López Pintado furent utilisés pour le siège de Barcelone en 1714³⁴. En 1713, Patiño, une figure de poids dans la future réforme de la Marine, fut nommé intendant de la Catalogne. Patiño prépara les escadres pour le blocus de Barcelone et l'expédition de Majorque, dont la prise a été le dernier acte militaire de la guerre de Succession d'Espagne. La flotte comprenait quatre vaisseaux de ligne, neuf frégates et six galères, ainsi que d'autres navires de plus petite taille³⁵. Elle utilisait des canons de La Cavada et des boulets d'Eugui, deux manufactures créées au XVII^e siècle, qui connurent une renaissance pendant la guerre de Succession d'Espagne.

Un second programme de construction navale, également à l'initiative de Tinajero et des conseillers français de Philippe V, fut le plan Gaztañeta pour la mise en œuvre de vaisseaux de soixante canons dans les chantiers de l'Orio et de Pasajes pour protéger la flotte des Indes. Ivan Valdez-Bubnov a souligné l'importance de ce projet pour l'élaboration d'un modèle établissant un compromis technologique en lien avec les intérêts politiques de l'Espagne³⁶. Les navires, lancés entre 1715 et 1717, ont pris part aux campagnes de 1717 d'Alberoni, qui duraient depuis 1716. En outre, un élément clé fut la création du poste d'intendant général de la Marine, dont le premier titulaire fut Patiño lui-même.

du nord de l'Espagne. » (*ibid.*, p. 87) ; Christopher Storrs, *La Resistencia de la monarquía hispánica, 1665-1700, op. cit.*, chap. 2.

32 La guerre de Succession d'Espagne n'a pas été courte. Un navire qui était neuf en 1695, par exemple, ne l'était plus dix ans plus tard, juste après le déclenchement de la guerre. Voir José Patricio Merino Navarro, « La Armada en el siglo XVIII », art. cit., p. 92.

33 En réalité, seulement quatre navires ont été construits et un seul d'entre eux était utilisable : *ibid.*, p. 94.

34 Deux travaux fondamentaux sur la reconstruction navale et sa portée : Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico, op. cit.* et Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado. Política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, Mexico, Universidad Nacional Autónoma, 2011.

35 Agustín Ramón Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, Madrid, Actas, 2005, p. 68.

36 Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado, op. cit.*

Sa politique s'inscrit sur la longue durée dans la mesure où il est nommé secrétaire d'État à la Marine et des Indes en 1726, poste qu'il cumule avec celui des Finances, ce qui lui permet ainsi de concentrer les leviers logistiques et économiques. Il conserve la tête de ces ministères pendant dix ans, jusqu'à sa mort en 1736³⁷. À partir de 1717, l'action de Patiño a porté sur trois domaines principaux : la formation des officiers, l'organisation administrative et la construction navale. Au titre des deux premiers domaines, il faut mentionner la création de la *Real Academia de Guardiamarinas* (Académie royale des élèves officiers) à Cadix et la réforme du *Cuerpo General de la Marina* (corps général de la Marine) en 1717, ainsi que la mise en place du régime de l'inscription maritime en 1718. Par ailleurs, cette même année, la Marine prit en charge l'hôpital royal à Cadix. Enfin, en 1726, afin d'organiser la défense des côtes, Patiño créa trois départements de la Marine à El Ferrol, Cadix et Carthagène³⁸, chacun étant associé à un arsenal et un chantier naval.

124

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DE LA FLOTTE :

L'ACMÉ DES CHANTIERS NAVALS DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XVIII^e SIÈCLE

Le développement de la construction navale militaire a fini par transformer des chantiers navals généraux en véritables arsenaux capables d'armer et d'entretenir les navires. Ce changement dépendait d'une volonté politique, poussée par la nécessité, dans la mesure où la flotte exigeait désormais des lieux adaptés. Mais ce processus a été lent, lourd et discontinu. Dans un premier temps, la construction militaire fut supportée par les petits chantiers navals de la Cantabrie et de la Méditerranée³⁹ tandis que le travail a progressivement débuté sur d'autres ports, destinés à devenir des arsenaux, comme La Carraca à Cadix⁴⁰.

37 Avec un bref temps de latence de 1719 à 1720 : il fut d'abord entraîné par la chute d'Alberoni puis fut rappelé en raison de son importance ; Roberto J. López, « José Patiño, un político al servicio del rey Felipe V », dans Secundo L. Perez Lopez (dir.), *Plenitudo Veritatis. Homenaje a Mons. Romero Pose*, Santiago de Compostela, Instituto Teológico Compostelano, 2008, p. 589-590.

38 Les premiers pas vers la création des départements remontent à 1720 ; Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño, op. cit.*, p. 192.

39 En Méditerranée, le chantier naval Sant Feliu de Guíxols a été réactivé pour une courte période ; Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, t. V, *A la mar maderá*, [Madrid, 1880], Valladolid, Maxtor, 2007, p. 235 ; Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño, op. cit.*, p. 134. Une remise à jour avec Pablo de la Fuente de Pablo, Marcel Pujol Hamelink, *La Reial Fàbrica de Vaixells de Sant Feliu de Guíxols, 1715-1721*, Girona, Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 2010.

40 Les travaux de construction de ce qui allait devenir le chantier naval de La Carraca ont commencé en 1717 : José Quintero González, *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2000, p. 61-64.

Bien que les différents départements du ministère de la Marine eussent travaillé activement en ce sens, la construction des arsenaux fut une affaire très lente et les navires continuèrent à être lancés dans les chantiers navals existants. Le passage aux nouveaux arsenaux s'est déroulé progressivement de la façon suivante⁴¹ : jusqu'en 1726, seuls les anciens chantiers navals étaient opérationnels et l'activité était concentrée à La Havane et Guarnizo. De 1726 à 1750, les travaux de construction commencèrent dans les arsenaux, mais les progrès étaient lents et la plupart des navires continuaient à être lancés dans les chantiers navals existants. Jusqu'en 1750, ceux des nouveaux arsenaux, à savoir La Carraca (le chantier d'El Puntal) et El Ferrol (chantier de La Grana), ne lancèrent qu'un seul navire. Enfin, à partir de 1750, les arsenaux complets purent assurer l'essentiel de la construction militaire.

Une poignée de chantiers navals étaient actifs autour de 1700. Les premiers étaient ceux d'Espagne avec Guarnizo, Santoña, San Sebastián et Pasajes, sans compter San Feliu et Barcelone pour les galères méditerranéennes. Mais les navires de guerre n'étaient lancés que dans les chantiers de Guarnizo. À l'étranger, dans les colonies, il y avait d'autres chantiers d'importance diverse, certains stratégiques mais d'une durée limitée, tels ceux de Coatzacoalcos⁴², San Blas et Guayaquil⁴³ sur la côte pacifique de l'Amérique⁴⁴ ou à Manille, qui construisirent des navires de faible tonnage. Le chantier naval ultra-marin le plus important du XVIII^e siècle est sans conteste celui de La Havane⁴⁵.

GUARNIZO ET LA HAVANE

Guarnizo et La Havane construisirent la plupart des navires espagnols au cours de la première moitié du XVIII^e siècle. Situé au fond de l'estuaire de Santander sur la ría de Solía, en face de la jetée de Tijero où était stockée l'artillerie fondue dans les proches usines de La Cavada, Guarnizo est devenu le chantier naval le plus important de Cantabrie et le plus actif d'Espagne vers 1730⁴⁶. L'activité de construction se déplaça progressivement en aval pour bénéficier des eaux

41 José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 343.

42 Antonio Bethencourt Massieu, « El Real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735) », *Anuario de estudios americanos*, n° 15, 1958, p. 371-428.

43 María Luisa Laviana Cuetos, *Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1987.

44 Ils conservèrent une activité, en particulier dans la seconde moitié du siècle, mais sans exploiter leurs pleines possibilités ; José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII, op. cit.*, p. 342.

45 José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008.

46 Pour l'activité de Guarnizo avant 1700, voir Juan Manuel Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993, p. 35-61.

plus profondes afin de lancer de plus gros vaisseaux. Vers le milieu du siècle, quatre cales y étaient en service. Gaztañeta, nommé surintendant des chantiers navals de Cantabrie en 1702⁴⁷, lui-même basé à Guarnizo à partir de 1717, était chargé « d'établir le bon ordre dans la construction⁴⁸ » de tous les navires. Après l'incendie de Santoña par les Français en 1719, l'activité de ce chantier, ainsi que celle de Pasajes et de San Sebastián, passa à Guarnizo. De nombreux administrateurs furent formés dans ce chantier, y compris des personnalités telles que Campillo et Ensenada⁴⁹. De 1716 à 1732, Guarnizo lança vingt-quatre vaisseaux de ligne et frégates⁵⁰. Son activité ralentit progressivement et il fut finalement remplacé par l'arsenal du Ferrol, bien qu'on ait assisté à une reprise de l'activité de ce chantier au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Le chantier de La Havane s'appuyait sur une longue tradition de construction⁵¹ mais son importance réelle débuta lorsqu'il fut inclus dans les plans de relance de la Marine à partir de 1710. Dès lors, il fut transformé en un « site de construction navale permanent⁵² ». La relance de ce chantier sur cette base préfigure sa conversion en un arsenal. Campillo était présent à La Havane de 1719 à 1725 en tant que commissaire de la Guerre avant de passer à Guarnizo⁵³. La restauration du chantier naval ne faisait pas l'unanimité car il existait des divergences d'opinions quant au bien-fondé de stimuler une activité de construction à La Havane. En définitive, en 1713, l'opinion de Bernardo Tinajero l'emporta, essentiellement en raison de la capacité d'approvisionnement en bois américain de l'arsenal. Le chantier devint rapidement très actif en lançant au moins neuf navires de ligne de 1714 à 1725⁵⁴. Son activité fut stimulée à l'occasion de l'ouverture d'un nouveau site de construction près du château de la Fuerza⁵⁵ et après l'obtention d'un financement plus important. Patiño apporta un soutien régulier à La Havane. Sous sa direction, treize navires de ligne y furent construits jusqu'en 1736.

47 Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, *op. cit.*, p. 142.

48 *Ibid.*, p. 231.

49 Nemesio Mercapide, *Guarnizo y su Real Astillero*, Santander, Institución cultural de Cantabria, 1981, p. 51-54.

50 Juan Manuel Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, *op. cit.*, p. 67, n. 90, et p. 100-101.

51 Roger Messegué, « ¿Existió un poder naval hispánico? La reciente historiografía sobre la Marina en tiempos de los Habsburgo (1516-1659) », *Revista de historia naval*, n° 91, 1999, p. 1-15.

52 José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, *op. cit.*, p. 47.

53 Dionisio A. Perona Tomás, *Los Orígenes del ministerio de Marina. La secretaría de Estado y del despacho de Marina, 1714-1808*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura naval, 1998, p. 394.

54 Deux autres avaient été construits en 1700 et 1701 ; José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, *op. cit.* p. 48-50, 54.

55 *Ibid.*, p. 47.

En 1734, les infrastructures furent déplacées dans la baie, à La Tenaza, un site plus grand, notamment pour stocker les matières premières navales⁵⁶.

Bien que la gestion de l'arsenal fût exposée à des désaccords entre les constructeurs et les autorités politiques, l'activité de construction, permise par une attribution de fonds importante, ne fut pas affectée et répondit aux objectifs fixés. Au cours des années de Patiño, Juan de Acosta triompha de ses adversaires. Toujours soutenu par le ministre de la Marine, Acosta était un riche constructeur de navires local doublé d'un fournisseur. Tout en se soumettant aux règles de Gaztañeta, il réussit à prospérer. La mort de Patiño et le remaniement politique qui suivit affectèrent toute l'organisation de la Marine et provoquèrent un retard dans la production de navires. L'activité reprit de nouveau avec Ensenada sous la direction de la Compagnie de La Havane⁵⁷. Au cours des années 1740, La Havane était devenue le plus grand chantier de la monarchie espagnole. Le lancement de navires cessa pratiquement à Guarnizo au cours de ces années-là tandis que treize vaisseaux de ligne étaient construits dans l'arsenal colonial entre 1737 et 1749⁵⁸.

Seuls deux navires furent lancés à La Carraca et deux autres vaisseaux de ligne et une frégate au Ferrol entre 1728 et 1732⁵⁹. En termes de vaisseaux de ligne et de frégates, l'activité cumulée de Guarnizo et La Havane représenta la quasi-totalité de la construction navale espagnole jusqu'en 1750.

RÉVISIONNISME NAVAL AVANT 1733

Étant donné que la monarchie espagnole faisait de la Marine l'une des conditions pour remporter des conflits⁶⁰, il en découle que les principaux exploits militaires de l'Espagne au cours de la première moitié du XVIII^e siècle, et en particulier au cours des années 1730, correspondent à des prouesses navales. Le redressement politique de l'Espagne ne peut pas être expliqué sans prendre également en compte la refonte de sa Marine. Celle-ci fut une condition *sine qua non* des différentes actions outre-mer à partir de 1717. Tout dépendait

⁵⁶ *Ibid.*, p. 55, 57, 60, 74.

⁵⁷ Toute l'activité de la Compagnie de La Havane et ses contrats de construction dans María Montserrat Gárate Ojanguren, *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, 1993, p. 65 sq. ; José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, *op. cit.*, p. 94 sq.

⁵⁸ José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, *op. cit.*, p. 118-119, 135 sq.

⁵⁹ José Patricio Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol nel XVIII secolo », dans Ennio Concina (dir.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Rome, La Nuova Italia Scientifica, 1987, p. 178.

⁶⁰ José Patricio Merino Navarro, « La armada en el siglo XVIII », art. cit., p. 94.

d'une nouvelle Marine, en termes de construction navale mais également de budget et de capacité opérationnelle.

Sardaigne et Sicile, 1717-1718

La première étape de la politique de redressement d'Alberoni était de regagner la Sardaigne à partir de la Sicile toute proche⁶¹. En 1716, avec ce double objectif à l'esprit, il ordonna à Francisco de Varas y Valdés, le *oidor* (juge) de la *Casa de Contratación*, de préparer une escadre alors qu'il tentait de persuader l'Angleterre de soutenir sa cause en échange d'avantages commerciaux importants en Amérique, un arrangement concrétisé par le traité Bubb⁶². Afin d'écarter d'éventuels soupçons quant à la destination de l'escadre préparée à Cadix et dans d'autres ports de la Méditerranée, l'information officielle évoquait le soutien du Saint-Siège contre la pression turque. Cette histoire était d'autant plus plausible qu'une action contre les Turcs avait eu lieu à Corfou en 1716⁶³. Lorsque les ordres furent donnés pour la préparation de la flotte des Indes en 1716, le gouvernement insista sur la nécessité qu'elle soit escortée par les six nouveaux vaisseaux de ligne, alors en construction dans les chantiers qui redémarrèrent dans le nord de l'Espagne. Finalement, comme on l'a déjà souligné, ces navires furent incorporés à l'expédition de Sardaigne.

128

L'invasion de la Sardaigne et de la Sicile a donc été précédée par une réactivation de la construction navale dans le nord de l'Espagne, à Cadix et à Barcelone. En outre, des navires marchands ont également été rassemblés à partir de plusieurs ports de la côte est, y compris certains bâtiments étrangers. De janvier à mai 1718 par exemple, cinquante-huit navires marchands, anglais et français, furent réquisitionnés pour le service royal sur un total de deux-cent cinquante, affrétés dans tous les ports espagnols de Méditerranée. Patiño profita donc du trafic maritime de l'Espagne pour constituer la grande flotte qui devait faire voile vers la Sicile⁶⁴. Mais la construction navale ne fut pas le seul secteur à être réactivé : les fonderies ont également été rétablies. À Valence, une nouvelle fonderie avait déjà reçu une commande pour la fabrication de trente canons de 24 à l'occasion de l'expédition de Majorque en 1715⁶⁵. Ces canons furent également disponibles pour les campagnes suivantes. La

61 Miguel Ángel Alonso Aguilera, *La Conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1977, p. 55.

62 Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979, p. 115-119.

63 Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, op. cit., p. 69.

64 Armando Alberola Romá, « Los fletamentos de buques extranjeros en el puerto de Alicante y su empleo en la expedición a Sicilia del año 1718 », *Revista de Historia Moderna*, n° 10, 1991, p. 263-285.

65 Fernando Gil Ossorio, *Organización de la artillería española en el siglo XVIII*, t. I, *La época de los artilleros empíricos de las guerras de Felipe V*, Madrid, Servicio Histórico Militar, 1981, p. 84.

production fut également renforcée dans la fonderie de canons en bronze de Séville, au moins à partir de 1717⁶⁶. À en juger par l'augmentation du prix payé au fournisseur à partir de 1715, la production a également augmenté à la fonderie de La Cavada. On estime que la phase d'expansion de toutes ces infrastructures a débuté en 1716⁶⁷. Si toute l'activité se trouva concentrée dans des ports à proximité de Barcelone, c'est dans cette ville que les troupes furent embarquées⁶⁸. Selon une estimation récente, la flotte qui mit finalement à la voile depuis Barcelone comprenait neuf vaisseaux de ligne, six frégates, trois galères ainsi que d'autres navires de faible tonnage et quatre-vingts autres de transport dans lesquels furent embarqués 9 000 hommes⁶⁹.

Une fois l'île prise, la plupart des navires retournèrent en Espagne, après avoir chargé des vivres à Cagliari. À Barcelone, les navires de transport furent réquisitionnés pour des entreprises futures⁷⁰. L'expédition de l'année suivante contre la Sicile était en partie déjà préparée par cette première mobilisation. Cette expédition de 1718 comprenait douze vaisseaux de ligne, dix-sept frégates et galères, plus sept autres embarcations plus petites. Les navires de transport étaient au nombre de 276, plus 123 tartanes, afin d'embarquer les 36 000 hommes⁷¹ nécessaires pour prolonger l'invasion de l'année précédente. Les navires utilisés en 1718 peuvent servir de point de repère pour nous aider à estimer les ressources navales minimales de l'Espagne à cette époque. La flotte totalisait trente-six navires, dont des vaisseaux de ligne, des frégates et des galères. Il s'agit sans doute d'une estimation basse mais elle reste plus élevée qu'au moment de l'expédition de Majorque en 1715. En outre, d'autres bâtiments opéraient au même moment en Atlantique. De 1716 à 1725, les chantiers navals espagnols lancèrent quinze vaisseaux⁷², un effort important compte tenu des possibilités de l'époque si on le compare avec les douze vaisseaux disponibles en 1730⁷³.

66 La production moyenne de canons entre 1717 et 1728 était de vingt-huit (sans qu'il soit possible d'indiquer la production par année), légèrement supérieure à la moyenne des années précédentes ; Antonio Aguilar Escobar, *Cañones de bronce para el ejército. Historia de la Real Fundición de Sevilla en el siglo XVIII*, Madrid, Colección Adalid, Ministerio de Defensa, 2010, p. 235.

67 José Alcalá-Zamora, *Liérganes y La Cavada. Historia de los primeros altos hornos españoles (1622-1834)*, [1974], Estvdio, Santander, 2004, p. 106, 109.

68 Miguel Ángel Alonso Aguilera, *La Conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*, *op. cit.*, p. 58.

69 Agustín Ramón Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, *op. cit.*, p. 70. Les chiffres peuvent varier, y compris dans les sources contemporaines : Alonso Aguilera, *La Conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*, *op. cit.*, p. 63-65.

70 *Ibid.*, p. 101.

71 Agustín Ramón Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, *op. cit.*, p. 70.

72 José Alcalá-Zamora, *Liérganes y La Cavada*, *op. cit.*, p. 63.

73 José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, *op. cit.*, p. 357.

Bien que le potentiel naval de l'Espagne ait augmenté à cette époque, tous les navires n'étaient pas encore d'un tonnage suffisamment important pour une bataille d'escadre. La défaite à la bataille de Cap Passaro en août 1718 ne rend pas compte de la puissance de l'Espagne à cette époque car, dans ce cas précis, un petit groupe de bâtiments espagnols qui n'étaient pas rangés en ordre de bataille – la Grande-Bretagne n'avait pas déclaré la guerre – se trouva en nette infériorité face à une escadre britannique beaucoup plus puissante. La plupart des vaisseaux de ligne espagnols de l'époque n'étaient que des soixante canons tandis que presque toute la flotte britannique était composée de quatre-vingts ou quatre-vingt-dix canons⁷⁴. La Marine espagnole s'améliorait constamment mais les résultats n'étaient pas encore à la hauteur des efforts consentis.

Les années 1730

130

La période qui suivit les années 1720 permit aux gouvernants de renforcer la Marine. Les succès espagnols furent bien plus importants au cours des années 1730, avant même l'ouverture du nouveau chantier naval du Ferrol. Bien que les tensions internationales subsistassent – avec une brève escarmouche contre la Grande-Bretagne en 1727-1728 –, ces années peuvent être considérées comme un moment de paix. Pour autant, l'activité de construction navale ne faiblit pas pendant cette période, préparant les interventions ultérieures. Trois moments clés peuvent être identifiés au cours des années 1730 : 1731, 1732 et 1733. La première année est celle de l'arrivée de l'infant don Carlos en Italie. À cette époque, les bâtiments espagnols étaient d'une taille sensiblement accrue ; des bâtiments de soixante canons existaient toujours mais il y avait de plus en plus de soixante-dix et quatre-vingts canons⁷⁵. Cette fois-ci, le contrôle de la mer se trouva assuré, surtout lorsque la Grande-Bretagne eut apporté son amitié et son soutien. L'année 1732 nous emmène en Afrique. Profitant d'une situation diplomatique favorable, l'Espagne décida de reprendre Oran⁷⁶. Cette année-là, une importante expédition fut préparée, illustrant la puissance et la capacité militaire et navale nouvelles de l'Espagne. Cette campagne avait été précédée par un armement continu dans les ports espagnols. Navires et troupes, vivres et armes furent rassemblés à Barcelone, Carthagène, Malaga et Alicante. Philippe V ne fit pas mystère que ces préparatifs étaient destinés à reprendre Oran. La flotte était composée de 611 voiles. Les

74 Agustín Ramón Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, op. cit., p. 71-73.

75 Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, op. cit., p. 198.

76 Pour Oran, voir Luis Fe Canto, « Oran (1732-1745). Les horizons maghrébins de la monarchie hispanique », *L'Atelier du Centre de recherches historiques*, 2011, en ligne, disponible à l'adresse <http://acrh.revues.org/4592>, mis en ligne le 4 décembre 2012, consulté le 24 mai 2017.

navires de guerre n'étaient pas nombreux : douze vaisseaux de ligne, sept galères et d'autres navires plus petits⁷⁷. Après un succès initial et une contre-attaque berbère, un renfort de six vaisseaux et vingt-cinq navires de transport dut être envoyé pour mener à bien la conquête⁷⁸.

En tout cas, la force navale de l'Espagne à cette époque était plus importante que les chiffres précédents pourraient le suggérer. En 1732, la Marine espagnole avait certainement cinquante-et-un vaisseaux de ligne, et on dénombre plus de 3 000 canons, des données représentant le maximum connu pour le XVIII^e siècle⁷⁹. Toutefois, au cours de ces années, il n'y a pas eu d'augmentation significative de la production. En 1735, vingt navires furent construits, huit de plus qu'en 1730⁸⁰, mais la fonderie de canons de bronze de Séville conservait un rythme de production identique à celui de la décennie précédente⁸¹. De même, il n'y a pas eu de changements significatifs dans la fonderie de La Cavada. Les réussites navales des années 1730 ont été rendues possibles par la production de la décennie précédente et la réutilisation des navires et des équipements, dès lors que les pertes avaient été faibles. À n'en pas douter, la période de paix a été décisive dans la construction de la puissance espagnole telle qu'elle se manifesta à partir de 1732.

La logistique de 1733

Comment toutes ces expéditions ont-elles été organisées ? Nous connaissons des détails de la fin de l'expédition de 1733 qui permettent de comprendre la gestion de l'ensemble. La flotte, qui est partie de Barcelone, a été constituée par des bâtiments qui étaient déjà amarrés dans ce port et par quelques autres venus d'Alicante. Parmi les navires disponibles à Alicante en août 1733, certains ont navigué directement pour l'Italie et d'autres sont d'abord allés à Barcelone. Les provenances de cette flotte étaient variées. Les premiers mouvements ont été réalisés à partir du Ferrol où une escadre de quatre vaisseaux de ligne et une frégate a navigué vers Cadix, rejoignant une escadre plus importante sous les ordres de Serrano⁸². Après cette première jonction, un navire s'est rendu à Ceuta pour embarquer le régiment de Navarre. Ensuite, tous les navires ont avancé vers Malaga pour se joindre à l'escadre de Justiniani (six autres bâtiments) et, jugeant inutile de se rendre à Carthagène, la flotte se dirigea vers Alicante. Comme

77 Cent-neuf autres « navires de transport » étaient mentionnés qu'on ne peut pas identifier comme des vaisseaux de ligne ; Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, *op. cit.*, p. 199-200.

78 *Ibid.*, p. 203.

79 José Alcalá-Zamora, *Liérganes y La Cavada*, *op. cit.*, p. 109.

80 José Patricio Merino, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, *op. cit.*, p. 357.

81 Aguilar Escobar, *Cañones de bronce para el ejército*, *op. cit.*, p. 236.

82 Sur l'escadre du Ferrol voir González Enciso, « La escuadra de Ferrol, 1733 », *op. cit.*, p. 23-59.

au moment de l'expédition vers Oran⁸³, ce port est devenu un des lieux de rassemblement de la flotte espagnole, un site d'avitaillement et une zone d'attente. Le choix d'Alicante correspond à un impératif stratégique évident. Au moment de l'arrivée de l'escadre en août, la destination italienne n'était pas encore révélée et la guerre de Succession de Pologne n'avait pas encore éclaté. L'Espagne pouvait jouer la carte de la surprise, ou du moins essayer, en feignant un mouvement vers Alger pour bombarder la ville. Le calendrier de tous les mouvements des navires jusqu'à leur arrivée à Alicante s'est décomposé de la façon suivante : les préparatifs ont débuté au Ferrol et à Cadix en janvier 1733 ; le 14 juin, l'escadre a quitté El Ferrol et est arrivée le 30 juin à Cadix ; le 15 août, l'escadre a levé l'ancre à Cadix et est arrivée à Alicante le 22. Dix vaisseaux de ligne étaient dans ce port, dont quatre venaient du Ferrol, deux autres de Malaga, et les quatre derniers de Cadix. Tous étaient pratiquement au complet (tableau 1).

Tableau 1. Navires stationnés à Alicante en août 1733, avec leurs équipages⁸⁴

Navire	Type ⁸⁵	Équipage effectif	Reste à enrôler	Équipage total prévu
Príncipe	Vaisseau	717		717
Reyna	id.	657		657
Santa Ana	id.	637		637
San Isidro	id.	586		586
Santiago	id.	572		572
San Felipe	id.	677		677
León	id.	484	66	550
Galicia	id.	382	168	550
Constante	id.	463	87	550
Real Familia	id.	403	117	520
Conquistador	Galion	434	106	520
Fuerte	id.	365	155	520
Paloma	Frégate	275		275
Vulcano	Canonnière	86		86
Storope	id.	87		87
Relámpago	id.	28		28
Trueno	id.	29		29
Total des équipages		6 882	699	7 581

⁸³ Luis Fe Canto, *Oran (1732-1745). Les horizons maghrébins de la monarchie espagnole*, thèse sous la direction de Bernard Vincent, Paris, EHESS, 5 décembre 2011.

⁸⁴ AGS, SM, 430, *Estado de las tripulaciones y guarniciones efectivas en los bageles que componen la armada del mando del Teniente General D. Antonio Serrano según revista pasada a sus bordos en 23 del presente mes, con expresión de las plazas que faltan para el completo de sus equipages y de las que estos se deben componer*. Le tableau initial donne des informations plus détaillées sur le nombre d'officiers à bord de chaque navire qui n'ont pas été enregistrées ici.

⁸⁵ La liste conservée à Simancas, citée dans la note précédente, ne permet pas d'identifier individuellement chaque navire. Ils l'ont été à partir de deux listes, l'une de 1731 et l'autre de 1737, élaborées par Fernández Duro dans *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (op. cit., p. 198, 224-225).

La frégate *Hermiona*, qui venait du Ferrol, doit également être ajoutée à cette liste. La raison de son absence dans ce tableau est probablement liée à son utilisation pour convoier les navires marchands entre Alicante et Barcelone. La liste montre que six navires n'avaient pas encore complété leurs équipages tandis que les autres étaient prêts. Les mois d'août à octobre furent occupés aux préparatifs, y compris le stockage des vivres en tonneaux et fûts et, surtout, la construction d'écuries de bord pour le transport des chevaux nécessaires au débarquement. Certains des régiments qui faisaient partie de l'armée furent cantonnés autour d'Alicante et de Valence. Au cours de cette période, le général Antonio Serrano mourut à Alicante et fut remplacé par Clavijo.

Aucun mouvement n'eut lieu ensuite jusqu'au 25 octobre. Le retard était de nature politique car toutes les dispositions logistiques étaient prises. Le 25 octobre, le pacte de Famille fut conclu avec la France – même s'il ne fut officiellement signé qu'en novembre. À ce moment-là, des ordres imposèrent aux escadres de se déplacer dans deux directions. Le 9 novembre, une partie de la flotte, sous le commandement d'Alderete, comprenant quatre vaisseaux, huit bataillons et un minimum de bâtiments de transport, s'engagea pour Livourne, ce qui n'eut lieu que. Avec le reste de la flotte (six vaisseaux seulement) et tous les bâtiments de transport, Clavijo eut ordre d'appareiller pour Barcelone selon le plan suivant : il attendrait à Alicante jusqu'au moment où seraient embarquées toutes les troupes stationnées à Barcelone et une fois parvenu dans ce port il n'y resterait que le temps d'y faire sa jonction avec les bâtiments présents qu'il y trouverait (probablement au nombre de dix) ayant les troupes à leur bord. Cet embarquement eut lieu le 15 novembre et ce même jour Clavijo reçut l'ordre d'appareiller pour Barcelone. Quelques jours de plus furent nécessaires pour que les navires quittent Barcelone. Ensuite l'expédition de Clavijo fut à son tour divisée en deux. Les navires transportant les soldats firent route pour l'Italie, où les attendait Alderete, tandis que les navires de transport naviguèrent vers Antibes pour embarquer les chevaux, arrivés par voie terrestre avec Montemar, avant de passer à Gênes ou à La Spezia. En décembre, toutes les troupes étaient en Italie.

Hommes, vivres et chevaux

Pour terminer, quelques mots concernant les problèmes du rassemblement des marins, des vivres et des chevaux. En ce qui concerne les marins, nous disposons d'informations précises sur l'escadre du Ferrol. Les marins enrôlés venaient de Galice, de Cantabrie, de Biscaye, et probablement de l'autre province basque de Guipúzcoa. Pour les rassembler, le capitaine général du Ferrol, Cornejo, dut demander aux agents du roi de les recruter dans les différentes provinces de la région. Des problèmes sont apparus dans le seul cas de la province de

Guipúzcoa, où l'opération a dû être sanctionnée par le conseil provincial. Dans les autres provinces, les problèmes se résumaient plutôt à la disponibilité des hommes et leur transport, dans la mesure où la navigation sur la mer cantabrique était difficile en hiver. Enfin, l'escadre du Ferrol leva l'ancre en juin avec un équipage d'environ 2 850 hommes⁸⁶. Le processus semble identique à Cadix et Malaga bien qu'il restât à fournir encore 699 hommes (**tableau 1**). Les équipages finirent d'être constitués à Alicante puisqu'ils étaient au complet quand les navires partirent pour Livourne ou Barcelone.

134

Quant aux vivres, l'escadre du Ferrol, au moins pour le voyage jusqu'à Cadix, a été approvisionnée à partir des stocks de l'arsenal fournis par le munitionnaire général. Pour le reste du voyage et la Marine dans son ensemble, les fournitures provenaient de deux sources principales : d'une part, les fournitures de l'arsenal de Cadix et d'autres ports ; d'autre part, le recours *ad hoc* à des commerçants locaux lorsqu'elles venaient à manquer, soit parce qu'elles périssaient vite, ou simplement parce que le séjour de l'escadre était plus long que ce qui avait été prévu initialement. Chaque fois que ces circonstances se produisaient, la Marine puisait dans les ressources locales. Des problèmes d'avitaillement n'ont pas manqué de se poser dans le contexte de l'approvisionnement d'une flotte de 7 500 hommes sans compter les bataillons de soldats à bord des navires. Cette « population flottante » a représenté une charge significative pour les ressources locales. Par ailleurs, toutes ces provisions ont dû être payées, ce qui a représenté un casse-tête supplémentaire. Le munitionnaire était rétribué conformément aux contrats qui le liaient à ses fournisseurs, afin d'éviter aux intendants d'avoir à supporter eux-mêmes ces coûts, mais ceux-ci devaient payer les factures pour les achats locaux. Dans ces conditions, les intendants eurent été contraints de demander davantage de fonds au trésorier général⁸⁷. Cet argent est finalement arrivé mais non sans difficultés administratives. Les délais ne furent pas le problème parce que dans ce cas, l'argent est arrivé avant même que le processus de prise de décision politique ne démarre.

La tâche qui réclamait le plus de temps était la préparation des navires destinés au transport des chevaux. Ce qui est intéressant c'est que ce problème n'avait pas été soulevé avant le mois d'août⁸⁸, à la grande surprise des intendants Campoflorido et Sartine, ce qui reflète le degré de secret sur la destination réelle de cette flotte car des chevaux auraient été inutiles pour prendre Alger. En revanche, leur présence aurait attiré l'attention sur les buts réels de l'expédition. Pourquoi n'avoir pris aucune disposition appropriée pour ce

⁸⁶ González Enciso, « La escuadra de Ferrol, 1733 », art. cit., p. 41.

⁸⁷ L'intendant qui a organisé toute l'opération à Alicante était Campoflorido, l'intendant de Valence. À Barcelone, c'est l'intendant Sartine qui s'est occupé de l'opération.

⁸⁸ La documentation pour ces mois est conservée dans AGS, SM, 430-1.

transport, même en secret ? Il y a deux réponses possibles à cette question : soit parce que l'on considérait avoir assez de temps soit parce que l'intervention en Italie n'était pas encore certaine, et dépendait d'un accord définitif avec la France qui n'eut lieu que le 25 août. En d'autres termes, l'absence de dispositions pour le transport des chevaux pourrait montrer que les options opérationnelles étaient encore ouvertes. En outre, Alger et l'Italie n'étaient pas des objectifs incompatibles. Jusqu'à l'escale à Alicante, n'importe quelle décision pouvait être prise, la flotte stationnant plusieurs mois dans ce port avant de se diriger vers Barcelone.

La préparation réelle du transport des chevaux est également intéressante. Conserver le secret impliquait de travailler dans une certaine improvisation. Deux mille chevaux ont été demandés, soit un effort considérable. Cela nécessitait de trouver non seulement les navires de transport nécessaires mais également de rester à quai le temps de construire des écuries à bord. Il fallait alors rechercher des charpentiers qualifiés, en particulier à Alicante où la plupart des mangeoires ont été réalisées. De là, les bâtiments de transport, désormais convenablement équipés, ont fait route vers Barcelone où des dispositions semblables avaient été prises. Patiño garda un œil très attentif sur l'ensemble de l'opération. Le ministre s'enquêrait régulièrement du progrès de l'entreprise notamment lorsque les délais devinrent très serrés à la fin du mois d'août. Campoflorido informa régulièrement Patiño sur le nombre de navires prêts à partir à Barcelone avec des écuries à bord. Ces échanges permettent de préciser la nature des navires employés. Il s'agissait de tartanes, de saètes et d'autres navires similaires. Ils vinrent d'une zone assez large, non seulement d'Espagne mais également de France, d'Angleterre et d'Italie. Leur tonnage variait d'environ soixante-dix tonnes pour les plus petits jusqu'à deux-cents tonnes pour les plus grands. Le tonnage médian aurait été d'environ cent à cent-vingt tonnes. Le nombre de chevaux embarqués par chaque navire était peu important : de vingt à trente, en fonction du tonnage. Une centaine de navires de transport furent donc nécessaires pour transporter les deux mille chevaux. Ces bâtiments auraient été envoyés à Barcelone non seulement pour leur contrôle et l'enregistrement mais aussi pour être équipés des éléments nécessaires, notamment de sangles et de selles. Mais les chevaux eux-mêmes, comme nous l'avons déjà souligné, furent embarqués à Antibes. Les chevaux étant sujets au mal de mer, le trajet maritime devait être le plus court possible.

La participation à la guerre nécessite une préparation à long terme. D'un point de vue technique, les opérations étaient toujours les mêmes avec la préparation des navires, leur équipement, la formation de l'équipage, etc.,

mais, au XVIII^e siècle, l'ampleur de ces opérations était devenue si importante qu'elle obligeait l'État à faire appel à toutes ses ressources : hommes, navires, vivres, armes, argent. Aucune de ces ressources n'a été prélevée sur un seul lieu ; elles ne pouvaient pas être tirées seulement là où étaient préparées les escadres et c'est finalement tout le territoire espagnol qui fut concerné, en métropole comme dans les colonies. Selon toute probabilité, la plupart des navires qui ont participé à des expéditions vers l'Italie avaient été construits à La Havane et une bonne partie de l'argent dépensé par la Marine venait des revenus du tabac ou des produits américains, tandis que les marins étaient originaires de toutes les régions d'Espagne. Ce qui frappe à l'analyse de cet effort, c'est la capacité de coordination du gouvernement – dans ce cas particulier Patiño et ses collaborateurs – qui a permis de lever aussi rapidement les moyens nécessaires à l'entrée en guerre.

LES FOURNISSEURS LOCAUX DE L'ARSENAL DE BREST AU XVIII^e SIÈCLE

Olivier Corre

Université de Nantes, CRHIA EA 1163

Posons d'emblée l'importance des besoins d'un arsenal de Marine sous l'Ancien Régime. Dans l'inventaire presque infini des matières premières et des fournitures consommées dans cet espace industriel, il faut tenir compte de leurs quantités et de la diversité de leurs origines. Un port engloutit bois, chanvres et fers, jusqu'aux bougies de cire jaune, aux registres de papiers ou aux bois de genêts pour chauffer ses bureaux... La question de l'approvisionnement des arsenaux a longtemps été mal connue, jusqu'à la synthèse récente de David Plouviez sur les matériaux de construction navale militaire au XVIII^e siècle dans laquelle l'auteur insistait sur la nécessité d'une approche économique et sociale de l'histoire de la Marine française¹. La mobilisation navale d'un État repose en partie sur sa capacité à financer celle-ci et à mettre en action des partenaires, fournisseurs et entrepreneurs. Dans ce contexte, il s'agit de croiser le champ de l'histoire du droit et de l'administration² – contractualisation des besoins, forme de la délégation de service public, processus de prise de décision, etc. – avec les apports d'une histoire économique et financière en plein renouvellement³.

L'identification des acteurs économiques au service de la Marine doit être au cœur de ce renouvellement historiographique. Des fournisseurs importants, parfois quelques banquiers et trésoriers de la Marine, ont fait l'objet d'études,

- 1 David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014.
- 2 Sur ce point, il faut souligner les apports du colloque « La liasse et la plume, » organisé à l'université de Lorient, en juin 2014, par Sylviane Llinarès et Jörg Ulbert, où il s'est agi de réinvestir l'histoire de l'administration du secrétariat d'État à la Marine : *La Liasse et la Plume. Les bureaux du secrétariat d'État de la Marine (1669-1792)*, Rennes, PUR, 2017.
- 3 Pour une mise au point sur la vitalité de l'histoire économique en France comme à l'étranger : Jean-Claude Daumas (dir.), *L'Histoire économique en mouvement entre héritages et renouvellements*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2012. Voir en particulier Didier Terrier, Philippe Minard et Corine Maitte, « L'histoire du commerce et de l'industrie à l'époque moderne : entre héritage assumé et pistes nouvelles », *loc. cit.*, p. 99-124.

mais uniquement à cause de leur surface financière à une échelle macro-économique⁴. Jusqu'à récemment, les autres n'étaient guère évoqués par les travaux historiques⁵, et l'étaient seulement s'ils atteignaient une envergure économique notable⁶. La difficulté à repérer les plus modestes, à cause d'un manque évident de sources au niveau local mais également national, conduit à minorer ou ignorer leur activité dans la geste navale du Royaume. Pourtant, à une échelle micro-économique, ils sont indispensables à l'exercice quotidien d'un arsenal de Marine, notamment au moment d'un conflit⁷. C'est le cas à Brest, principal port militaire français, où l'on retrouve, aux côtés de ceux d'envergures nationale et provinciale, d'autres fournisseurs représentant un vivier local pas toujours aisé à identifier.

Cet article ambitionne de dessiner les contours socioéconomiques de ce groupe d'hommes au cours de la guerre d'Indépendance américaine, période qui a contribué à en mobiliser de nombreux. Les registres du Conseil de Marine de l'arsenal⁸, chargé de l'approbation et du suivi des marchés, permettent d'esquisser un essai de typologie des fournisseurs locaux. Au travers de la procédure réglementaire imposée aux administrateurs de Brest dans la passation des marchés d'approvisionnement, une pléthore d'informations hétéroclites émerge, qui permettent de donner du relief à l'ensemble de ces figures méconnues.

138

LE CADRE JURIDIQUE DE LA FOURNITURE DES ARSENAUX DE MARINE

Si depuis Colbert la fourniture des arsenaux relève théoriquement de l'adjudication publique, en cette fin d'Ancien Régime, le cadre réglementaire

4 Denise Ozanam, *Claude Baudard de Sainte-James. Trésorier général de la marine et brasseur d'affaires (1738-1787)*, Genève, Droz, 1969.

5 Voir la synthèse de David Plouviez, « *Contractors and French Royal Dockyards, xviith-xviiith Century* », *International Journal of Maritime History*, à paraître fin 2015 (nous remercions l'auteur pour la communication de son texte). Caroline Le Mao travaille également sur le milieu des fournisseurs de la Marine pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, un conflit où la mobilisation économique est comparable avec celle de la guerre d'Indépendance américaine (Caroline Le Mao, « La guerre : un stimulant économique ? Bordeaux et la guerre de la Ligue d'Augsbourg, 1688-1697 », *Histoire, économie et société*, vol. 1, n° 32, 2013, p. 3-17).

6 Olivier Corre et David Plouviez, « Jean-Charles Dujardin de Ruzé entrepreneur et fournisseur de la Marine française (1716-1783) », *Histoire, économie et société*, vol. 3, n° 34, 2015, p. 122-138 ; David Plouviez, « Leblanc de Marnaval et Babaud de la Chaussade au coeur de l'approvisionnement métallurgique de la Marine de guerre française au xviii^e (Nivernais-Berry) », *Actes du colloque Nivernais et Marines*, Guérisny, Les Amis du Vieux Guérisny, 2009, p. 169-183.

7 David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au xviii^e siècle*, op. cit., p. 140.

8 Service historique de la Défense, Marine, Brest (ensuite SHD-B), 3A, Conseil de la Marine et commissions (1745-1901).

a évolué. À quelles modalités contractuelles sont désormais soumis les fournisseurs locaux de l'arsenal ?

Une fonction centrale du Conseil de Marine

Au bicéphalisme portuaire incarné par l'intendant et le commandant, les réformes de Sartine de 1776 ont substitué un exécutif collégial qui reprend les compétences de l'ancien conseil de construction dans chacun des trois arsenaux historiques. La nouvelle instance est présidée par le commandant du port et comprend l'intendant, le directeur général de l'arsenal, le commissaire général, et le major de la Marine et des armées navales : « Le contrôleur de la Marine sera le secrétaire du Conseil, et n'aura pas de voix, excepté dans les cas où il s'agira de marchés et d'adjudications⁹. » L'ordonnance donne surtout la procédure pour fournir l'arsenal :

Les marchés et adjudications de tous les ouvrages et approvisionnements, et de tous les traités pour fournitures quelconques, et au-dessus de la somme de quatre cents livres, seront faits et arrêtés par l'intendant, en présence du Conseil : et lesdits marchés, traités et adjudications, seront revêtus de la signature de tous les membres du Conseil ; ils seront faits doubles, et envoyés par l'intendant au secrétaire d'État, ayant le département de la Marine, qui les renverra revêtus de son approbation, si lesdits marchés, adjudications et traités sont approuvés par Sa Majesté¹⁰.

Le calendrier reprend quelques titres de l'ordonnance de 1765, notamment en ce qui concerne l'organisation générale. Ainsi, l'intendant remet en août au Conseil de Marine un projet des approvisionnements nécessaires pour les armements et autres opérations ordonnées par la Cour pour l'année suivante. Il est rapporté au ministre au début du mois de septembre, puis le Conseil choisit les échantillons et modèles des marchandises :

Il sera dressé des affiches qui contiendront les espèces et les quantités de différentes marchandises dont le port aura besoin d'être pourvu ; ces affiches seront publiées et mises dans les places publiques des villes et bourgs du voisinage des arsenaux ; et elles seront insérées dans les papiers publics, et il en sera envoyé aux négociants des villes les plus commerçantes de la province et des lieux où les marchandises sont les plus abondantes, en sorte qu'ils puissent faire leurs offres, et qu'on ait le temps de recevoir avant le jour fixé pour l'adjudication au

9 S.v. « Conseil de Marine permanent », dans *Encyclopédie méthodique. Marine* (désormais *EMM*), 1783, t. I, Paris, Panckoucke, p. 444.

10 *Ibid.*, p. 446.

rabais de chaque espèce de marchandises ou de leur convertissement¹¹. Cette adjudication se fera tous les ans, au commencement du mois d'octobre.

Les premiers rabais seront reçus au jour nommé en présence du conseil et portes ouvertes ; et si la fourniture est considérable, il y aura trois remises de trois jours chacune ; l'adjudication sera faite par l'intendant, à l'extinction de la bougie, au moins-disant à la troisième remise dont il sera délivré des actes en forme, par le secrétaire du Conseil, en sa qualité de contrôleur de la Marine, si dans les vingt-quatre heures ensuite, il ne se présente plus personne pour rabaisser. Ledit acte sera signé par tous les membres du Conseil, et copie en sera envoyée par l'intendant, au secrétaire d'État ayant le département de la Marine¹².

Les échantillons ou modèles présentés avant l'adjudication sont ensuite cachetés par le commandant, l'intendant, le fournisseur et le contrôleur, ce dernier les conservant ensuite dans les magasins à des fins de vérification lors des livraisons¹³. Sans surprise, le Conseil de Marine doit statuer sur de nombreuses fournitures différentes. Ainsi, le 2 décembre 1780, indique-t-il avoir « accepté exprés[s]em[en]t du Conseil quatre traités pour fourniture de bois de const[ructi]on à faire par les S[ieu]rs Sauty, Boreau de la Besnardière, de Linière et Sébois, une soum[issi]on pour des chemises de forçats et le traité d'affrètement du n[avi]re *L'Aurore*¹⁴ ».

Avec la montée en puissance de l'arsenal pour préparer la guerre d'Indépendance, les forts besoins entraînent une augmentation du nombre de marchés à agréer. Aussi, conformément à l'ordonnance, c'est une procédure accélérée qui est suivie pour les marchés les plus modiques :

Le Conseil nommera, tous les mois, trois de ses membres, ou tels autres officiers qu'il lui plaira commettre, pour assister, pendant le mois, aux marchés d'ouvrages ou de fournitures dont le prix n'excédera pas la somme de quatre cents livres ; et les commissaires nommés par le Conseil signeront lesdits marchés, et en feront leur rapport au conseil à la première séance¹⁵.

À Brest, ce commissaire est nommé le 3 avril 1777¹⁶. En 1780, « M. de Montécler [...] d[irect]eur du port a été chargé de continuer le même service¹⁷ ». Son travail en amont nous échappe. *A posteriori*, il « a rendu compte

11 Ce terme désigne la transformation des matières premières à opérer par les ateliers.

12 *EMM, op. cit.*, p. 446.

13 *Ibid.*, p. 447.

14 SHD-B, 3A 92, 2 décembre 1780.

15 *EMM, op. cit.*, p. 446.

16 SHD-B, 3A 92, 3 avril 1777.

17 *Ibid.*, f° 2, 12 février 1780.

des marchés de 400 l.t.¹⁸ et au-dessous qui ont eu lieu pendant le mois et à la passation desquels il a assisté. Ce rap[p]ort a été ap[p]rouvé par le Conseil¹⁹ ». Les archives brestoises ne semblent pas conserver de liste de ces marchés ni les noms de leurs fournisseurs.

Les modalités contractuelles de la fourniture

La fourniture des ports et arsenaux se déroule selon un système de marchés publics conclus localement suivant la procédure. L'ordonnance de 1765, reprenant certains titres de celle de 1689, prévoit deux démarches principales pour contracter un marché avec la Marine : la soumission et l'adjudication.

La soumission est par définition l'initiative d'un fournisseur. Il propose le prix de la prestation, par exemple l'affrètement de son navire par l'État. Si la soumission est déposée dans un port breton, son traitement est fait sur place par le commissaire de la Marine, à défaut par le responsable des classes. Si elle concerne le département de Brest (la Bretagne) les bureaux de l'intendant ont autorité. Lorient, tout en dépendant de Brest, est l'objet de marchés propres²⁰.

Soumissions, propositions chiffrées et devis sont déposés au Conseil de Marine. Celui-ci nomme en son sein pour les examiner, des commissaires, officiers de vaisseau, de port ou d'administration. L'intendant communique ensuite les tarifs à la Cour et des échanges s'ensuivent avec les services centraux de la Marine. Si le Conseil de Marine l'accepte, la soumission devient un marché, dit de gré à gré, débutant généralement au 1^{er} janvier suivant. Le durcissement du contrôle réglementaire est parallèle à l'accroissement des dépenses publiques au cours du conflit. En 1781, dans une lettre adressée au comte d'Hector, commandant de la Marine, et à Faissolle de Villeblanche, ordonnateur à Brest, le ministre porte leur recommandation « qu'aucun marché proposé ne soit désormais arrêté dans la séance dans laquelle il sera présenté²¹ ». Cette disposition invite à ménager un temps de réflexion et, éventuellement, d'échanges avec le futur fournisseur. Toutefois, si les discussions entre l'arsenal et Versailles à propos des contrats d'approvisionnement sont transparentes, il n'en va pas de même pour celles, qui n'ont pas manqué d'exister, entre le Conseil de Marine, représenté le plus souvent par l'intendant, et les fournisseurs. L'historicisation des discussions préalables à la conclusion ou non d'un marché nous échappe pour l'essentiel :

18 Livres tournois.

19 *Ibid.*, 3A 5, p. 355, 30 janvier 1779.

20 Le port de Brest est comptable des dépenses pour Lorient (1775-1777) (*Ibid.*, 1A 101 f° 9, 12 juin 1775), mais toutes leurs dépenses sont constatées et ordonnées séparément (*Ibid.*, f° 54, 5 avril 1777).

21 *Ibid.*, 3A 92/90, 10 novembre 1781.

seules quelques bribes les trahissent dans les papiers de l'arsenal, à l'occasion d'une négociation difficile, ou lorsque le Conseil doit justifier de son refus de signer un contrat auprès du secrétariat d'État.

Dans le second mode, l'adjudication, c'est le département de la Marine qui procède à un appel d'offres par voie d'affichage dans les principales places de la province. Un entrepreneur se propose alors, sous la forme d'une société homonyme, le plus souvent constituée *ad hoc*. Il doit fournir une caution et obtenir l'agrément du Conseil ou du ministre de la Marine. En octobre, l'adjudication a lieu devant le Conseil, à l'extinction de la bougie. Après un jour sans que personne ne rabaisse, le moins-disant l'emporte. Le prix fixé est dès lors non révisable²² et est porté dans les actes de la société. En revanche, celle-ci est assurée du monopole de son marché, pour la durée fixée par l'adjudication, le plus souvent trois ans, sauf à faire défaut sur la quantité ou la qualité des produits livrés. Le marché des drogues simples pour les hôpitaux de Marine et les coffres de médicaments à la mer, du 1^{er} octobre 1777 au 1^{er} janvier 1779, offre un exemple du processus. L'intendant, Arnaud de Laporte, « ayant fait afficher et publier, dès le 4 juin dernier, tant à Brest que dans les principales villes de la province, que ce jour d'hui, à cinq heures et demie du soir, [il sera procédé] l'adjudication définitive », reçoit en présence du Conseil de Marine les offres des particuliers qui s'étaient inscrits au contrôle pour connaître les conditions et déposer leurs observations. Le sieur Bermond²³, apothicaire à Brest, est le moins-disant avec 11 % de rabais sur les prix proposés à la suite des conditions. Mais il demande, à chaque livraison, le paiement en lettres de change sur le trésorier général de la Marine à Paris (un tiers à trois usances, un tiers à quatre usances, un tiers à six usances²⁴), le règlement s'étalant par tiers entre trois et six mois : « Et à l'instant le S[ieur] Perron, l'un des concurrents pour l'adjudication, ayant tiercé et porté le rabais à quatorze pour cent, et le S.[ieur] Bermond adjudicataire n'ayant point proposé de rabais, nous avons reçu le tiercement dudit S.[ieur] Perron, et il est resté chargé de ladite fourniture ». La caution de Jacques Perron est le sieur Berubé-Cotentin,

142

22 À l'issue de la guerre, le marquis de Castries tente de mettre fin à un marché du 1^{er} février 1780 avec le sieur Perruchot pour les hôpitaux, afin d'éviter les deux sols d'augmentation prévus contractuellement six mois après la paix. Aux avis écrits qu'il demande aux membres du conseil brestois, en particulier au directeur du Port de Brest, Montécler, il apparaît que cela est impossible, sauf à prendre un risque juridique majeur (*ibid.*, 3A 92/1-4, juin 1783).

23 Claude Bermond (1720-1787), originaire de Roquebrune-sur-Argens, s'installe à Brest dans les années 1740 et, après avoir passé de nombreux marchés avec la Marine, intègre en 1766 le corps municipal (Bruno Baron, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, thèse sous la dir. de Philippe Jarnoux, Brest, université de Bretagne occidentale, 2012, p. 691).

24 Terme de trente jours fixé usuellement pour payer une lettre de change.

négociant, demeurant à Brest²⁵. Enfin, le Conseil de Marine et les chefs de la santé navale signent le procès-verbal²⁶.

Une question fondamentale, négligée par les historiens, est celle du cautionnement des marchés de la Marine. Devant le montant des soumissions et adjudications, pluriannuelles pour certaines, une garantie financière doit être apportée par le fournisseur lors de la conclusion du contrat. Elle illustre d'abord son propre réseau économique. À Brest, la rareté des maisons de banque oblige les marchands à se réassurer mutuellement. Rares sont ici les négociants qui ont la surface nécessaire pour cautionner les marchés d'importance.

À côté de ce double processus de contractualisation des besoins de la Marine, il existe des exceptions, telles que les marchés généraux conclus « à la Cour », c'est-à-dire par le ministère. Les ports ne décident pas de ces négociations sauf à exercer une expertise à la demande du secrétariat d'État. Échappent donc au Conseil de Marine les plus gros contrats pluriannuels, pour d'importantes quantités, concernant plusieurs arsenaux et à des coûts seulement payables à Paris par les trésoriers généraux de la Marine. C'est le cas pour les bois de construction ou le chanvre, avec les contrats successifs de Dujardin de Ruzé et C^{ie} à partir de la fin des années 1760, par exemple. Ces marchés sont généralement contractés devant un notaire parisien et font état du tour de table des actionnaires de la société. Le montage et les fonds à investir sont tels qu'une mise en concurrence pourrait s'avérer impossible, d'autant que les *naval stores* ne sont pas inépuisables dans le Royaume ou depuis les aires d'approvisionnement baltes. Ces marchés existent depuis le XVII^e siècle mais ils semblent prendre une place prépondérante à Brest à la fin du XVIII^e siècle. Ils traduisent la perte du contrôle par les arsenaux de leur approvisionnement du fait de la maigre surface financière des milieux négociants des ports de guerre, en particulier à Brest et de l'éloignement des sources d'approvisionnement en période de tension sur la ressource, et donc de hausse du coût du transport.

Parmi les exceptions, le cas des régies est également à noter. On qualifie ainsi, par opposition aux délégations à l'entreprise, confiées au privé, les services assumés par l'État. Ces derniers ont l'inconvénient d'être plus onéreux car la Marine ou une autre administration doit entretenir les établissements, suivre les ouvrages, embaucher le personnel et contrôler la procédure ; néanmoins, leur qualité est meilleure. Au XVIII^e siècle, l'usage est encore exceptionnel et, en outre, il est nécessaire de distinguer les mises en régie intéressée – par lesquelles la Cour confie à un régisseur intéressé aux résultats une fourniture ou un service – et les

25 Bérubé-Cotentin, négociant à Brest, obtient le marché des brosse à peindre. (SHD-B, 3A 5 n° 387, 8 avril 1780.)

26 SHD-B, fonds de l'Hôpital maritime, 11 [ex-3306c]/13, doc. historiques (1740-1807), 27 juillet 1776.

mises en régie directe – par lesquelles l’arsenal doit reprendre une fourniture ou un service aux risques de l’entrepreneur sanctionné. De mauvaises affaires et la guerre obligent à placer en régie deux établissements brestois : la manufacture des toiles à voiles et les forges de La Villeneuve, comme nous le verrons ci-dessous.

Deux écueils gênent l’approvisionnement de la Marine sous l’Ancien Régime. La difficulté des fournisseurs à honorer les marchés, en tout ou partie, quantité comme qualité, est une première constante. La seconde est le retard des paiements par la Marine. Ainsi, lors de la séance du 24 novembre 1781, la commission chargée d’examiner les demandes en augmentation de prix faites par Duplessis et Treillard, engagés dans la fourniture des toiles et de l’habillement de la chiourme aux prix en cours depuis 1775, fait un rapport²⁷. Treillard informe le Conseil qu’il ne peut fournir et, en conséquence, ce dernier propose de résilier le marché. Renault fils aîné, de Beauvais, en Picardie, offre de s’en charger²⁸. Aussi, « malgré les cris et menaces faites aux entrepreneurs des lits des cazernes de la Marine ils procèdent lentement à compléter leurs fournitures, [...] particulièrement le S[ieur] Berthom[m]e qui est très arriéré²⁹ ».

144

Au total, les besoins couverts par les fournisseurs locaux présentent un spectre large. S’y distinguent des marchés de matières premières (de construction navale, consommables, vivres) et de services³⁰. Dans le cas de Brest, une importante partie des matières premières navales est fournie nationalement par les marchés généraux. Dans ce domaine, seuls des compléments, en période de tension de la consommation, sont abondés par des fournisseurs locaux. Ainsi, le 2 octobre 1773, l’arsenal passe un marché avec un fournisseur des environs de Brest pour la fourniture de bois de chêne ; le 16 du même mois, avec un fournisseur de la ville pour l’achat de planches de bois du Nord³¹. En revanche, les marchés de services de l’arsenal sont fournis par des entrepreneurs nécessairement brestois, s’agissant d’une prestation rendue sur place ou d’un travail fait à l’entreprise. Une difficulté constante est de déterminer si les titulaires de ces marchés sont vraiment locaux, ce qui n’est évident que pour les plus notables d’entre eux ou ceux pour lesquels les archives de la Marine sont les plus explicites. Ceci fait minorer le nombre des fournisseurs locaux anonymes et, réciproquement, accroît le poids relatif des membres de « l’élite ». Dès lors,

27 *Ibid.*, 3A 92/91A-G, 24 novembre 1781 ; Treillard est de Valence en Dauphiné : *ibid.*, 94G, 3 octobre 1781.

28 SHD-B, 3A 92/91A, 24 novembre 1781.

29 *Ibid.*, 3A 92, 7 octobre 1780.

30 Nous exceptons de cette étude les traités d’affrètement des navires au compte du roi, essentiellement extérieurs, qui ressortissent davantage de l’activité ordinaire des armateurs. La flotte marchande était d’ailleurs peu importante à Brest et ses armateurs modestes.

31 SHD-B, 3A 4, 2 et 20 octobre 1773.

on peut envisager deux groupes de fournisseurs locaux de l'arsenal brestois, l'un de personnes modestes et l'autre « d'élites secondes ».

LES RARES ÉLITES LOCALES FOURNISSEUSES DE LEUR ARSENAL

Si les fournisseurs brestois ne sont pas remarquables à l'échelle nationale³², en partie à cause de la faiblesse structurelle de la marchandise locale, il faut se garder de tout systématisme. Les acteurs économiques locaux ne sont pas tous si petits. Une grille de lecture construite sur la notoriété et le niveau de fortune – ce dernier facteur étant le plus délicat à évaluer – permet dans un premier temps de dégager quelques fournisseurs représentants des élites locales (banquiers, industriels, entrepreneurs, armateurs ou négociants) d'une certaine envergure.

Les financiers

Les négociants brestois qui tiennent aussi maison de banque forment un microcosme. Ils interviennent afin d'assurer la disponibilité des fonds sur place, de représenter des associés extérieurs auprès de l'intendance, et surtout comme caution dans les marchés publics. La principale banque brestoïse est tenue par la famille Bersolle (parfois : Bersolles). Le père, Yves-Augustin, est négociant. Son fils, Emmanuel-Yves (1750-1812), également négociant, est aussi armateur, et directeur des Postes à Brest. Son contrat de mariage, en date du 28 février 1776, indique son union avec une fille d'un négociant de Marseille, Thérèse Virginie Millot, 19 ans, qui apporte 50 000 l.t. en dot, ce qui montre que le Brestois disposait d'une honnête fortune, bien que celle-ci fût très inférieure à celle des armateurs et négociants des grands ports de la façade atlantique, d'autant plus que l'un des témoins du marié n'est autre que le Rennais Dujardin de Ruzé, entrepreneur général des fournitures de la Marine³³. Bersolle, capité 200 l.t. en 1782, est l'un des Brestois les plus imposés, ce qui révèle une économie locale médiocre³⁴. Dans ses marchés, il apporte essentiellement sa capacité d'achat en gros et sa structure commerciale. Le 6 mars 1777, associé à Le Roux des Ridelières, de Nantes, il signe un contrat pour la fourniture de chanvre³⁵. Bersolle soumissionne également pour des fers plats de Sibérie : 180 milliers

32 David Plouviez indique que Brest représente une exception par rapport à Rochefort ou Toulon où il existe un vivier important de fournisseurs locaux : David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 132-133.

33 AN, Minutier central des notaires de Paris, étude XXIV.

34 Archives municipales de Brest (désormais AMB), CC 113, Rôle de répartition de la capitation, Brest, 1782 (les autres montants de capitation indiqués par la suite ont été fournis par ce registre).

35 SHD-B, 3A 5, p. 45, 6 mars 1777.

à 150 l.t. l'unité³⁶. Le 12 septembre 1778 est approuvé un marché avec lui pour fournir pendant six années toutes les toiles à voiles. Mais cet homme est surtout le représentant d'intérêts : ainsi comme caution et correspondant, à Brest, de Deschainets³⁷. En 1778, Du Couëdic et Batiou établissent une banque à Brest pour et au nom de la maison des Rohan-Guémené, avancent des fonds aux trésoriers de la Marine et des Colonies dans ce port, mais sont touchés par la faillite des princes³⁸. Au sortir de la guerre, toute la banque de la place est ébranlée par cette affaire³⁹.

Les entrepreneurs dépendants de la Marine

Leur état n'implique nullement une aisance financière, mais une fonction de chef d'entreprise constituée *ad hoc*. Quelques locaux agissent ainsi pour apporter services ou produits industriels au port et à l'arsenal.

146

Brest connaît peu d'industriels, et encore moins ayant lié leurs activités à la Marine. Le cas du négociant Joseph Richard-Duplessis (1734-1808) est exemplaire. Nantais et fils de médecin, il vient à Brest en 1758 monter une affaire de négoce et s'y constitue intelligemment un réseau familial. En 1767, il dirige à Brest deux établissements industriels incontournables pour l'arsenal : la manufacture des toiles à voile dont il est l'initiateur et le directeur (mai 1767) et les forges de La Villeneuve, en amont du port, sur la Penfeld, où il récupère les métaux, reprises par l'arsenal, le 1^{er} mai 1772. Duplessis traite des bois peu chers sous Louis XV, puis des toiles, avant de gagner en envergure : en 1776, sa concurrence avec Dujardin pour contrôler cette culture fait monter artificiellement le prix du chanvre breton. À compter du 1^{er} janvier 1776, un nouveau marché pour trois ans lui donne la fourniture « du goudron, du brai sec, du brai gras, de la messine de France, du blanc d'Espagne, des couvertures, des pavois, du soufre, de la bougie blanche et jaune et du liège ». Ses prix sont réduits de 9 % par rapport au précédent marché⁴⁰. En 1776, Duplessis fournit encore 114,4 m³ de bois de construction puis 72,1 m³ de bois de chaloupe. Le port demande, en mai 1776, l'approbation des dépenses de Duplessis pour trois cents milliers de brai gras, cent-cinquante de brai sec, deux cents de goudron à tirer de Bayonne, trois de soufre à tirer de Marseille et deux cents d'huile

36 *Ibid.*, p. 140, 9 décembre 1777.

37 *Ibid.*, 1E 189, p. 809, 2 décembre 1775. Nicolas Jaillant Deschainets, de Troyes, associé de Songis, fournisseur de bois.

38 *Archives parlementaires*, t. LVII, du 12 au 28 janvier 1793, Séance du dimanche 27 janvier 1793, Stanford University, French Revolution Digital Archive, p. 720 ; Prosper Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, t. III, *La Ville depuis 1681*, Brionne, Le Portulan, (rééd.) 1972, p. 162.

39 René Durand, « Le commerce en Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, vol. 32, n^o 4, 1917, p. 461-462.

40 SHD-B, 1E 188, p. 863, 23 juin 1775.

de poisson de Hollande. Il intervient plusieurs fois pour fournir du soufre et dans un « marché pour la fourniture de bois de genêt pour le chauffage des v[aisseau]x et autres bât[iment]s lors des carènes⁴¹ ». Mais Duplessis est surtout présent dans le domaine des textiles. Brest, qui abrite une manufacture de toiles à voile s'adossant à une province riche en chanvre, tente de s'imposer dans cette partie. Dès le 8 novembre 1772, un marché est passé avec lui pour la fourniture de toiles à voile pendant six années complètes à compter du 1^{er} janvier 1773⁴², dont il demeure régisseur jusqu'en 1777. Ses conditions pour le renouvellement de son traité de fourniture de toiles à voile et d'étamines sont lues devant le Conseil en 1778⁴³. Duplessis obtient le marché des couvertures de laine⁴⁴. Le 27 février 1779, un autre traité avec lui est approuvé pour fourniture de toiles à voile pendant six années – bientôt résilié, ainsi que sa soumission pour fourniture de fil⁴⁵. Duplessis ne trouve pas son compte dans la manufacture de toiles à voile et dit ne pas vouloir continuer la fourniture. Le 6 mai 1780, l'intendant dénonce son manque d'activité, 54 métiers sur 120 ayant été montés, et impose que l'établissement soit placé en régie directe, le temps de la guerre. Duplessis obtient une appréciation négative de l'intendant de Laporte : il est dispersé, ce qui affaiblirait cet affairiste. Néanmoins, figure indispensable, il continue d'être présent aux séances hebdomadaires d'adjudication du Conseil de Marine jusqu'aux premières années de la Révolution et son entregent lui permet même d'être président du tribunal de commerce. En outre, Joseph-Augustin, son fils, sera maire de Brest de 1797 à 1799.

Les besoins sanitaires de la base navale sont délégués « à marché » à des entrepreneurs d'envergure variable, qu'il s'agisse de la direction des établissements, de la fourniture des médicaments ou du soin des malades par des congrégations de religieuses. Hugues-Louis Ribier (mort en 1788), entrepreneur de l'hôpital du Folgoët (1767-1784) et de l'hôpital interarmées du Relecq, est titulaire de nombreux marchés générés par la structure hospitalo-militaire, tel celui fixant à 20 sols la journée des soldats du corps royal de la Marine soignés dans l'hôpital du Folgoët⁴⁶. Le 24 avril 1779, un autre marché est approuvé avec le sieur Milain pour le blanchissage du linge des hôpitaux de la Marine⁴⁷.

41 *Ibid.*, 3A 5, p. 318, 23 octobre 1779.

42 *Ibid.*, 3A 1, p. 38, 8 novembre 1772.

43 *Ibid.*, 3A 5, p. 182, 9 mai 1778.

44 *Ibid.*, p. 349, 29 janvier 1780.

45 *Ibid.*, 3A 1, n.p., 27 février 1779.

46 *Ibid.*, 1E 188, p. 717, 26 mai 1775 ; « Ribié, directeur de l'hôpital bruslé », est capité 6 l.t. seulement.

47 *Ibid.*, 1E 544, p. 446, 24 avril 1779.

La fourniture d'ouvriers qualifiés fait partie des marchés de services. L'un des ateliers de l'arsenal est ainsi externalisé, celui des Bâtiments civils⁴⁸. Sous les ingénieurs des travaux des ports (personnels de la Marine) les travaux d'infrastructures sont exécutés par un entrepreneur local lequel, après conclusion d'un marché pluriannuel avec l'intendant de la Marine, fournit ses ouvriers pour les façons d'ouvrages. Le sieur Malmanche, entrepreneur des bâtiments civils de l'arsenal de Brest⁴⁹, offre, tout comme ses associés (Dagorn⁵⁰ et Noyer), une carrière relativement bien documentée⁵¹. Pierre Malmanche, né vers 1705 dans le diocèse de Poitiers, vient à Brest pour travailler comme conducteur d'ouvrages au service du roi, pour 1 000 l.t. annuelles (1^{er} juin 1743-30 mai 1744). Il y épouse la fille d'un chirurgien entretenu de la Marine en 1749. Il s'exerce également à la réparation d'églises en Basse-Bretagne. Malmanche est le constructeur du théâtre de Brest, sous l'autorité de Choquet de Lindu (1766). Son activité d'entrepreneur des Bâtiments civils – vers 1767 – fait l'objet de difficultés car il n'est pas payé en 1774 et doit solliciter un arrêt de surséance aux poursuites en janvier 1775, son entreprise étant en danger⁵². Il décède à Brest en 1788. Quant à la famille Dagorn, elle donne plusieurs entrepreneurs des Bâtiments du roi à Brest, du début du siècle jusqu'en 1807⁵³.

Dans le même ordre d'idée, après la fin des fonctions de Duplessis, le manque d'expérience brestoïse dans le domaine oblige à approuver le « marché passé par le S[ieu]r Jullien pour se charger de la manutention de la forge de La Villeneuve, et la refonte des vieilles fer[r]ailles du port⁵⁴ » pour 125 l.t. mensuelles⁵⁵. Plus qu'un entrepreneur, ce régisseur est un technicien des forges qui conduit les travaux de cet atelier.

48 Ce sont les constructions à terre de l'arsenal (casernes, bureaux, magasins, bassins, cales, quais...).

49 Olivier Corre, « La gestion des bâtiments civils du port et arsenal de Brest face à la guerre d'Indépendance », communication au congrès de la Société française d'histoire des sciences et des techniques, Nantes, université de Nantes, 19 mai 2011.

50 SHD-B, 1A 67, p. 1777, 17 août 1783.

51 AMB, dossier biographique, 13BIO88 ; Yves-Pascal Castel, Tanguy Daniel et Georges Michel Thomas, *Artistes en Bretagne. Dictionnaire des artistes, artisans et ingénieurs en Cornouaille et en Léon sous l'Ancien Régime*, Quimper, Société archéologique du Finistère, 1987, p. 253-254. Chacun est capité 78 l.t.

52 SHD-B, 1E 187, p. 413, 20 novembre 1774 ; 1E 188, p. 69, 14 janvier 1775.

53 Yves-Pascal Castel, Tanguy Daniel et Georges Michel Thomas, *Artistes en Bretagne, op. cit.*, p. 87 ; Bruno Baron, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820, op. cit.*, p. 718.

54 SHD-B, 3A 3, 16 janvier 1779.

55 *Ibid.*, 3E1105, n°146, septembre 1777.

Brest ne compte pas d'armateurs d'importance nationale et rares sont les négociants, marchands en gros disposant d'une capacité financière⁵⁶. Les vivres de la Marine semblent fournir à ceux-ci l'assise financière. L'un des plus en vue est le sieur de Rivérieulx, issu d'une riche famille originaire de Lyon où une branche est alors solidement établie. Il s'agit vraisemblablement de Marc-Antoine de Rivérieulx, né en 1731 à Lyon et décédé à Brest en 1806. Ancien officier de cavalerie sous les ordres de Montcalm qui connaissait sa famille, il « fut durant deux ans prisonnier des sauvages ; à son retour en France, il débarqua à Rochefort, eut une place dans les comptables de la Marine, voyagea dans l'Inde et vint ensuite se fixer à Brest⁵⁷ ». À la veille de la guerre, il négocie la cession d'un bien à la Marine. Il est alors commis aux vivres et semble y faire fortune, étant qualifié de négociant et capité 130 l.t. en 1782 ! Il semble se spécialiser dans les marchés métallurgiques. Il obtient après mai 1776 la fourniture pendant six ans des limes, carreaux et marchandises pour Brest, depuis l'évêché de Liège et du Forez⁵⁸, la région d'origine de sa famille. En juin suivant, il fait réceptionner 100 livres en fil de laiton, 1 200 livres de fil de fer, 1 500 paquets de limes, de Kemscher, en Allemagne⁵⁹. Un marché avec lui est approuvé pour une fourniture de mèches⁶⁰. Il doit également fournir 3 000 platines à canon⁶¹ !

Parmi les négociants, Jean-François Riou, sieur de Kerhallet (1746-1827), fils d'un marchand de vin arrivé à Brest au début du siècle, a assis sa position comme fournisseur de la Marine dans cette partie. Aussi, correspondant de corsaires continentaux, arme-t-il des transports pour le compte du roi. Il jouit dans les décennies suivantes d'une célébrité comme rédacteur du cahier de doléances du tiers état de Brest, Brestoïse le plus imposé, armateur en course jusqu'en 1814 et officier municipal (avril-juin 1795)⁶². Comme fournisseur, Riou-Kerhallet obtient un marché le 12 avril 1777, pour le chanvre du Nord⁶³. On approuve

56 Outre Prosper Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, op. cit. et Bruno Baron, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, op. cit., voir Maurice Bernard, « La municipalité de Brest de 1750 à 1790 », *Annales de Bretagne*, vol. 28-32, 1912-1917.

57 René Kerviler, *Répertoire général de bio-bibliographie bretonne*, 1889, t. XI, Rennes, Librairie générale de J. Plihon et L. Hervé, p. 339 ; Frotier de la Messelière, *Filiations bretonnes, 1650-1912*, 1986, t. IV, Mayenne, Imprimerie de la Manutention, p. 605 ; Anonyme, *Un livre de famille. Généalogie de Rivérieulx*, Lyon, Imprimerie de Mougins-Rusand, 1897, p. 25.

58 SHD-B, 1E 188, p. 665, 13 mai 1775.

59 *Ibid.*, 1E 190, p. 1055, 21 juin 1776.

60 *Ibid.*, 3A 5, p. 304, 14 août 1779.

61 *Ibid.*, 3A 5, p. 373, 6 mai 1780.

62 Olivier Corre, s.v. « Riou Jean-François, sieur de Kerhallet », dans Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, Paris, CNRS, 2013, p. 685-686 ; Bruno Baron, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, op. cit., p. 820-822.

63 SHD-B, 3A 5, p. 59, 12 avril 1777.

encore sa soumission pour la livraison de rhum, de tafia et d'eau-de-vie de genièvre pour le service des hôpitaux comme boisson antiscorbutique⁶⁴.

Au-delà de ces « élites secondes », pouvons-nous approcher de plus modestes fournisseurs ?

LES AUTRES FOURNISSEURS LOCAUX : UNE ARMÉE DE PETITS ?

Les sources donnent une vision informelle des autres fournisseurs que l'on peine à envisager comme un groupe constitué. La plupart de ces petits appartient au corps des marchands ou à l'artisanat local. Ils concluent des marchés en rapport avec leur activité, tel Dreno, cloutier à Brest, qui voit ainsi approuvée sa soumission pour fournir des clous⁶⁵. Enfin, la passation des marchés par l'arsenal auprès de certains de ses ouvriers soulève la question de la capacité d'adaptation de l'entreprise d'État à une tension.

150

Des marchands dépendants des commandes d'État

Le groupe le plus évident paraît être celui des marchands de vin qui approvisionnent la ville, la place et la Marine, les tonneaux de vin complétant les plans des bâtiments en armement⁶⁶. Pour autant, leur poids économique s'avère modeste : ainsi Mancel, « marchand de vin en gros », est seulement capité 30 l.t. Cette envergure contrainte conduit à ne pas retenir les marchands comme « élites secondes », malgré leur exercice de fonctions municipales. Se distinguent en revanche des fournisseurs de textiles, de vivres et de consommables.

Dans la fourniture de textiles, la famille Raby, qui donne trois maires à la ville et dont plusieurs enfants sont commis dans les bureaux du port, tient une place particulière. Elle est originaire du Dauphiné, du diocèse d'Embrun. Un Barthélémy Raby, cultivateur l'été et colporteur l'hiver, s'installe à Brest en 1690, comme mercier. En 1712, il prête serment comme commissaire des milices gardes-côtes au Conquet, ce qui lie la famille à la Marine. Son fils, Antoine (1680-1758), s'établit à Brest comme marchand drapier, au bas de la Grand'rue. Son intégration à la boutique locale se vérifie par ses fonctions de premier échevin, puis de maire par intérim (1744-1747). Il décède sans postérité et les activités familiales sont reprises par les deux plus jeunes de ses trois neveux, Simon, Thomas (1706-1782) et Antoine (1709-1789). Ce dernier remplace son

64 *Ibid.*, p. 304, 14 août 1779.

65 *Ibid.*, 3A 5, p. 318, 23 octobre 1779.

66 Voir, par exemple, Nicole Mainet-Delair, « De vignes en barques, le voyage des vins de qualité de l'Aquitaine vers le finistère breton au XVIII^e siècle », dans Claude Le Gars et Philippe Roudié (dir.), *Des vignobles et des vins à travers le monde*, Presses universitaires de Bordeaux, coll. « Grappes et millésimes », 1996, p. 45-54.

oncle comme marchand drapier et devient aussi maire de Brest (1766-1768). François Raby (1736-1812), fils de Thomas, dit Raby l'Aîné, est adjudicataire de l'habillement des apprentis canonniers, en février 1776 : trois cents aunes de serge drapée sont à tirer de Falaise⁶⁷. Il avait quitté les Alpes vers 1753 pour rejoindre son oncle Antoine à Brest⁶⁸ dont il devient le maire de 1783 à 1787. Le comte d'Hector, commandant de la Marine, le tient en piètre estime, le considérant comme un marchand de peu d'envergure⁶⁹. Cela dit assez le poids négligeable du corps de ville dans une cité sous la tutelle de l'État, et doublement : de la Marine pour le port et arsenal et de la Guerre pour la place. Le 7 novembre 1777, Raby fils obtient pour trois ans le marché de l'habillement de la chiourme.

Pierre Branda (1707-1781), marchand de draps et soieries, père de Louis qui travaille à ses côtés (1749-1831), futur maire de Brest (1789-1790), trouve sa place dans ce groupe de fournisseurs. Il obtient un marché pour la fourniture des crins⁷⁰. Né à Morlaix, installé à Landerneau comme marchand de draps, il s'établit en 1755 à Brest où il intègre le corps de ville. Il y épouse en 1782 Marie-Françoise Noyer, fille d'un entrepreneur des Bâtiments civils. Il gagne d'autres marchés : toiles à chemises, pavois fleurdelisés, couvertures et bas de laine, charbon d'Angleterre, chanvre du Berry et d'Auvergne⁷¹. En mars 1778, Branda a une créance de 250 000 l.t. sur la Marine – 70 000 sur 1777 et 180 000 sur l'année. Sartine lui remet, contraint, 70 000 l.t. en traite sur de Selle⁷², mais à quatre, cinq et six usances ! En 1779, le Conseil lui accorde « dix pour cent en sus des prix de son marché pour la fourniture du linge à pansement [...] pendant la guerre⁷³ ». Il obtient encore un marché pour la fourniture des bonnets de laine⁷⁴. Clermont-Felep, qui obtient la fourniture des draps des chiourmes, pendant trois années, par une adjudication aux enchères, le 26 janvier 1775, a un profil similaire à Pierre Branda⁷⁵. Il fait venir de la bure herbagée du Comtat Venaissin⁷⁶. Guillaume Clermont-Felep (1753-1830) est lui-même fils d'un marchand tailleur brestois.

67 SHD-B, 1E 541, p. 322, 12 février 1776.

68 Pènerve, « Tanguy Malmanche 1875-1953 et ses aïeux maires de Brest », *Le Lien*, n° 94, 2^e trimestre 2005, Centre généalogique du Finistère, tiré à part. Les Malmanche sont liés aux Raby et aux Berthomme.

69 Prosper Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, op. cit., p. 172, n. 1.

70 SHD-B, 1E 191, p. 712, 3 octobre 1776.

71 *Ibid.*, 3A 5, p. 33, 5 février 1777 ; p. 263, 13 février 1779 ; p. 324, 20 novembre 1779.

72 César Luc Marie de Selle de la Garjade (1723-1781) est trésorier général de la Marine (1763-1770) puis trésorier général de la Marine et des Colonies de l'Amérique (1771-1779).

73 *Ibid.*, 3A 5, p. 263, 13 février 1779.

74 *Ibid.*, p. 324, 20 novembre 1779.

75 *Ibid.*, p. 181.

76 *Ibid.*, 1E 191, p. 1167, 13 décembre 1776.

Tous ces marchands de petite envergure semblent avoir conscience de leurs faiblesses et n'hésitent pas, parfois, à s'associer à un fournisseur important pour emporter un marché. Ainsi, pour celui de l'habillement de la chiourme, le 26 janvier 1775 qui proroge celui du 5 mars 1772, trouve-t-on une association de Barré, Baron, Duplessis et Clermont⁷⁷.

Les marchés de vivres sont partiellement ouverts aux Brestois. Si l'essentiel des équipages et de la troupe est nourri par régie, certains besoins sont couverts localement. Il en est ainsi des malades des hôpitaux ou des prisonniers qui réclament des vivres frais. Le sieur Joseph Coulomb passe marché, le 14 février 1777, pour la fourniture de légumes frais aux forçats⁷⁸. À l'occasion, ces fournisseurs font preuve d'innovation puisque des nourritures expérimentales (choucroute, bière antiscorbutique) sont élaborées et fournies sur place. Un marché, du 3 avril 1777, avec Jean Lunven, a pour objet la fourniture de beurre servant à l'oseille confite⁷⁹ pour la chaudière des équipages⁸⁰. Le 9 mai 1778, un marché est approuvé avec dame Gallou pour la fourniture de légumes frais pour les équipages, les hôpitaux et la chaudière des forçats. Elle est sans doute liée à François Le Gallou, jardinier, qui cultive l'oseille, et dont l'industrie périclite à la veille de la guerre d'Amérique⁸¹.

152

Les consommables génèrent des marchés et multiplient ainsi les fournisseurs modestes. Ainsi, François Rolland obtient le marché pour le bois de chauffage des bureaux pour un an, en février 1775 à 18 l.t. la corde, puis à nouveau en 1776⁸². Il doit fournir 1 500 cordes de bois à brûler par année, à raison de 22 l.t. la corde, pour deux ans pour l'hôpital et les corps de garde⁸³.

Des artisans brestois contractent avec la Marine

Bien que la province ait une réelle capacité métallurgique, elle ne peut couvrir les besoins de l'arsenal et est dépendante, surtout depuis l'introduction de la fonte au charbon de terre. Guillaume Marie Le Stum propose à l'arsenal cent-cinquante barils de fer-blanc de Hambourg, par Nantes⁸⁴. Ce marchand orfèvre, né à Brest en 1727, est le fils d'un maître de navire au service du roi. Il entre en apprentissage à Rennes en 1743 et est reçu à la maîtrise, dix ans plus tard, puis il s'installe durant quatre ans à Landerneau avant de s'établir à Brest en 1757.

77 Frédérique Joannic-Seta, *Le Bagne de Brest, 1749-1800. L'Émergence d'une institution carcérale au siècle des Lumières*, Rennes, PUR, 2000, p. 202.

78 SHD-B, 3A 5, p. 35, 14 février 1777.

79 L'expression désigne une confiture antiscorbutique au beurre.

80 *Ibid.*, 3A 5, p. 55, 3 avril 1777. La chaudière est le vase de cuivre battu dans lequel on fait chauffer la nourriture de l'équipage (soupe, le plus souvent...).

81 *Ibid.*, 1E 190, p. 797, 20 mai 1776.

82 *Ibid.*, 1E 188, p. 122, 3 février 1775 ; 1E 191, p. 829, 25 octobre 1776.

83 *Ibid.*, 3A 5, p. 349, 29 janvier 1780.

84 *Ibid.*, 1E 190, p. 1055, 21 juin 1776.

Fortune faite, il dépose son poinçon en 1778 et devient un banquier actif dans le commerce maritime. Des affaires frauduleuses lui valent la mise en liquidation de ses biens et l'emprisonnement en 1785⁸⁵. Il reste néanmoins d'une envergure plus forte que celle d'autres artisans, qui concluent, par exemple, des marchés de service. Le 27 février 1779, un marché est approuvé avec « Omnès, maître ferblantier à Brest, pour faire pendant trois ans fourniture et radoub des différents ouvrages de ferblanterie », ainsi qu'une soumission « pour la livraison et la réparation des pompes à incendie »⁸⁶. Vincent Omnès est « fourbisseur et ferblanquier du roi⁸⁷ ». Le « nommé » Coeffier – indice d'un rang modeste – a quant à lui un marché pour la fourniture de chandelles⁸⁸. Les artisans de la construction navale civile sont également impliqués. En avril 1780, le « n[omm]é Boug[u]ennec obtient un marché pour construire deux gabarres à Laninon pour 8 500 l.t. chacune⁸⁹ ». À la faveur de la guerre d'Amérique, l'arsenal sous-traite la construction de bâtiments secondaires dont il a un grand besoin et Jean, charpentier et constructeur de navires marchands, obtient un marché en 1778 pour quatre gabarres pour le transport du roi en rade. Il est reçu à la maîtrise en 1781⁹⁰.

Des ouvriers de marine fournisseurs de leur arsenal

La fourniture à l'arsenal suit les débats économiques du temps qui opposent le travail d'État à l'appel au privé. Sartine envisage en décembre 1775, que l'arsenal fasse « travailler à prix fait, [...] la clouterie, le blanchissage et autres [p]réparations des planches pour la menuiserie des v[aisse]aux, la fabrication des cages à poules, le mouvement du lest, le sciage des bois et certains ouvrages de peines ou ceux de conversion par des ouvriers en ville⁹¹ ». Aussi, à partir de 1777, l'arsenal crée-t-il une dizaine d'ateliers « à marché », également dits « à l'entreprise » ou « à prix fait », dont plusieurs perdurent. Devant le manque de futailles pour dix bâtiments, le commandant de la Marine écrit : « J'ai fait faire des adjudications dans cet atelier de concert avec M. de Laporte qui accélère autant qu'il est possible la besogne. » Un atelier de la tonnellerie à marché est créé dès avril 1780⁹². Des éléments, parfois ténus, révèlent que l'arsenal confie des marchés à certains de ses ouvriers, par dérogation aux ordonnances qui

85 Yves-Pascal Castel, Tanguy Daniel et Georges Michel Thomas, *Artistes en Bretagne, op. cit.*, p. 237.

86 SHD-B, 3A 3, 27 février 1779.

87 Daniel et Georges Michel Thomas, *Artistes en Bretagne, op. cit.*, p. 277.

88 SHD-B, 3A 5, p. 367, 8 avril 1780.

89 SHD-B, 3A 5, p. 367, 8 avril 1780.

90 Yves-Pascal Castel, Tanguy Daniel et Georges Michel Thomas, *Artistes en Bretagne, op. cit.*, p. 47-48.

91 SHD-B, 1E 541, f^o 291, 13 décembre 1775.

92 *Ibid.*, 1A 114, f^o 115 r^o, 1^{er} mai 1780.

interdisent aux fournisseurs comme aux ouvriers de s'entendre. Ainsi, deux marchés sont conclus avec Yves Pilven et Michel Béhec « pour l'entreprise de la menuiserie à faire à bord des frégates *La Fortunée* et *L'Andromaque*⁹³ ». Les deux travaillaient dans l'atelier de la menuiserie de l'arsenal le mois précédent⁹⁴. En juin 1779, un de leurs collègues brestois, Guillaume Pellot, reçoit un marché « à raison de 20 s[ous] par toise, prix accordé pour la main-d'œuvre seulement » pour travailler aux soutes de trois navires, avec dix-huit camarades⁹⁵.

Les limites de cette approche tiennent d'abord à la dispersion des sources et au nombre considérable des mentions intéressant les fournisseurs et marchés. Pourtant, l'identification de la plupart d'entre eux est impossible à partir des archives du port (« un marché », « un fournisseur de Brest »), voire délicate (absence des prénoms, de la résidence, etc.). Ainsi, il ne semble pas subsister de liste des fournisseurs des plus petits marchés, ceux inférieurs à 400 l.t. ; seuls ceux des marchés plus onéreux sont identifiables. L'exploitation des minutes notariales apparaît d'emblée illusoire. Le contrôle de la Marine tenait ce rôle pour les marchés. Ceci soustrait de nombreux aspects quantitatifs à notre compréhension, mais n'enlève rien à l'intérêt que revêtirait une quantification à partir des sources autres. Même si l'exécution des marchés différait souvent sensiblement des clauses – qualités, quantités, paiement...

154

Ainsi, les fournisseurs de l'arsenal de Brest offrent le « visage relativement attendu d'une nébuleuse complexe et inégale⁹⁶ », socialement disparate. Des membres de l'élite économique locale, financiers et négociants, sont engagés dans cette activité, par suite de leur superficie financière ou de l'assiduité de leurs soumissions devant le Conseil de Marine. À leurs côtés, des marchands et des artisans plus obscurs fournissent occasionnellement, de faibles quantités pour l'arsenal mais qui sont déterminantes pour l'intégration économique des entreprises locales. Plusieurs – d'origine foraine – sont membres des municipalités successives et de la franc-maçonnerie. Localement, l'assentiment de la Marine paraît agir pour eux comme une « savonnette » valant reconnaissance de leurs pairs. Y parviennent-ils en unissant sur leur nom les apports de leurs collègues pour pouvoir emporter des marchés ? C'est avec la Révolution et l'affaiblissement des tutelles exercées par la Marine et la Guerre sur l'administration communale que ces marchands, intégrés par la fourniture

93 *Ibid.*, 1E 196, p. 435, 27 février 1778.

94 *Ibid.*, 3E1107, f° 109 v° sq., janvier 1778.

95 *Ibid.*, 3E1130, f° 313 v°, 18 juin 1779.

96 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, Rennes, université Rennes II, 2003, p. 650.

à l'arsenal, accèdent à une capacité politique, à la tête de la municipalité ou du tribunal de commerce.

Une contradiction éclatante apparaît : Brest, premier arsenal français, est situé dans un environnement économique breton en contraction⁹⁷. L'établissement dépend donc quasi entièrement de marchés extérieurs, au premier rang desquels les marchés généraux conclus à la Cour et souvent payés à Paris. Comment cette opportunité n'est-elle pas saisie par les fournisseurs locaux ? La faiblesse du négoce brestois, clairement en creux par rapport au format de son arsenal, apparaît déterminante, à l'image du port civil : quelques dizaines de mètres concédés dans l'enceinte du port militaire, pour de modestes navires marchands. Point d'armateur d'importance ni de négociant de niveau provincial. L'arrière-pays d'un Brest déchargé de l'expédition des toiles créées du Léon par les bourgeoisies des ports de Morlaix et Landerneau n'en offre d'ailleurs pas la possibilité⁹⁸. Les réseaux économiques de la marchandise locale ne sont-ils pas trop étroits, limités à l'importation de vins ? Plus encore, la rareté des maisons de banque capables de cautionner les marchés conduit à une hypotrophie des capacités à fournir localement la Marine qui pourtant fait vivre la ville ! Si les marchés locaux paraissent peu assurés par les Brestoïses, quels milieux économiques prennent le relais ? Leur éloignement à l'intérieur de la province pose la question de la profondeur de l'arrière-pays de l'arsenal ponantais. Jusqu'où ces fournisseurs peuvent-ils être qualifiés de locaux ? Enfin, deux axes de recherches nous apparaissent encore à défricher. D'abord, le cautionnement des marchés de Marine permettrait notamment d'éclairer les réseaux économiques privés. Toutefois, ce chantier, si nécessaire soit-il, doit être entrepris à partir des archives notariales, celles de la Marine ne conservant qu'exceptionnellement des dossiers de cautionnement⁹⁹. Tout au plus, l'intendant ou le secrétariat d'État laissent-ils échapper l'identité de la caution dans leurs relations épistolaires. Enfin, la délégation par l'arsenal de marchés à des ouvriers de l'établissement, est l'indice d'une mutation de l'entreprise d'État vers un appel au privé, de plus en plus ouvert, un chantier à investir par les historiens.

97 La Basse-Bretagne connaît un repli économique au XVIII^e siècle.

98 Le lin cultivé dans le Haut-Léon, sur la bande côtière au nord de la Bretagne, est exporté sous forme de toiles appelées *créées*, du breton « *kreuz* » (chemise).

99 David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 119-121.

ENTRE « L'ÉTAT ET LE MARCHÉ » :
LA FONDERIE DE CUIVRE DE ROMILLY-SUR-ANDELLE
ET LA MARINE FRANÇAISE, 1780-1823

David Plouviez
Université de Nantes, CRHIA EA 1163

Destinée à produire des plaques de cuivre pour le doublage des coques des vaisseaux et frégates de la Marine française, l'usine de Romilly-sur-Andelle, dans l'Eure, fut établie en 1780, près de Rouen, par Michel Le Camus de Limare, entrepreneur normand issu d'une famille de marchands drapiers de Louviers, importateur de la technique de laminage hydraulique d'Angleterre. Si de nombreux travaux monographiques permettent de retracer l'historique de cette entreprise¹, son originalité au regard des autres manufactures et fonderies navales a rarement été soulignée. Clôturant un mouvement de fondations industrielles militaires qui débute au cours des années 1750², Romilly se distingue en étant la seule à survivre à l'Ancien Régime, conservant ses actionnaires et son organisation d'origine tout en parvenant à diversifier progressivement son activité. Au XIX^e siècle, la fonderie normande devient un acteur important dans la production du cuivre des toitures et du laiton, emportant de nombreux marchés urbains³.

- 1 Guy Richard, « Les fonderies de Romilly-sur-Andelle et les débuts de la métallurgie non ferreuse en Haute-Normandie (1782-1850) », *Actes du 88^e congrès national des sociétés savantes*, Clermont-Ferrand, section histoire moderne et contemporaine, Paris, Imprimerie nationale, 1964, p. 451-469 ; Jean-François Belhoste et Philippe Peyre, « L'une des premières grandes usines hydrauliques : les fonderies de cuivre de Romilly-sur-Andelle », *Actes du 4^e colloque national sur le patrimoine industriel. Beauvais, les 6, 7 et 8 octobre 1982*, Beauvais, Écomusée du Beauvaisis, 1983, p. 12-26 ; Éric Lecœur, *Les Fonderies de Romilly-sur-Andelle*, mémoire de DEA, université de Rouen, 1983 ; Maryvonne Pichon, « Les fonderies de cuivre de Romilly-sur-Andelle pendant la Révolution », *Actes des 115^e et 116^e congrès nationaux des sociétés savantes. Économie, société, civilisation pendant la Révolution française*, Paris, Éditions du CTHS, 1992, p. 65-75.
- 2 À partir des années 1750, la Marine encourage la fondation de manufactures et de fonderies répondant à ses besoins spécifiques : pour les toiles à voiles : Beaufort-en-Vallée (1749), Angers (1751), Strasbourg (1757) et Agen (1763) ; pour le secteur métallurgique : Ruelle (1751), Indret (1777-1779), Romilly (1780-1785), Le Creusot (1780-1782).
- 3 Anne-Françoise Garçon, *Mines et Métal (1780-1880). Les non-ferreux et l'industrialisation*, Rennes, PUR, 1999.

Questionner la singularité de Romilly tout en ayant une approche comparative permet de mettre en évidence les forces et les faiblesses du tissu industriel militaire français et d'établir une typologie plus fine de ses commanditaires. L'hétérogénéité de ces « entrepreneurs de guerre⁴ » n'a pas été suffisamment mise en valeur, y compris lorsqu'il s'est agi d'identifier ceux monopolisant les plus grands marchés militaires, trop rapidement assimilés au monde des officiers de finance et de judicature. Pourtant, le degré d'implication de ces hommes dans les affaires du roi, l'agrégation plus ou moins importante de personnalités issues du négoce et de l'industrie dans l'actionnariat des infrastructures militaires, ou encore la capacité de ces mêmes entreprises à répondre indistinctement aux besoins de l'État comme à ceux des marchés privés sont autant de critères à analyser. Ils permettent de rendre compte de la physionomie socioéconomique des entreprises partenaires de l'État, de juger de leurs performances et de leur longévité tout en autorisant une première évaluation de la politique publique en matière d'approvisionnement militaire. Fournir un arsenal en matériel ne relève pas d'une formule économique immuable : des premières discussions en 1780 sur le bien-fondé de disposer d'une usine pour laminier le cuivre à son dernier grand marché d'approvisionnement avec la Marine en 1823, la trajectoire de Romilly permet d'éclairer l'une de ces formules.

LA FONDATION DE ROMILLY : LA FAILLITE DE L'ÉCONOMIE DU PRIVILÈGE ?

Dans le contexte de l'économie mercantile des XVII^e et XVIII^e siècles, l'octroi d'un privilège à un groupement d'entrepreneurs a été un levier essentiel pour la constitution du réseau manufacturier militaire destiné à produire les éléments des navires de guerre – ancres, voiles, pièces d'artillerie, etc. Accordé par le roi afin de soutenir et légitimer une infrastructure existante, ou dans la perspective de rassembler des investisseurs autour d'un projet stratégique, le privilège est le plus souvent un outil « gagnant-gagnant » pour l'État commanditaire comme pour les acteurs économiques soucieux de capter les profits d'une partie des marchés militaires de la monarchie⁵. Or, si presque toutes les manufactures et

4 Dans les travaux consacrés à l'histoire de la guerre, un intérêt nouveau apparaît pour une étude globale des « entrepreneurs de guerre » : Jeff Fynn-Paul, *War, Entrepreneurs and the State in Europe and the Mediterranean, 1300-1800*, Leiden, Brill, 2014. Voir également le dossier en préparation par Marjolein 't Hart, Rafael Torres Sánchez et Pepijn Brandon pour la revue *Business History*, « Extending the State: The Business of War and Military Entrepreneurs in the Eighteenth-Century » (à paraître).

5 David Plouviez, « Privilèges et économie de la guerre : la construction du réseau d'entreprises militaires français au XVIII^e siècle », dans Guillaume Garner (dir.), *L'Économie du privilège en Europe occidentale, XVI^e-XIX^e siècle [Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.-19. Jahrhundert]*, Frakfurt am Main, Vittorio Klostermann, 2016.

les fonderies au service de la Marine procèdent de ce mécanisme économique, l'usine de Romilly fait exception.

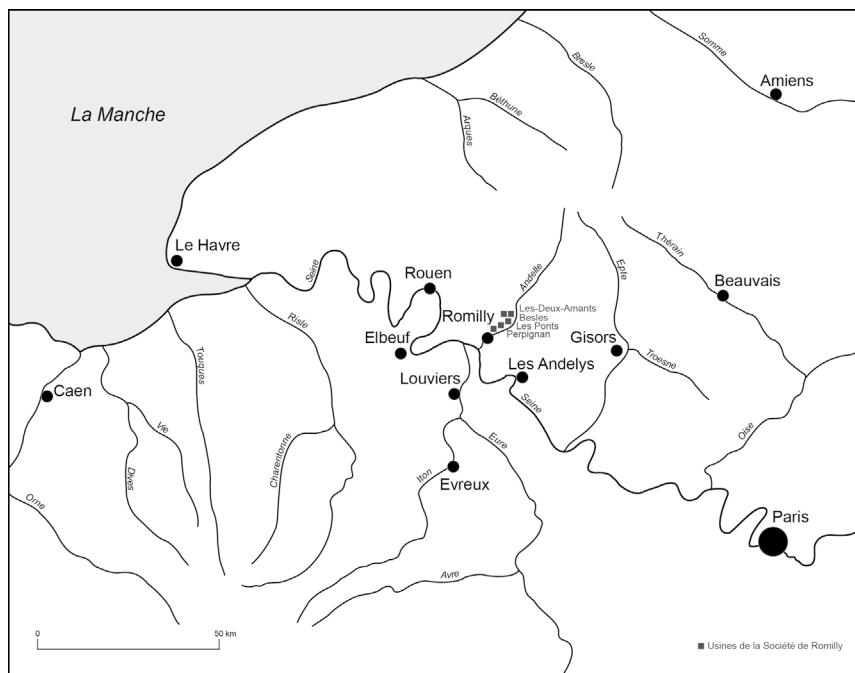


Fig. 1. Situation de la fonderie de Romilly-sur-Andelle

Michel Le Camus de Limare assure seul le transfert de technologie du laminage du cuivre tout en se rendant propriétaire de plusieurs terrains autour de la rivière de l'Andelle, ainsi que de quatre moulins utilisés pour fouler les draps (fig. 1). Ces opérations ne reçoivent aucun soutien direct de l'État à l'exception d'un arrêt du Conseil du roi autorisant l'entrepreneur normand à convertir les moulins qu'il venait d'acquérir en une usine hydraulique afin de travailler le cuivre, et la promesse d'une naturalisation rapide des ouvriers anglais venus s'installer à Romilly⁶. La transformation de l'ensemble a lieu à la fin de l'année 1781 après une association de Le Camus avec un négociant du Havre, Chauvet, les deux hommes investissant 320 000 livres tournois (l.t.) pour pouvoir fondre et battre les premiers cuivres. Malgré la médiation du secrétariat d'État à la Marine, le démarrage de Romilly ne modifie pas l'attitude du contrôle général des Finances qui reste sourd aux différentes suppliques de Le Camus pour obtenir le titre de fonderie royale, une requête habituelle

6 Archives nationales (ensuite AN), Minutier central des notaires de Paris (ensuite MC), LXVIII, pièce 754, 4 septembre 1781.

pour ce type d'établissement militaire⁷. Au même moment, Ignace de Wendel obtient la faveur royale pour la nouvelle fonderie du Creusot destinée à produire de la fonte pour l'artillerie de Marine. Le contrôleur général des Finances, Joly de Fleury, hâte les démarches auprès des différentes cours de justice et la vallée du Creusot devient rapidement propriété d'Ignace de Wendel. En outre, suite à une ordonnance royale du 23 février 1783, des dispositions sont prises pour faciliter l'implantation de l'infrastructure en permettant à l'entrepreneur de disposer des moyens de transport nécessaires⁸.

Au contraire, Romilly n'obtient que l'autorisation de battre des monnaies de cuivre et fabriquer des ustensiles pour la Compagnie des Indes et la traite négrière, avantages qui permettent d'amortir les périodes de moindres demandes militaires mais qui restent mineurs. Ces faibles concessions n'entament pas la détermination de Le Camus qui envoie de nombreux mémoires à Versailles entre 1781 et 1783 afin d'obtenir un privilège ou *a minima* l'octroi d'une aide financière et d'une simplification des démarches juridiques. Au début de l'année 1782, il subsiste encore des difficultés liées à la cession des terrains pour l'implantation de l'usine, comme en témoigne cet échange entre Castries et Joly de Fleury :

J'ai déjà eu, Monsieur, l'honneur de vous demander protection pour l'établissement que le S[ieur] Camus de Limare a formé à Romilly près de Rouen. Cet entrepreneur vient de me faire passer un mémoire par lequel il sollicite divers encouragements qui tiendraient à accélérer les progrès de perfection de sa manufacture ; il désirerait aussi obtenir l'appui du Gouvernement pour terminer des difficultés qu'il éprouve de la part de quelques propriétaires voisins de son établissement. Les différents objets de ces demandes étant de votre département, je ne peux, Monsieur, faire un meilleur usage du mémoire du S[ieur] de Limare que de le soumettre à vos lumières et à votre justice. Je désire beaucoup que vous ne trouviez point d'inconvénients à accueillir ses représentations, parce que cette entreprise formée principalement pour l'utilité de la marine du roi et dans laquelle j'ai déjà trouvé des ressources essentielles ne peut manquer d'atteindre complètement son but, si elle parvient au degré que le S[ieur] de Limare a eu en vue⁹.

7 « 1/ Que son établissement soit décoré du titre de fonderie royale avec pouvoir d'y mettre un suisse à la livrée du roi. 2/ Qu'on lui accorde l'exemption de tous les droits à la circulation dans l'intérieur et à la sortie du Royaume pour toutes les matières premières fabriquées à sa fonderie. 3/ Qu'il lui soit permis de prendre les terrains qui lui seront nécessaires pour son nouveau cours d'eau, ainsi que pour les constructions, chemins et carrières » (AN, F12/1308, dossier Romilly, 3 juillet 1783).

8 David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014, p. 365-366.

9 AN, F12/1308, dossier Romilly, 5 juin 1782.

Le Camus ne parvient pas à convaincre le contrôleur général de changer de politique à l'égard des forges de Romilly. Dans sa tentative de comprimer les dépenses militaires, Joly de Fleury freine tout nouvel investissement, en particulier lorsqu'il concerne le département de la Marine qu'il entend encadrer très étroitement. Aux sommes astronomiques englobées dans la guerre d'Amérique, les dépenses réalisées par l'État pour les seules forges et fonderies de la Marine sont jugées trop importantes dans le contexte d'une politique d'apurement de la dette (**tableau 1**). L'usine du Creusot semble la dernière à bénéficier d'avantages substantiels, mais l'investissement financier de la monarchie y reste malgré tout peu élevé, au grand dam d'Ignace de Wendel contraint d'élargir le cercle des financiers intéressés à l'entreprise.

Tableau 1. Dépenses réalisées dans les forges et les fonderies de la Marine, 1776-1792

Forges et fonderies	Dépenses engagées (livres tournois)	Part de l'État (%)	
Ruelle	Travaux du comte d'Artois de 1776	41 800	0 %
	Programme de réhabilitation sous la direction de M. d'Aubigny entre 1787 et 1792	440 235	100 %
Forge Neuve	Réparations diverses en 1778	18 676	100 %
	Installation de deux machines à forer en 1779	5 067	100 %
Indret	Construction de 1777 à 1779	2 000 000	100 %
Le Creusot	Construction de 1782 à 1785	7 000 000	9 %
Forges de la Chaussade	Rachat en 1781	2 500 000	100 %
Forges d'Allevard	Tentative de rachat en 1786	2 150 000	0 % ¹⁰
Forge de Romilly-sur-Andelle	Construction en 1781-1787	1 920 000	0 %
TOTAL (en livres tournois)		13 925 778	5 593 978 (40,1 % du total)

Les attermoissements de la Marine quant à ses modalités d'approvisionnement en plaques de cuivre et le bras de fer continu avec le contrôle général des Finances n'ont pas été favorables au soutien de Romilly. En 1781-1782, les arsenaux se fournissent encore à l'étranger auprès de sept entrepreneurs¹¹ et entre ces achats extérieurs et l'installation de la technique du laminage du cuivre en France, la politique de la Marine est assez peu claire. Sous l'impulsion de Kersaint¹², le programme de doublage des bâtiments débute fin 1778 sans

¹⁰ La vente n'a finalement pas lieu.

¹¹ AN, Marine, B/3/733 f° 198, fourniture de feuilles de cuivre pour 1782.

¹² Lors d'une campagne de surveillance de l'amiral anglais Keppel, le comte de Kersaint a la possibilité de constater le progrès que représente le doublage des coques et en avertit Sartine en mai 1778 : « Je prendrai la liberté de vous dire qu'on a trop légèrement rejeté en France le doublage en cuivre. Les Anglais ont dans cet instant vingt frégates d'élite qui en sont pourvues. Ces frégates désoleront notre commerce à la guerre. Elles seront montées par vingt jeunes gens choisis qui feront leur fortune à nos dépend et la feront rapidement. » (cité par Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI*, Paris, Éditions de l'Érudition, 1984, t. II, p. 69).

que la France ait vraiment anticipé ces nouveaux besoins qui se révèlent très importants¹³. L'enjeu est crucial puisque, si l'achat du cuivre brut permet de conserver une diversité des sources d'approvisionnement, il n'y a rien de tel dans le cas de plaques prêtes à l'emploi, que seuls quelques pays sont capables de fournir, notamment l'Angleterre. En 1780, le secrétariat d'État à la Marine accueille avec intérêt et bienveillance la proposition de Le Camus de fournir des plaques de cuivre de fabrication française, mais il faut un nouveau mémoire du comte d'Hector¹⁴ au marquis de Castries en mars 1782 pour relancer le processus. Le moment n'est guère favorable à une expertise sereine des informations communiquées par le commandant du port de Brest d'autant plus que toutes les décisions concernant les infrastructures dédiées à la Marine appartiennent désormais au contrôleur général. Contre toute attente, celui-ci accorde le 13 mars 1782 un privilège à un groupement de financiers parisiens pour le « doublage des vaisseaux de la Marine de France en nouveau métal ». Cette « Manufacture royale de métal et vernis pour le doublage des vaisseaux de la Marine » s'installe à Paris et est liée à la Compagnie de commerce du Nord qui émerge au même moment¹⁵. L'affaire est complexe mais cette infrastructure, dont l'histoire reste à faire, ne semble pas avoir approvisionné les arsenaux en cuivre faute d'une qualité suffisante. Au reste, il ne s'agit vraisemblablement pas de laminier le cuivre sur place, Le Camus étant le seul à avoir effectué les démarches nécessaires pour assurer le transfert technique depuis l'Angleterre à cette époque¹⁶, mais de l'acheter dans les pays baltes par l'intermédiaire de la Compagnie de commerce du Nord.

Cette affaire révèle les dysfonctionnements de l'économie de guerre à la fin de l'Ancien Régime. En confiant les grands marchés militaires à des entrepreneurs-financiers capables de mobiliser rapidement des capitaux, l'État se donne les moyens de conforter sa puissance, et cela d'autant plus qu'en octroyant un privilège à la plupart des infrastructures, il conserve une capacité d'intervention sur les normes de production et les procédés techniques. Toutefois, pour qu'un tel partage des responsabilités soit au bénéfice de tous, une expertise préalable

13 Un vaisseau de soixante-quatorze canons nécessitait quinze tonneaux (30 000 livres pesant) pour couvrir toute sa coque tandis qu'il en fallait six pour une frégate de douze tonneaux. 1770 feuilles de cuivre étaient nécessaires pour un soixante-quatorze canons et 700 pour une frégate. Pierre-Alexandre Forfait estime que la Marine devait disposer d'environ 234 tonnes de cuivre par an pour couvrir l'ensemble de ses besoins : s.v. « Doublage en cuivre », *Encyclopédie Méthodique Marine*, Paris, Panckoucke, 1782, p. 76-91.

14 Charles Jean d'Hector (1722-1808) est commandant du port de Brest au moment de la communication de ce mémoire à Castries.

15 Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, 2011, t. I, Paris, SPM, p. 151-152.

16 John Harris, *Industrial Espionage and Technology Transfer. Britain and France in the Eighteenth-Century*, Aldershot, Ashgate, 1998, p. 263-265.

des projets industriels est indispensable. Faute d'un organe indépendant susceptible de recevoir les offres de potentiels partenaires économiques sur le modèle britannique et dans un contexte de tensions entre le secrétariat d'État à la Marine et le contrôle général des finances, cette expertise est incomplète et partielle. Joly de Fleury cède devant un projet de prime abord moins coûteux et face à une clientèle de financiers qui ne semblent pas avoir mesuré les difficultés d'un approvisionnement aussi complexe. La démarche de Le Camus, la seule à être viable dans le cadre d'une infrastructure impliquant des nouvelles technologies, n'est pas valorisée.

Sans soutien, les principales difficultés de Romilly résident dans le montant des droits à payer pour la circulation des cuivres. Après maintes sollicitations, le contrôle général des Finances conclut que « les cuivres fabriqués dans la fonderie de Monsieur Le Camus de Limare devront être traités à la circulation et à la sortie du royaume de la même manière que ceux des autres manufactures¹⁷ ». La fondation de Romilly a lieu dans un contexte où la question des droits de douane est farouchement débattue. Comme les produits en fer étranger, les cuivres ouvrés de fabrication anglaise bénéficient de droits relativement faibles pour leur entrée dans le royaume. Les administrateurs de Romilly ne cessent de clamer leur indignation car à cette concurrence jugée déloyale s'ajoute le fait que la fonderie doit s'approvisionner en cuivre brut dont les droits sont très élevés. L'État, comme la plupart des mines et des fonderies du royaume, est opposé à une baisse de ces droits. En 1786, les administrateurs de Romilly invitent l'État à se pencher de nouveau sur leurs difficultés en insistant sur le caractère stratégique de leur établissement, mais la conjoncture de la fin du siècle n'est pas plus favorable, puisque le traité de commerce entre la France et l'Angleterre du 26 septembre 1786 entraîne une baisse importante des cuivres de fabrication anglaise¹⁸. Un document de 1790, conservé aux archives départementales de l'Eure, intitulé « Mémoire sur les différents droits que paient les cuivres bruts et fabriqués à l'entrée et à la sortie du Royaume¹⁹ » et rédigé par les administrateurs des fonderies de Romilly, montre que les difficultés liées aux droits d'entrée des matières premières persistent au-delà de l'Ancien Régime d'autant plus

17 AN, F12/1308, 30 juillet 1783.

18 « [...] Il est à désirer que le gouvernement français donne son attention aux nouveaux établissements qui ont enlevé aux anglais l'industrie qu'ils possédaient exclusivement pour tous les ouvrages de cuivre, de fer, d'acier... » (Archives départementales de Seine Maritime, C/1092, « Observations préliminaires de la Chambre de Commerce sur le traité de libre échange entre la France et l'Angleterre », 1786, cité par Éric Lecœur, *Les Fonderies de Romilly-sur-Andelle, op. cit.*, chap. I) ; « On a, par ce traité, réduit de 18 [livres] 15 s[ous], à 12 l. 10 s. du cent les droits d'entrée en France sur les cuivres de fabrication anglaise » (*Observations de la chambre de commerce de Normandie*, p. 59-60, cité dans Arthur Young, *Voyages en France*, Paris, Tallandier, 2009, p. 261).

19 Archives départementales de l'Eure (ensuite ADE), Fonds Bibliothèque/côte 492.

que les fortes sollicitations faites à l'usine au cours de la Révolution et de l'Empire contraignent à grandement augmenter la zone d'approvisionnement. Outre les cuivres de Suède, d'Allemagne ou d'Angleterre, pays habituellement pourvoyeurs, des commandes sont passées au Mexique et au Pérou²⁰. En 1811, de nouvelles plaintes sont adressées au gouvernement à propos des droits d'entrée du cuivre, mais là encore sans suite positive²¹.

Objet de moins de difficultés, la question du combustible a néanmoins contraint la fonderie normande à des adaptations. À la différence de nombreuses usines françaises, Romilly fonctionne intégralement avec de la houille et sa situation favorise une importation de cette matière première d'Angleterre. À cet égard, les droits sont prohibitifs, et les administrateurs sont résolus à demander « l'exemption des droits d'entrée sur les charbons de terre entrant dans l'un des ports de la Normandie : le charbon de Littry ou d'Isigny, qui est la seule mine connue dans cette province, ne pouvant servir qu'à cuire de la chaux ou de la brique, par son inférieure qualité²² ». Pour d'évidentes raisons logistiques, Romilly ne peut faire venir durablement du charbon des différentes mines de provinces plus au sud, de Bourgogne notamment. Pourtant, l'effort de guerre de la Révolution oblige à un approvisionnement diversifié et l'enquête de Masson de Saint-Amand réalisée en l'an XIII (1804-1805) en Normandie montre que du charbon de Loire, de Bourgogne et du Nord parvient à Romilly²³.

ANATOMIE D'UNE ENTREPRISE MILITAIRE

L'absence de privilège a des conséquences immédiates sur le rassemblement du capital et la physionomie de l'actionnariat. Très rapidement, la recherche de nouveaux partenaires financiers s'impose car l'investissement de départ de Le Camus et de son associé ne suffit pas à doter la fonderie du matériel et du nombre d'ouvriers nécessaires. Les travaux déjà consacrés à Romilly ont rétabli la chronologie des différentes capitalisations de l'entreprise. Après une première période de fragilité, le tournant a lieu entre 1784 et 1785, suite à la rencontre entre l'entrepreneur normand et le diplomate et homme d'affaires

20 ADE, Masson de Saint-Amand, Enquêtes statistiques de l'an XIII.

21 AN, F/14 4257, Douane sur les cuivres.

22 ADE, Fonds Bibliothèque/côte 492.

23 « [...] Le charbon que l'on emploie dans ces usines est le charbon de terre. Depuis que la guerre maritime a empêché d'en faire venir d'Angleterre, on l'a tiré de Saint-Étienne dans le département de la Loire, de Decise dans celui de la Nièvre et des départements du Nord et de l'Ourte; la forêt de Longbois fournit le charbon de bois dont on ne fait usage que pour l'épuration et le raffinage du cuivre ou pour la fabrication des clous à bordage. La consommation en charbon de terre était de 1536 stères ou 1800 voies mesures de Paris; et en charbon de bois de 1800 kilogrammes par an. » (ADE, Masson de Saint-Amand, *Enquêtes statistiques de l'an XIII*.)

espagnol Eugène Yzquierdo de Rivera, alors vice-directeur du cabinet du roi d'Espagne à Paris. Convaincu de l'avenir d'une telle fonderie, Yzquierdo entreprend d'approcher de nouveaux partenaires pour Le Camus. Un noyau d'entrepreneurs et de banquiers parisiens d'origine rouennaise émerge très vite ; ils sont motivés à la fois par un investissement dans leur province, mais également par une entreprise amenée à détenir rapidement le monopole du doublage des vaisseaux et des frégates de l'État. Le 16 avril 1785, les fonderies de Romilly naissent une seconde fois sur la base d'une société en commandite, qui regroupe dix actionnaires²⁴. Outre Le Camus de Limare et Yzquierdo de Rivera, les vingt-cinq actions de 32 000 l.t. chacune sont réparties entre la maison Lefebvre de Rouen, les intéressés à la banque Lecouteulx, basée à Paris, et le notaire responsable des actes de la fonderie, maître Dosne. Ce premier acte est complété le 18 avril 1787 par un second qui crée vingt-cinq nouvelles actions de 32 000 l.t. En dehors de l'investissement d'origine réalisé par Le Camus et son associé Chauvet en 1781, le démarrage de la fonderie de Romilly a nécessité une mise de départ de 1 600 000 livres, un investissement inférieur aux autres usines sidérurgiques militaires de l'époque (voir **tableau 1**).

En 1790, le siège de l'entreprise passe de Rouen à Paris et, en 1795, la raison sociale est modifiée puisqu'on ne parle plus des « intéressés aux Fonderies de Romilly », mais des « propriétaires de Romilly²⁵ ». Au cours de la Révolution et d'une partie de l'Empire, la structure interne de l'entreprise ne change guère. L'acte du 18 avril 1787 avait eu pour principale conséquence d'intégrer davantage d'actionnaires sans remettre en cause le fonctionnement intrinsèque de l'entreprise. Roëttiers de Montalau, l'un des administrateurs, apporte une dernière grande modification dans la structure financière de la fonderie en 1806 en faisant voter un redécoupage du capital²⁶. Afin d'ouvrir l'entreprise à de nouveaux actionnaires et ainsi injecter de l'argent frais dans les caisses, les actions de 32 000 francs sont divisées en coupons de 8 000 francs²⁷. Le capital de 1 760 000 de livres des fonderies de Romilly, devenues société anonyme en 1808²⁸, est alors divisé en deux cent vingt coupons de 8 000 francs placés auprès d'une trentaine d'actionnaires.

²⁴ AN, MC, LXXXII, pièce 608, 16 avril 1785.

²⁵ Éric Lecœur, *Les Fonderies de Romilly-sur-Andelle*, op. cit.

²⁶ Roëttiers de Montalau est administrateur de Romilly de 1797 à 1811, puis de 1814 à 1837 ; il est l'auteur d'une notice historique très précieuse pour l'histoire de l'établissement (Roëttiers de Montaleau, *Notice historique sur l'établissement des fonderies de Romilly-sur-Andelle*, Paris, Le Normant, 1837).

²⁷ *Ibid.*, p. 17.

²⁸ Le décret impérial autorisant cette création date du 3 août 1808 : « [...] La société [...] dont l'objet est l'exploitation des fonderies de Romilly est autorisée à exister comme société anonyme sous la désignation de Fonderies de Romilly » (ADE, 19/S/2, Romilly-sur-Andelle, Statuts de 1808).

L'organisation interne de l'entreprise accompagne ces évolutions capitalistiques. La première ouverture du capital contraint Le Camus, qui réside alors à Romilly, à partager l'administration de l'entreprise avec Yzquierdo de Rivera, installé à Paris. Cette direction évolue de nouveau en 1787 avec la nouvelle ouverture du capital. Dans un premier temps, c'est la banque Lecouteulx à Paris qui se charge de l'administration de l'entreprise avant une délibération de l'assemblée des actionnaires, le 20 décembre 1791, qui confie la direction à trois administrateurs élus et renouvelables par tiers chaque année. Dans cette nouvelle configuration, Le Camus conserve une place centrale puisqu'il est nommé directeur général de l'entreprise, un poste qu'il occupe jusqu'à sa mort en 1793. Les administrateurs se réunissent trois fois par semaine et rendent compte tous les premiers mardis de chaque mois de l'évolution des activités et des difficultés de la fonderie. Cette administration au plus près des réalités industrielles est reconduite à l'occasion du statut voté en 1808²⁹. Ce groupe d'administrateurs chapeaute une organisation bicéphale, installée à Romilly et à Paris. La gestion des fonderies implique la présence permanente du directeur sur le site de production, associé à un inspecteur qui contrôle la qualité du matériel, et d'un coursier chargé des relations extérieures. Hormis le poste du directeur qui est unique, cette structure est dupliquée à Paris.

Une des originalités de Romilly se révèle en comparant la composition de son actionnariat d'origine avec celle des infrastructures contemporaines. Tous les marchés militaires agrègent des financiers, des gens de cours et d'autres acteurs socioéconomiques, ces derniers souvent issus du monde du négoce et de la marchandise. Romilly ne fait pas exception, mais le poids des seuls financiers est relativement limité face à des hommes incarnant la protoindustrie et le négoce. Tout en étant receveur particulier des impositions du Bugey et de Gex, et en ayant des relations privilégiées avec les trésoriers généraux de la Marine et de la Guerre, Le Camus conserve son statut d'entrepreneur. Demeurant le plus souvent à Louviers, il participe à la gestion des manufactures familiales de tannerie et de fabrication de draps fins installées dans la ville. Ses parents et ses oncles avaient montré leur propension à intégrer l'innovation en s'associant avec les Anglais Hill et Wood pour importer une machine capable de carder et filer le coton et la laine, un chemin qu'emprunte Le Camus lorsqu'il s'agit d'implanter la technique du laminage de cuivre³⁰. En 1785, les autres parties

29 « [...] Les administrateurs signent pour les propriétaires des fonderies de Romilly. Deux administrateurs ayant signé, valident les actes ordinaires du commerce. À l'expiration de chaque année, l'administration rend compte de toutes les opérations qui ont eu lieu pendant son cours et de la situation de la société. Des commissaires pris dans son sein sont nommés pour en faire l'examen et adressent ensuite leur rapport à l'assemblée générale » (*ibid.*).

30 Guy Richard, « Les fonderies de Romilly-sur-Andelle et les débuts de la métallurgie non ferreuse en Haute-Normandie (1782-1850) », art. cit., p. 450.

prenantes de la fonderie ont une fortune adossée à des activités de banque et de négoce, et leur intéressement aux affaires du roi reste très limité. Les Lecouteux composant l'actionnariat de Romilly³¹ ont une trajectoire, des métiers et un processus d'accumulation de leur fortune différents de Baudard de Sainte-James ou Mégret de Sérilly, deux financiers détenant la majorité des parts dans les fonderies du Creusot et d'Indret ou dans les manufactures d'armes de Tulle et Charleville. En étant trésoriers généraux, pour la Marine et la Guerre, Baudard de Sainte-James et Mégret de Sérilly sont très dépendants des marchés militaires de la monarchie. Ces deux offices leur permettent de faire fructifier le capital hérité tout en les positionnant avantageusement pour participer à d'autres marchés lucratifs (approvisionnement en viande de Paris, Caisse d'escompte, manufacture des Cristaux de la reine, etc.). Intéressés et administrateurs dans de nombreuses entreprises, les Lecouteux ne bâtissent pas leur fortune à partir d'offices, en gérant les deniers de la monarchie, mais en diversifiant leurs affaires dans de nombreux secteurs marchands, ce qui induit un profil entrepreneurial très différent des précédents. L'ensemble de ces éléments explique la pérennité des fonderies de Romilly au cours des années 1780 et 1790, à la différence de bien d'autres infrastructures, déstabilisées par la crise financière et les débuts de la Révolution. La faillite de Baudard de Sainte-James en 1788 est fatale à la manufacture de toiles à voiles d'Angers qui perd son principal soutien financier : l'établissement est contraint de cesser son activité avant une reprise difficile à partir des années 1792-1794. Le même processus s'observe au Creusot qui interrompt la fonte des canons après l'exil d'Ignace de Wendel au début de la Révolution, le suicide de Palteau de Veymeranges ainsi que l'exécution de Mégret de Sérilly en 1794.

La nature particulière de l'actionnariat de Romilly induit-elle un rapport singulier de l'entreprise à l'innovation ? La chronologie de sa fondation montre que le transfert de technologie précède la recherche d'investisseurs potentiels. Lorsque Le Camus se rend en Angleterre en 1781, la Marine a montré de l'intérêt à sa proposition d'installer une usine, sans pour autant s'engager fermement. Le transfert de technologie du laminage du cuivre constitue donc un pari risqué pour Le Camus qui n'est pas certain de prendre une part importante dans l'approvisionnement en cuivre des arsenaux. Pour d'autres infrastructures militaires, le rassemblement des investisseurs et la signature d'un marché conditionnent bien souvent l'implantation effective des machines et le recrutement des ouvriers. De toutes les entreprises travaillant

31 Quatre membres de la famille sont intéressés aux fonderies de Romilly : Lecouteux de Verclives, Lecouteux de Morey, Lecouteux de la Noraye et Lecouteux de Canteleu (AN, MC, LXXXII, pièce 608, 16 avril 1785).

pour l'État, Romilly est celle qui intègre le mieux l'innovation technique dans ses perspectives de développement. L'ouverture du capital en 1785 et en 1787 lui permet de se doter des équipements nécessaires à un approvisionnement efficace de la Marine. Entre 1810 et 1812, pressentant la généralisation du cuivre dans la construction civile, les fonderies s'équipent de laminoirs capables de produire des plaques de grandes dimensions. Après des essais infructueux en 1796, Romilly acquiert en 1814 la maîtrise de la fabrication du laiton qui lui permet de convertir une partie de son activité, notamment après l'installation d'une tréfilerie dans les années 1820. Sans omettre le rôle déterminant de la Marine dans ces transformations, il faut mettre au crédit des administrateurs de l'entreprise cette constante volonté de s'adapter au marché.

APPROCHE DU BILAN PRODUCTIF ET FINANCIER

168

Si les fonderies de Romilly diversifient leur activité à partir du début de la Révolution, il reste que cet ensemble industriel dépend dès son origine des commandes de la Marine, et qu'il se développe en conséquence³². Il s'agit de répondre à un approvisionnement spécifique dont les contraintes techniques s'imposent aux gestionnaires par un cahier des charges établi au sein des arsenaux. De là découlent l'agencement des fonderies et la nature de leur équipement. Dès lors, l'acte de naissance de Romilly n'est pas tant l'achat des terrains par Le Camus que la soumission qu'il présente à Castries le 12 décembre 1780 afin de « fournir pour le service de Sa Majesté tous les cuivres à doublage et autres, tant moulés que battus et laminés³³ ». Celle-ci aboutit à la signature d'un premier marché qui est prorogé en décembre 1786 par le comte de la Luzerne³⁴, puis tout au long de la Révolution et de l'Empire, ce qui fait de Romilly le principal partenaire de l'État pour le cuivre laminé. Néanmoins, sous l'Ancien Régime, les marchés signés avec la Marine sont trompeurs quant à l'activité réelle de l'entreprise. Comme dans le cas d'Indret quelques années auparavant, ou du Creusot, l'usine de Romilly ne parvient pas à être immédiatement opérationnelle et peine à répondre aux commandes des arsenaux qui sont complétées, au moins jusqu'en 1787, par des cuivres achetés

32 Comme pour de nombreuses entreprises de l'époque, les archives comptables manquent pour apprécier la production comme le bilan financier. Surtout, il est difficile de différencier les quantités produites pour la Marine et celles vendues à l'industrie privée, d'autant plus que les marchés conclus avec l'État à partir de la Révolution sont parcellaires.

33 ADE, 19/S/2, pièce n°1, extrait de l'arrêt du Conseil du 23 avril 1782.

34 « [...] Je vous envoie Monsieur, une expédition du traité qui vient d'être souscrit à Brest par les entrepreneurs des fonderies de Romilly pour la fourniture pendant six ans, à compter du 1^{er} janvier 1787 des cuivres de toute espèce et de l'étain laminé nécessaire pour le service de la marine dans tous les ports... » (archives municipales du Havre, F/105, 15 février 1788, cité par Éric Lecœur, *Les Fonderies de Romilly-sur-Andelle*, op. cit., chap. II).

sur le marché anglais par la banque Lecouteulx. Dès lors, les données concernant la production fournies par la notice historique de Roëttiers de Montalau ne sont qu'indicatives dans la mesure où il est difficile de savoir si ces achats extérieurs n'ont pas été inclus à la production des fonderies, au moins les premières années (fig. 2). La recapitalisation de 1787 marque l'autonomisation de Romilly qui est désormais en capacité de répondre aux besoins de la Marine pour le doublage de toutes ses unités, neuves ou anciennes.

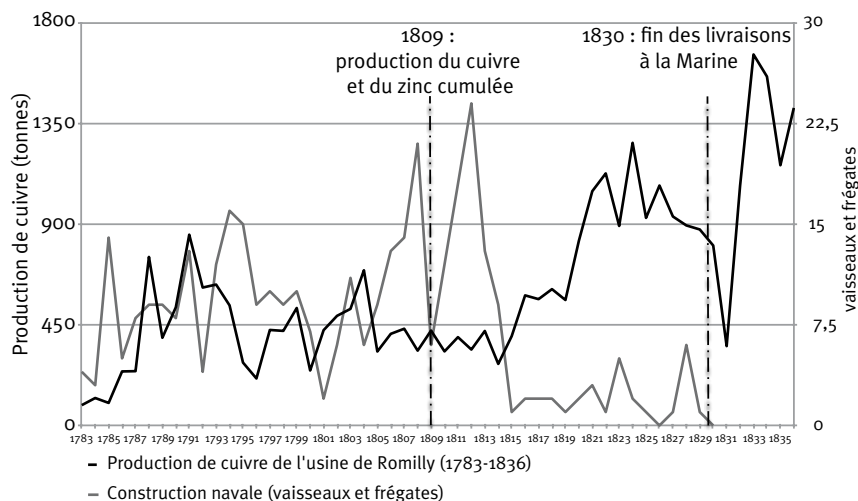


Fig. 2. Évolution de la production de cuivre et de la construction navale militaire (1783-1835)

Le déclenchement de la guerre maritime en 1793 renforce le caractère stratégique de la fonderie qui assumait déjà un effort naval important depuis 1789 tout en faisant face à un manque de cuivre brut. Gaspard Monge, ministre de la Marine, décide alors que seules les unités neuves seront doublées, au détriment de l'entretien courant des vaisseaux et des frégates en activité³⁵. Plus grave, cette pénurie conduit à des choix techniques aberrants puisque les ingénieurs-constructeurs décident d'utiliser des clous et des chevilles en fer pour fixer les plaques de cuivre, un procédé dénoncé dix ans plus tôt³⁶. Le 29 brumaire an II (19 novembre 1793), le bureau des Armées semble toutefois satisfait de son inspection à Romilly tout en constatant les pénuries de cuivre, mais également

35 Service historique de la Défense (ensuite SHD), Vincennes, BB/12 n° 184, septembre 1792.

36 SHD, Vincennes, BB/124 n° 230, octobre 1792 ; la corrosion rapide des clous et des chevilles en fer entraîne la perte du doublage en mer et dans les ports. En 1785, il est décidé de ne recourir qu'à des clous et des chevilles en cuivre pour résoudre ce problème. Voir Sylviane Llinarès, *Marine, propulsion et technique. L'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 130-131.

de fer et d'acier pour l'entretien des ateliers³⁷. Le Comité de salut public, inspiré par les gestionnaires des fonderies, engage un large programme de réquisition du cuivre, et notamment celui des cloches au printemps de 1793³⁸. La décision de n'en conserver qu'une par commune le 26 messidor an II (14 juillet 1794) et les achats exceptionnels de cuivre réalisés en Suisse permettent à Romilly de maintenir son activité³⁹. À la fin de 1794, ces mesures sont complétées par des réquisitions de charbon, un approvisionnement moins problématique que celui du cuivre, à Saint-Étienne, Littry et Isigny⁴⁰. L'État se substitue temporairement à la fonderie pour son alimentation en matières premières, à charge pour les administrateurs de laminer les quantités souhaitées par la Marine, et il encourage la fondation de nouveaux établissements, notamment dans le Sud de la France, pour répondre aux besoins de Toulon. En 1794, la commission des armes et des poudres confie à Hellot, un administrateur de Romilly, la mission d'installer une nouvelle usine de laminage du cuivre à Avignon⁴¹.

170

La période révolutionnaire est financièrement difficile pour les administrateurs de Romilly mais les décisions du Comité de salut public et du Directoire permettent à l'établissement de renforcer sa position. Entre 1793 et 1797, le patrimoine immobilier et l'équipement en machines augmentent, et l'usine s'offre même le luxe de racheter l'un de ses concurrents⁴². En outre, les premiers

37 AN, F/14 4239, Bureau des armées, 29 brumaire an II.

38 AN, F/12 1308, Demande des intéressés aux fonderies de Romilly proposant d'extraire 4 millions de cuivre rosette des cloches, an II, cité par Sylviane Llinarès, *Marine, propulsion et technique*, op. cit., p. 240. En outre, les gestionnaires avaient avancé ce programme en rachetant des cloches au moment de la vente des biens nationaux, ADE, 121/L/2, 1793.

39 AN, AF/II/215, arrêté du Comité de salut public (26 messidor an II [14 juillet 1794]), cité par Maryvonne Pichon, « Les fonderies de cuivre de Romilly-sur-Andelle pendant la Révolution », art. cit., p. 65-75.

40 AN, AF/II/214 (22 février 1794) ; AF/II/214 (27 novembre 1794).

41 Maryvonne Pichon, « Les fonderies de cuivre de Romilly-sur-Andelle pendant la Révolution », art. cit., p. 72 ; Jean-François Belhoste et Philippe Peire indiquent que Romilly a contribué à la création d'établissements similaires, notamment les fonderies du Vaucluse dès 1794, « L'une des premières grandes usines hydrauliques : les fonderies de cuivre de Romilly-sur-Andelle », art. cit., p. 12.

42 L'enquête de Masson de Saint-Armand en l'an XIII, tout en reconnaissant les difficultés de l'usine au cours de la Révolution, témoigne d'une augmentation de son patrimoine pendant cette période : « Cet établissement est composé de deux fonderies contenant six fourneaux à réverbère, pour raffiner le cuivre ; d'une grosse forge pour chauffer les pièces qu'on soumet aux marteaux ; d'une autre forge à cinq foyers ; de deux doubles laminoirs servant à laminer les plaques de cuivre en feuilles à doublage et planches de différentes épaisseurs et grandeurs pour le service de la Marine et du commerce ; d'un laminoir simple servant à dégrossir les plaques et à faire des barres de cuivre, depuis quinze millimètres jusqu'à quatre centimètres de diamètre, de cinq à cinq mètres et demi de longueur, propres à faire les chevilles qu'on emploie dans la construction des vaisseaux de guerre ; de deux gros martinets servant à durcir les barres et à préparer les fonds de chaudière de toutes dimensions ; d'un petit martinet composé de deux marteaux, servant à faire des casseroles et des clous à bordage, depuis cinq jusqu'à trente trois centimètres de longueur ; d'une clouterie à clous de bordage, avec un coupon pour les viroles ou rouelles de tous les diamètres ; d'un atelier à tourner la tête des clous à doublage, d'une briqueterie pour faire des briques infusibles avec la terre

essais de fabrication du laiton débutent en 1796 pour une maîtrise complète en 1814. La stabilisation de la production n'a lieu qu'à partir de 1802-1804; elle est renforcée après 1805 à la faveur de la reconstruction de la marine de guerre après Trafalgar et de la volonté de Napoléon d'intégrer davantage la flotte dans son système défensif⁴³. Dès lors, la fonderie assure une production constante jusqu'en 1813 et l'augmente de façon très importante ensuite après l'incertitude du changement de régime entre 1814 et 1815. En 1818, le contraste avec l'enquête de l'an XIII est frappant puisqu'on dénombre alors huit fourneaux à réverbères, quatre martinets et sept laminoirs⁴⁴. Le dernier marché avec la Marine est conclu en 1823, moment où la fonderie d'Imphy, dans la Nièvre, devient plus performante que sa concurrente normande. Les administrateurs de Romilly ne semblent d'ailleurs pas regretter ce partenariat puisque Roëttiers de Montalau écrit alors que « l'établissement pouvait se passer du secours de la Marine⁴⁵ ».

Déduire de ces éléments une histoire économique et financière de l'entreprise est difficile, et il est encore plus périlleux de préciser le moment précis où ces fonderies ont été globalement rentables pour leurs investisseurs. La rentabilité de l'économie de guerre est une question permanente mais d'un abord complexe. Au reste, pour l'entrepreneur qui s'engage avec l'État, le gain n'est pas nécessairement sonnante et trébuchante et peut prendre la forme d'avantages socioéconomiques ou d'intéressement à d'autres affaires. Dans le cas de Romilly, il n'existe plus de documents comptables internes à l'entreprise : seule la notice historique de l'administrateur Roëttiers de Montalau apporte quelques informations et permet d'isoler de grandes séquences chronologiques.

que l'on tire d'Amfreville-sur-les-Monts, à 5 kilomètres de cette fonderie et de Fontenay-aux-Roses près de Paris pour les creusets. On remarque autour de cet établissement, les ateliers de charpenterie, de menuiserie, de tonnellerie, les magasins et les autres bâtiments qu'occupent les employés de cette fabrique [...]. Les produits de cette fonderie qui s'élevaient annuellement de seize cents milliers à deux millions pesants, sont importés dans toute la France, et particulièrement dans les ports... On ne compte aujourd'hui que cent vingt ouvriers dans cette fabrique, qui, en 1789, en occupait de deux cents à deux cent cinquante. Cet établissement a dû souffrir plus qu'aucun autre de la guerre maritime, qui a rendu les matières premières plus rares et plus chères, en fermant toutes les communications. Il a été alimenté pendant quelques temps par les cuivres et le métal des cloches que le Gouvernement lui a fournis pour en opérer le départ; néanmoins, les actionnaires ont été forcés de faire des sacrifices pour soutenir cette entreprise importante » (ADE, Masson de Saint-Amand, *Enquêtes statistiques de l'an XIII*).

- 43 Philippe Masson et José Muracciole, *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet, 1968, p. 221-251; Jean-Marcel Humbert et Bruno Ponsonnet, *Napoléon et la mer. Un rêve d'Empire*, Paris, Éditions du Seuil/Musée national de la Marine, 2004; Jean-José Ségéric, *Napoléon face à la Royal Navy*, Rennes, Marines éditions, 2008, p. 185-186.
- 44 AN F14/4348, Eure, objets généraux, Récapitulatif des usines métallurgiques en activité dans le département de l'Eure au 11 septembre 1818.
- 45 Roëttiers de Montalau, *Notice historique sur l'établissement des fonderies de Romilly-sur-Andelle*, op. cit., p. 33.

Avant 1791, très peu de données autorisent à dresser un premier bilan mais les gains sont surtout réinvestis dans le développement des fonderies. « Sans perte ni bénéfice⁴⁶ » en 1787, les propriétaires auraient eu la possibilité de se partager 230 000 francs, intérêts de la dette payés, une somme ramenée à 96 000 francs par Éric Lecœur⁴⁷.

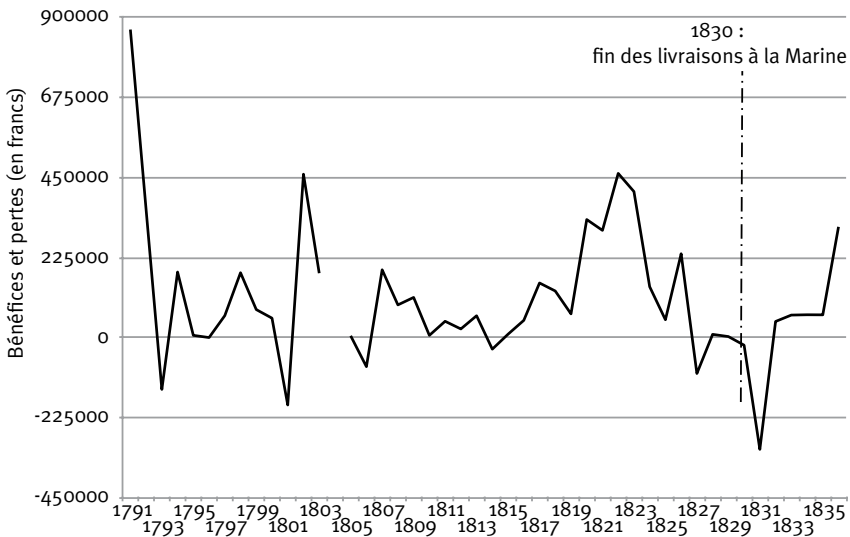


Fig. 3. Bénéfices et pertes de l'usine de Romilly-sur-Andelle, 1791-1836 (en francs)⁴⁸

Jusqu'en 1807-1808, l'avenir de la fonderie reste incertain, marqué par les différentes pénuries, l'inflation très importante liée à l'émission des assignats, le rythme heurté de la construction navale et les difficultés permanentes de l'État pour payer ses approvisionnements. À cet égard, la fin du Directoire, le Consulat et le début de l'Empire sont les périodes les plus difficiles à surmonter pour les actionnaires de Romilly. La production de cuivre est encore étroitement subordonnée aux commandes de la Marine et ses défaillances sont lourdes de conséquences pour la gestion de la fonderie. En 1800, une nouvelle ouverture du capital n'attire aucun investisseur et les dix sociétaires sont contraints de souscrire eux-mêmes l'emprunt de 600 000 francs nécessaire au maintien de l'activité. Mais, si la gestion financière est difficile, ces années sont décisives pour l'équipement du site, comme le montre la description de Masson de Saint-Amand, et pour une progressive diversification des productions. Seule grande

⁴⁶ *Ibid.*, p. 5.

⁴⁷ L'historien a entrepris de reprendre les données proposées par Roëttiers de Montalau dans sa notice historique mais sans donner le détail de la méthode retenue : Éric Lecœur, *Les Fonderies de Romilly-sur-Andelle*, *op. cit.*, chap. III.

⁴⁸ *Ibid.*

usine de laminage du cuivre en France, Romilly a bénéficié de la présence permanente des ingénieurs de la Marine et a été un lieu de réflexion technique intense⁴⁹. Mais, dès lors que l'on ne possède plus les archives de l'entreprise, les différents débats et l'évolution des équipements sont difficiles à rétablir avec précision⁵⁰. Pour autant, s'il apparaît évident que l'adaptation des plaques de cuivre à la toiture des habitations ou la mise au point de la production de laiton sont à mettre au crédit de l'esprit entrepreneurial des actionnaires de Romilly, il reste que ces expériences bénéficient des équipements de pointe destinés à l'approvisionnement de la Marine et de la circulation intense des savoirs au cours de la Révolution et de l'Empire⁵¹. Les exigences techniques en matière militaire ont permis à la fonderie de produire une gamme de biens variés destinés à la construction civile. La meilleure santé financière de l'entreprise à partir de 1807 ne doit toutefois encore rien à cette diversification puisque les premiers marchés pour la toiture des grands bâtiments parisiens ne sont signés qu'à partir de 1812⁵². C'est la capacité de l'État à honorer ses engagements auprès de ses fournisseurs qui permet à la fonderie de Romilly de connaître une croissance à partir du milieu de l'Empire et de poursuivre son équipement. Après la période troublée de 1814-1815, le bilan financier repose autant sur les commandes des villes que sur celles des armées. Les marchés urbains se multiplient et la recomposition territoriale de l'Europe au lendemain de la chute de l'Empire contribue à créer de nouveaux débouchés. La production de laiton, jusque-là assurée par des établissements situés dans la province belge de Namur et le Val de Stomberg, en Rhénanie, rattachés à la France, offre une nouvelle opportunité à Romilly qui s'y était préparée.

La trajectoire de la fonderie de Romilly illustre un profil entrepreneurial original dans le contexte d'approvisionnement de la Marine. L'absence de privilèges entraîne la structuration d'un actionnariat différent des entreprises militaires traditionnelles, laissant davantage de place à des hommes parties prenantes d'une « économie réelle », habitués à lier l'innovation technologique à la recherche de

49 Romilly n'a quasiment aucune concurrence jusqu'en 1816, moment de la fondation de la fonderie d'Imphy dans la Nièvre, qui parvient à être plus concurrentielle que son homologue normande et à emporter plusieurs marchés avec la Marine (André Thuillier, *Économie et société nivernaises au début du XIX^e siècle*, Paris, École pratique des hautes études/Mouton, 1974, p. 323-347).

50 La correspondance de l'entreprise n'existe plus mais la richesse des archives de l'État devrait être un biais commode pour dessiner les contours de cette effervescence technique : AN série AF (archives du pouvoir exécutif), et archives du service historique de la Défense.

51 Patrice Bret, *L'État, l'armée, la science. L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, Rennes, PUR, 2002.

52 « L'année 1812 fut remarquable sous plusieurs rapports. [...] La Société eut la fourniture de la couverture de la halle aux grains, premier édifice de la capitale qui fut couvert en cuivre » (Roëttiers de Montalau, *Notice historique sur l'établissement des fonderies de Romilly-sur-Andelle*, op. cit., p. 20).

nouveaux débouchés commerciaux. Pour autant, il faut attendre la fin de la période impériale pour que l'équilibre financier soit atteint. À cette époque, l'État a honoré ses dettes à l'égard de l'entreprise et le niveau d'équipement de celle-ci lui permet de répondre indistinctement à des commandes civiles ou militaires. À partir de 1812, les ventes de cuivre à destination des marchés urbains progressent au point que Romilly ne dépend plus exclusivement des commandes de la Marine. D'ailleurs, la fin des marchés avec l'État en 1823 ne remet pas en cause l'existence de Romilly. Cette diversification, dont le processus est amorcé sous le Directoire, doit autant à la culture entrepreneuriale d'une partie de l'actionnariat de la fonderie qu'au maintien d'une excellence technique à laquelle ont veillé les ingénieurs de la Marine.

174

Néanmoins, et malgré sa réussite à moyen terme, Romilly ne représente pas pour autant un modèle d'approvisionnement militaire mais une voie possible parmi d'autres formules économiques. Si l'approvisionnement à « l'entreprise », c'est-à-dire confié à des intérêts privés, semble l'emporter en France dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, selon une large variété de modalités, la régie n'est pas abandonnée et constitue même une alternative pour des infrastructures en péril ou d'un intérêt stratégique important. Ainsi, la manufacture de toiles à voiles de Brest est gérée de cette façon en 1780 à la suite de la défaillance de son directeur, Duplessis, et il en est de même de la fonderie de Guérigny, devenue propriété de l'État à partir de 1781. Par ailleurs, une analyse comparative nous montre que si l'approvisionnement militaire anglais repose sur une stricte adjudication à l'entreprise, c'est un chemin économique opposé qui est emprunté par l'Espagne, laquelle limite autant que faire se peut cette pratique en gérant directement la plupart de ses infrastructures militaires⁵³. Au-delà de la multiplication des études de cas, préalable néanmoins indispensable, ces choix différenciés doivent conduire à envisager une comparaison des politiques publiques en matière d'approvisionnement militaire, tant au niveau national qu'europpéen.

53 Agustín González Enciso, « Asentistas y fabricantes : el abastecimiento de armas y municiones al estado en los siglos XVII y XVIII », n° 35, *Studia historica*, 2013, p. 269-303.

LA PUISSANCE NAVALE ET LA PRÉCOCE INDUSTRIALISATION DE L'ÉCONOMIE DE L'ÎLE DE GRANDE-BRETAGNE, DE L'ÉPOQUE DE CROMWELL AU TRIOMPHE DE NELSON¹

Patrick O'Brien

Professor of Global Economic History, London School of Economics

« C'est de la Marine, sous la Providence de
Dieu, que dépendent principalement la sûreté,
l'honneur et le bien-être de ce royaume »

Préambule aux Articles

pour la première guerre anglo-hollandaise

1652-1654

175

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 22-23 • PUPS • 2017

L'ÉVOLUTION HISTORIQUE D'UNE STRATÉGIE NAVALE CONÇUE POUR LA SÉCURITÉ DE CETTE ÎLE QU'EST LE ROYAUME 1453-1688

Après leur honteuse défaite de 1453 contre la France au cours de la première guerre de Cent Ans, les armées féodales anglaises abandonnèrent pratiquement les incursions lointaines sur le continent européen liées à un impérialisme dynastique. Sous la dynastie Tudor, les élites aristocratiques du pays reconnurent que la puissance navale était essentielle pour faire obstacle aux menaces extérieures contre la sécurité « de leur royaume et État », et qu'elle était indispensable pour que l'économie de l'île tire parti des avantages naturels et des potentialités dont elle bénéficiait pour le commerce et la colonisation maritimes². Cette conception, élaborée par Raleigh, Hakluyt et d'autres penseurs, ne se transforma et ne se développa que lentement en une stratégie de défense parce que les monarques Tudor rencontrèrent d'innombrables difficultés d'organisation et de résistance lorsqu'ils essayèrent sporadiquement

1 Traduction de Jean-Pierre Poussou.

2 Nicholas Canny, Alaine Low et William Roger Louis (dir.), *The Oxford History of the British Empire. The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, 1998, t. 1, Oxford, OUP, chap. 1-5 ; Laurence Evans, « The Gift of the Seas: Civil Logistics and the Industrial Revolution », *Historical Reflections/Réflexions historiques*, vol. 15, n° 2, 1988, p. 362-415.

d'établir les bases fiscales et financières indispensables à un engagement élevé de l'État pour financer vaisseaux de guerre, canons, marins, infrastructures côtières et institutions qui étaient nécessaires pour disposer d'une marine de guerre d'un grand niveau³.

Après leur victoire durant la guerre des Deux Roses, la dynastie des parvenus Tudor et les familles dont la légitimité en dépendait – elles étaient dans une dépendance mutuelle – préférèrent recourir pour la sécurité extérieure du royaume à la mobilisation de vaisseaux marchands armés, et tirer profit des difficultés créées par le climat, les marées ou d'autres causes, comme en firent l'expérience les armadas espagnoles lorsqu'elles envoyèrent des navires sur les rivages des îles Britanniques. En même temps, les penchants avaricieux, qui se muaient en flambées de violence, si présents parmi les aristocrates anglais, pouvaient être satisfaits par l'appropriation des biens de l'Église, la colonisation interne imposée aux populations celtes et à leurs biens, ainsi que par les pratiques prédatrices à l'égard des investissements des Ibériques dans le commerce océanique et la colonisation en Asie et en Amérique⁴.

176

De ce fait, un engagement soutenu de l'État anglais pour la mise sur pied d'une marine de guerre de la taille, de l'envergure et de l'efficacité que nécessitaient la défense du royaume et l'expansion outre-mer, ne démarra que durant ce long interrègne, c'est-à-dire entre l'éclatement de la guerre civile, en 1642, et la Glorieuse Révolution de 1688. Au cours de cette période, caractérisée par de violentes luttes intestines au sujet de la Constitution, les investissements de l'État destinés à rassembler, bâtir et consolider le capital et les moyens requis pour disposer d'une flotte de guerre plus grande et plus efficace bénéficièrent de l'action allant dans le même sens de toutes les composantes de l'élite politique anglaise, si divisée par ailleurs. Ce consensus émergea parce que la Marine protégea les républicains de la menace d'invasions royalistes à partir du continent, puis ramena en Angleterre Charles II pour la restauration de la monarchie en 1660 et – volontairement ou de manière fortuite – ne réussit pas à empêcher le débarquement de 40 000 soldats hollandais venus réaliser en 1688 un coup d'État contre un monarque catholique impopulaire⁵.

En outre, la Marine donna satisfaction aux demandes des marchands d'accroître leur protection contre les pirates et corsaires, et elle livra – avec

3 David Armitage (dir.), *The Ideological Origins of the British Empire*, Cambridge (U.K.), CUP, 2000.

4 Christopher Hill, *Reformation to Industrial Revolution: The Making of Modern English Society, 1530-1780*, New York, Pantheon Books, 1967 ; Nicholas A. M. Rodger, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain, 660-1649*, New York, Norton, 1998 ; Laurence Evans, « The Gift of the Seas », art. cit.

5 Nicholas A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004.

quelque succès – trois guerres contre les puissants vaisseaux de guerre hollandais afin de faire respecter les actes de navigation anglais de plus en plus rigoureux et destinés à réserver à la navigation britannique les commerces d'un empire en pleine expansion⁶. Plus tard, à la fin du xvii^e siècle, la présence d'une importante flotte de navires de guerre apaisa les inquiétudes très largement répandues suscitées par les ambitions hostiles de Louis XIV visant à envahir l'Angleterre et à y restaurer une monarchie catholique et répressive⁷.

Durant cette période de l'histoire politique et géopolitique britannique, qui dura de 1642 à 1688, la Marine d'État devint l'arme non seulement populaire, mais également acceptable aux classes contributives qui finançaient des demandes fiscales et financières sans cesse croissantes (fig. 1) pour l'investissement dans une flotte de vaisseaux de guerre et dans les infrastructures qu'elle nécessitait (fig. 2), investissement porté à un niveau qui dépassa le capital physique et humain consacré, par les pays rivaux, à la puissance navale (fig. 3), les écarts étant de plus en plus grands⁸ (fig. 4).

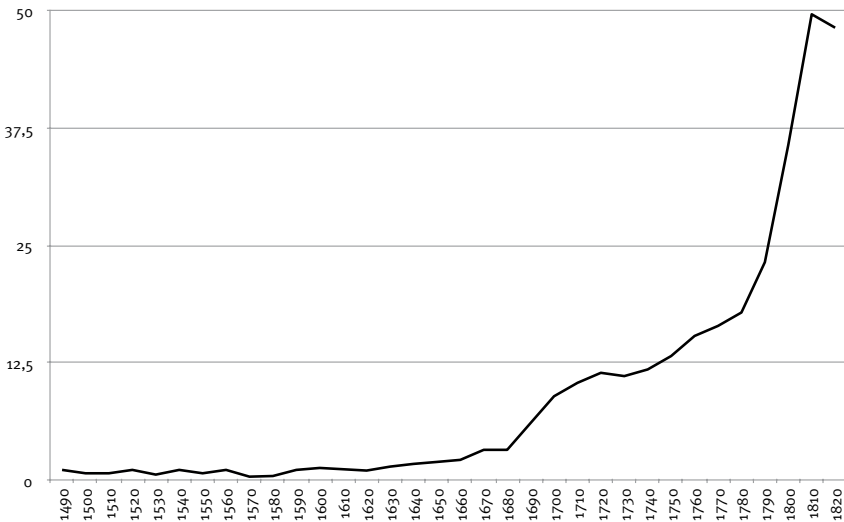


Fig. 1. Évolution du revenu des taxes perçues par l'État anglais (1490-1820), en million de livres sterling, en prix constant de 1451-1475⁹

- 6 James Reed Jones, *The Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century*, London, Longman, 1996.
- 7 Dwyryd Wyn Jones, *War and Economy in the Age of William III*, Oxford, Basil Blackwell, 1988.
- 8 Donald Winch et Patrick K. O'Brien, *The Political Economy of British Historical Experience*, Oxford, OUP, 2002.
- 9 Les points tracés sont des moyennes décennales, 1490-1820, en prix constants des années 1451-1475. Sources des graphiques 1 à 6 : London School of Economics, Department of Economic History Working Paper 01/2005, n. 7, 10, 17, 39 et 43.

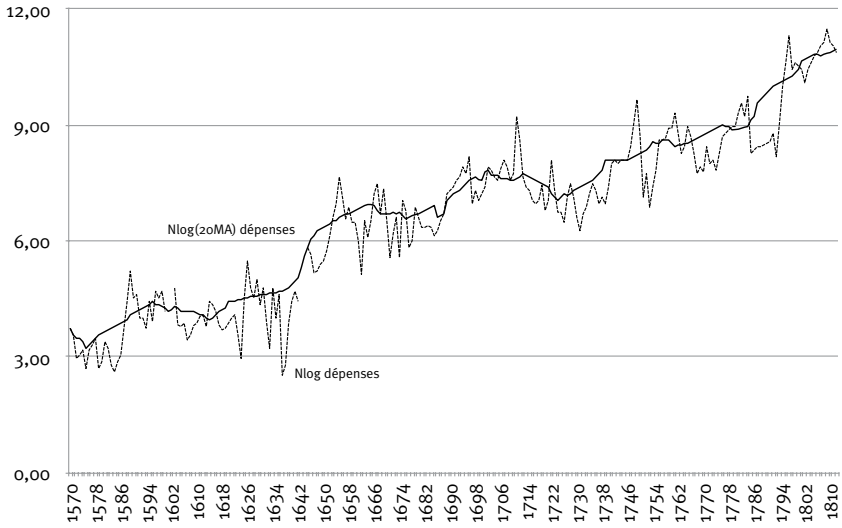


Fig. 2. Évolution des dépenses pour la *Royal Navy* 1570-1810, en milliers de livres sterling à prix constants de 1660

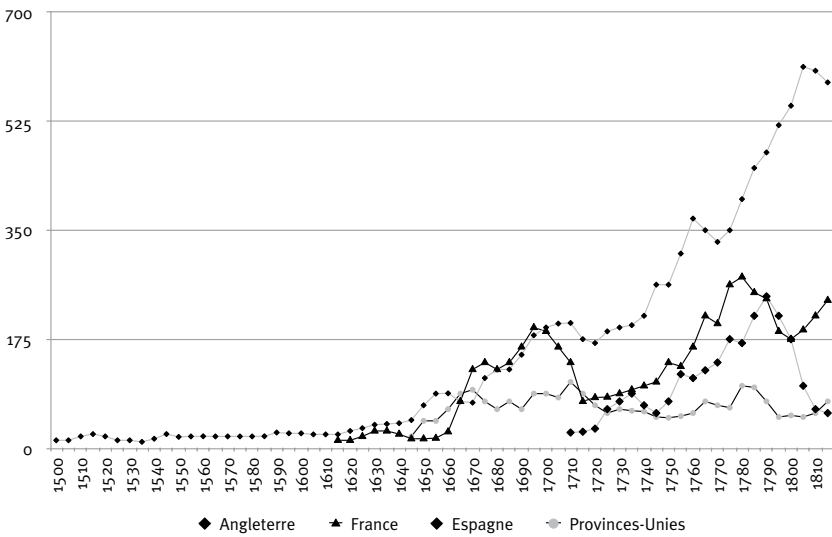


Fig. 3. Échelles des flottes anglaises et rivales 1500-1815, en milliers de tonnes de déplacement

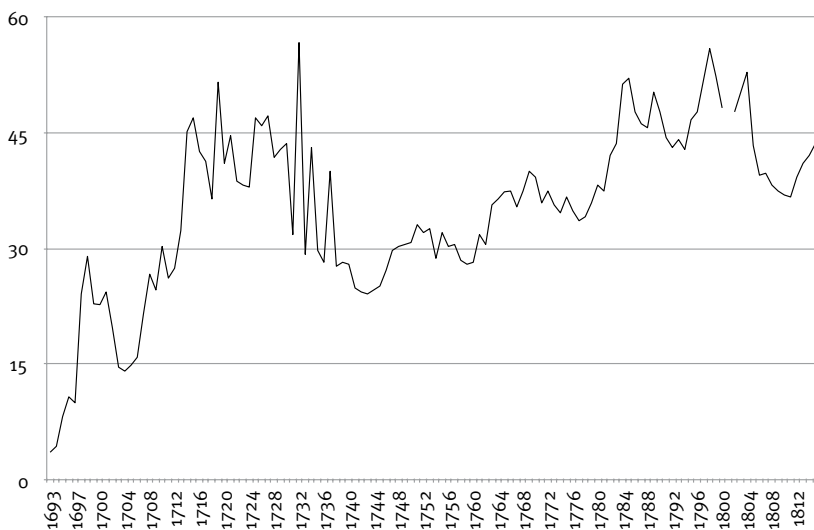


Fig. 4. Ratios des services de la dette en pourcentages de revenus fiscaux totaux reçus par l'État britannique (1688-1815)

Ces graphiques statistiques montrent la discontinuité entre le niveau des taxes du XVII^e siècle et le bond qu'il fit à la suite des événements de 1688. Une part élevée, et qui s'accrut, des revenus de l'État provenant des taxes fut transférée par l'État sous la forme d'intérêts, de paiements d'amortissement et d'autres charges pour le service de ses dettes engagées dans des emprunts à long terme et des crédits à court terme – levés pour mobiliser des forces navales et des armées – pour faire face à pas moins de dix guerres entre 1651 et 1815. Il survint, d'une guerre à l'autre, des variations dans les stratégies fiscales et financières mais, fondamentalement, tous les conflits qui accompagnèrent l'accession de la Grande-Bretagne au statut de grande puissance furent menés grâce à des emprunts levés en temps de guerre, à l'exception de la guerre finale, mercantiliste, contre la France révolutionnaire et impériale, entre 1793 et 1815. La guerre accéléra l'accumulation d'une dette nationale qui fut honorée mais rarement remboursée durant ces interludes que furent les périodes de paix, lesquelles occupèrent moins de la moitié de cette période qui va de 1689 à 1815, aujourd'hui désignée comme une seconde guerre de Cent Ans avec la France¹⁰.

Après la conquête normande, et parce que les mers entourant les îles Britanniques avaient doté le royaume d'une forme naturelle et peu coûteuse de sécurité extérieure, les monarques britanniques régnèrent sur une société

¹⁰ François Crouzet, « The Second Hundred Years War: some reflections », *French History*, vol. 10, n° 4, 1996, p. 432-450.

qui jouissait du privilège de pouvoir résister aux demandes de l'État pour des taxes destinées à mobiliser des forces pour protéger le royaume contre les invasions débarquant sur les rivages de ce qui était à la fois une île et un royaume. Un privilège dont ne bénéficiaient pas les pays du continent, plus vulnérables parce que leur politique était soumise à des impératifs territoriaux¹¹. Durant un interrègne de violente instabilité et de conflit politique qui démarra avec l'éclatement de la guerre civile en 1642 et qui ne s'acheva qu'avec la Glorieuse Révolution de 1688, la culture politique des élites fortunées changea : ces dernières se montrèrent plus enclines à accepter la forte montée des demandes de l'État monarchique pour obtenir des revenus (taxes et emprunts) se situant à une échelle qui, de prime abord, aurait paru inconcevable à leurs ancêtres qui avaient résisté aux exactions des souverains absolutistes Tudors et Stuarts, ce qui avait débouché sur une grève du paiement des impositions à la fin du protectorat de Cromwell¹².

180

Une explication whig, répétée inlassablement, du bond initial et de la croissance continue des ressources de la Marine dont bénéficia l'État britannique à l'époque des Hanovre, prétend que la Glorieuse Révolution survenue en 1688 a établi la souveraineté du Parlement sur les ressources de l'État et donc mis en place une forme embryonnaire de contrôle démocratique d'une monarchie qui était supposée se diriger, sous Jacques II, vers cette forme « d'absolutisme » commune sur le continent, mais inacceptable pour les libres sujets anglais. Malheureusement, toute lecture sérieuse des ouvrages historiques modernes traitant de la période 1660-1832 apporte des éléments et des faits évidents qui s'opposent à une telle interprétation, même si elle reste répandue, et est, notamment, de manière paradoxale, à la mode parmi les Whigs nord-américains¹³. Tout d'abord, avant 1688, et durant les générations qui suivirent, les parlements furent simplement des assemblées d'aristocrates à la recherche de rentes, de notables vénaux et de lobbies de riches, membres de l'élite élus dans de très étroites circonscriptions où régnait la corruption. Leur putative « souveraineté » sur les taxes et les emprunts levés par les monarques et leurs conseillers ministériels avait été réaffirmée juridiquement sous les derniers Stuarts, aussi bien sous Charles II que sous Jacques II, lesquels, par suite du souvenir de leur père, n'essayèrent jamais de lever des impositions sans

11 Patrick K. O'Brien et Philip A. Hunt, « England 1485-1815 », dans Richard Bonney (dir.), *The Rise of Fiscal State in Europe c. 1200-1815*, Oxford, Oxford University Press, 1999, p. 98-123.

12 Patrick K. O'Brien, « The Political Economy of British Taxation, 1660-1815 », *Economic History Review*, vol. 41, n° 1, 1988, p. 1-32.

13 Douglass C. North et Barry R. Weingast, « Constitutions and Commitments: Evolution of Institutions Governing Public Choice in xviith Century England », *Journal of Economic History*, vol. 49, n° 4, 1989, p. 803-822.

le consentement du Parlement¹⁴. En second lieu, après leur révolution les parlements « loyaux » ne refusèrent jamais de donner aux monarques et ministres les ressources qu'ils réclamaient : ou ils pilotèrent effectivement la politique de taxation, ou ils vérifièrent la manière dont la dette était administrée, mais ils n'exercèrent que d'une manière approximative un contrôle sur la corruption endémique qui accompagna les dépenses croissantes liées aux politiques et forces armées de la Couronne et des ministres serviles de celle-ci¹⁵.

Encore aujourd'hui beaucoup trop d'historiens de la Marine – enfermés qu'ils soient dans les archives nationales – sont enclins à une vue anglocentrée de la popularité de leur *Royal Navy* nationale, ce qui est lié au soutien fiscal et financier qu'elle a reçu de générations successives de contribuables complaisants baignés par les succès persistants remportés lors des batailles maritimes qui étaient représentées comme l'absolue évidence de la remarquable efficacité et de la bravoure de la *Royal Navy* par comparaison avec les marines de guerre des puissances européennes rivales¹⁶. Ces qualités semblent avoir été moins évidentes durant les trois guerres du XVII^e siècle contre les Néerlandais (1652-1674) qu'elles ne le devinrent par la suite lors des guerres contre les marines plus petites des Bourbons de France et d'Espagne. Pourtant, après 1689, durant deux très courts moments qui auraient pu être potentiellement très dangereux, en 1692 et à nouveau en 1778, la *Royal Navy* perdit la maîtrise des approches des îles Britanniques¹⁷. Surtout, les flots persistants des plaintes des marchands qui perdaient des navires, des cargaisons et des parts de commerce, par suite des intrusions des corsaires et des navires ennemis, ne témoignent d'aucun sentiment de profonde satisfaction de la part de la communauté des marchands engagés dans les commerces océaniques. Les historiens navals « triomphalistes » feraient bien de prendre en compte l'ensemble des données citées ci-dessus – sans qu'il soit nécessaire qu'elles soient exhaustives ou suffisamment approfondies –, ce qui les amènerait à souscrire à un autre point de vue, plus crédible, à savoir que la domination britannique des océans s'expliquait probablement davantage par des niveaux de financement plus élevés associant des acteurs privés et publics dans la fourniture des matières premières, le capital, le travail et les autres secteurs de la puissance maritime que par des avancées technologiques continues réalisées sur les navires de guerre britanniques, ou par la bravoure et l'habileté de leurs officiers et équipages comparées aux capacités à cet égard des

14 Steve Pincus, *1688: The First Modern Revolution*, New Haven, Yale University Press, 2009.

15 Scott Sowerby, « Pantomime History », *Parliamentary History*, vol. 30, n° 2, 2011, p. 236-258 ; D'Maris Coffman, Adrian Leonard et Larry Neal (dir.), *Questioning Credible Commitment. Perspectives on the Rise of Financial Capitalism*, Cambridge (U.K.), CUP, 2013.

16 Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare, 1630-1830*, London, UCL Press, 1999.

17 Daniel Baugh, « Great Britain's "Blue Water" Policy », *International History Review*, vol. 10, n° 1, 1988, p. 33-58.

Hollandais, des Français, des Espagnols et des membres des marines plus petites mises sur pied par la Suède, la Russie et le Danemark¹⁸.

Du reste, l'épuisement fiscal et financier des principales puissances rivales, déjà évident au moment de la paix des Pyrénées en 1659, et encore plus manifeste à l'époque du traité d'Utrecht en 1713, signifiait que, pour des raisons entièrement explicables politiquement et géopolitiquement, face à l'effort naval soutenu par l'État britannique, les puissances continentales navales ne pouvaient pas rivaliser par suite de la vulnérabilité de leurs frontières terrestres qui nécessitait de hauts niveaux d'investissement pour assurer leur défense militaire sur ce même continent. En résumé, la grande différence de puissance navale, qui avait déjà été réalisée comme une précondition pour l'efficacité comparative de la *Royal Navy*, était en fin de compte le résultat des prouesses fiscales de l'État anglais. D'ailleurs, cet avantage compétitif, géopolitiquement significatif, sur les autres puissances ne peut pas être expliqué de manière réductrice comme l'apparition de nouvelles possibilités de taxation bénéficiant à l'État grâce à la croissance et à la diversification de l'économie de l'île. Le développement de cette économie et sa diversification y contribuèrent certainement, mais ce ne fut que d'une manière subsidiaire et subordonnée. Alors que la croissance du revenu national ne fut multipliée que par trois entre 1688 et 1850, les taxes payées à l'Échiquier le furent pratiquement par 16, tandis que la valeur nominale de la dette publique passa d'une petite fraction du revenu brut national sous Jacques II à un chiffre multiplié par 2,4 qui s'accrut après le coûteux et prolongé conflit correspondant, entre 1793 et 1815, aux guerres révolutionnaires et napoléoniennes. Les liens entre les revenus du gouvernement central et la croissance de l'économie sont d'une trop grande complexité pour être modélisés, et ils sont donc difficiles à évaluer. Il n'en reste pas moins que sur le long terme ils se situèrent dans une direction opposée à celle traditionnellement retenue par les historiens¹⁹.

Par exemple, une récente historiographie révisionniste a expliqué les grands traits institutionnels et organisationnels qui permettent de comprendre la mise en œuvre réussie de l'effort fiscal par la construction antérieure à la Glorieuse Révolution de bureaucraties comparativement efficaces et quasi professionnelles pour la fixation de l'assiette et la levée des droits de douane,

18 Patrick K. O'Brien et Xavier Duran, « *Total Factor Productivity in the Royal Navy from Victory at Texel (1653) to Triumph at Trafalgar (1805)* », dans Richard W. Unger (dir.), *Shipping and Economic Growth, 1350-1850*, Leiden, Brill, 2011, p. 279-308 ; Patrick K. O'Brien, « The History, Nature and Significance of an Exceptional Fiscal State for the Growth of the British Economy », *Economic History Review*, vol. 64, n° 2, 2011, p. 408-446.

19 Patrick K. O'Brien, *Fiscal and Financial Preconditions for the Rise of British Naval Hegemony*, London School of Economics, Department of Economic History, 2005 ; Roger Knight, « Changing the Agenda: The "New" Naval History of the British Sailing Navy », *The Mariner's Mirror*, vol. 97, n° 1, 2011, p. 25-42.

et tout particulièrement pour les contributions indirectes, ce qui facilita un glissement de la taxation depuis les impôts directs levés sur la richesse et les revenus des foyers, ce qui est potentiellement une source de conflit politique, vers des taxes indirectes, dont la forme était soigneusement choisie et calibrée, sur des domaines très étendus de la production intérieure et de la consommation. Ce glissement, qui préexistait à la guerre civile, permit l'accumulation d'une dette publique atteignant des niveaux vraiment massifs, et maîtrisée de manière régulière par le recours à des hypothèques sur les taxes indirectes²⁰.

Car, guerre après guerre, les institutions perfectionnées par les gouvernements anglais successifs permirent d'augmenter les emprunts et les crédits nécessaires à la mobilisation immédiate et durable des forces armées, et fournirent à l'État une grande puissance qui devint largement enviée et crainte à travers toute l'Europe grâce à ces grands navires de guerre puissamment armés. Les institutions, tout particulièrement celles ayant pour but d'établir les impôts appropriés et de lever des emprunts – au demeurant bien étudiés et levés avec efficacité – opérant dans le cadre d'un ancien régime dirigé par des monarques héréditaires et leurs ministres aristocratiques, dépendaient au bout du compte, pour réussir, de l'accord des élites de la politique et de la richesse représentées à la Chambre des lords et de celui de leur parenté qui siégeait aux Communes. Les monarques et leurs ministres manipulaient et corrompaient les parlements pour pouvoir financer leur coûteuse politique extérieure et stratégique. Ils pouvaient aussi se fonder, pour soutenir leurs stratégies, sur la xénophobie loyale et continue de la majorité des « Britanniques » non représentés dans ces assemblées de notables. Après le traumatisme de la guerre civile et la consolidation formelle d'une division des pouvoirs qui suivit le coup d'État de 1688, le régime réussit à obtenir d'extraordinaires niveaux de consensus pour un ensemble de politiques liées entre elles qui étaient à la fois fiscales, financières et stratégiques. Les rois, leurs ministres respectueux, la majorité des aristocrates et d'une population de Britanniques loyaux et patriotes soutenaient la monarchie, l'aristocratie, l'Église établie et tout un système de droits de propriété évoluant vers une plus grande inégalité dans la distribution des richesses et les privilèges héréditaires²¹. L'évaluation de l'assentiment parlementaire, de l'accord de l'élite et de la déférence populaire obtenus pour cet ensemble conjoint de stratégies géopolitiques, de politiques fiscales et financières, et d'institutions d'un insulaire ancien régime, a été obscurcie par l'attention excessive accordée par les historiens au rôle constitutionnel du Parlement et aux récits détaillés de combats de boxe

²⁰ John Brewer, *The Sinews of Power. War, Money and the English State 1688-1783*, London, Unwin Hyman, 1989.

²¹ Julian Hoppit, « Compulsion, Compensation and Property Rights in Britain 1688-1830 », *Past and Present*, vol. 210, n° 1, 2011, p. 93-127.

simulés entre Whigs et Tories. Cette réification a été complétée par l'emphase mise par les tenants de l'histoire sociale sur des mouvements de protestation mineurs et aisément contenus des classes inférieures et des habitants des marges celtiques d'un royaume hiérarchiquement centralisé et uni.

En résumé, pour plusieurs raisons révélées par la recherche historique récente, la Glorieuse Révolution de 1688 ne peut plus continuer à être représentée comme une victoire du Parlement sur la tyrannie royale et contre les menaces sur les droits de propriété, moins encore comme une consolidation des contrôles démocratiques sur les impositions et taxations, ou comme les débuts d'engagements crédibles pour le paiement des intérêts et le remboursement des emprunts levés pour permettre le développement des forces navales qui restaient solidement sous le contrôle de la Couronne. Dans le sillage des recherches historiques récentes, il est devenu difficile de concevoir les résultats fiscaux et financiers qui suivirent 1688 en termes constitutionnels. Plutôt, ainsi d'ailleurs que le suggèrent les faits, ce coup d'État hollandais peut-il être défini d'une manière plus plausible comme une conjoncture fondamentale dans la politique extérieure et la stratégie anglaises, marquée par une discontinuité suffisamment importante dans le niveau des impôts et taxes qui lui étaient destinés, comme dans celui des emprunts levés et des dépenses mises en œuvre par l'État pour les forces armées, discontinuité qui mérite d'être qualifiée de « révolutionnaire²² ».

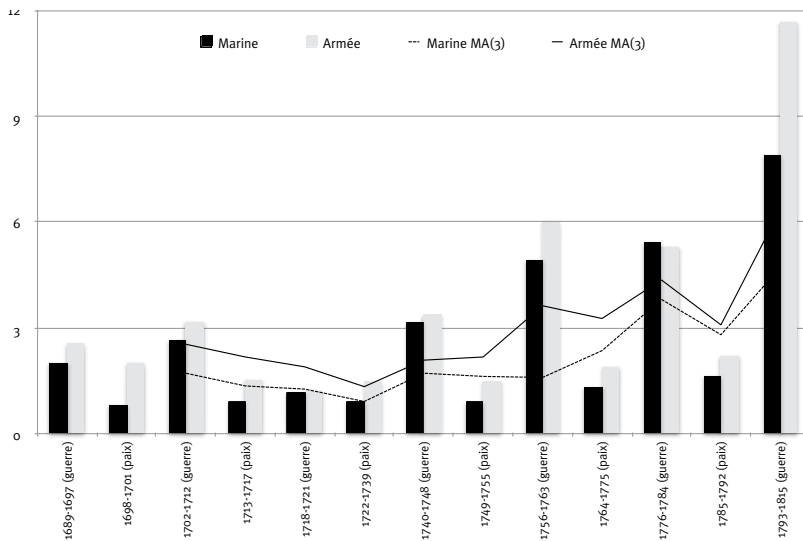


Fig. 5. Dépenses annuelles moyennes pour les forces militaires et navales, 1689-1697 à 1793-1815 (en prix constants de 1678-1688)

22 Julian Hoppit, *Land of Liberty? England, 1689-1722*, Oxford, OUP, 2000.

Bien que les trois indices des dépenses gouvernementales aient chuté au cours des interludes de paix entre 1689 et 1815, ils ne revinrent jamais aux bas niveaux qui avaient prévalu sous les derniers monarques Stuart entre 1660 et 1688. Durant les années de conflit, les dépenses militaires et navales s'accrurent, guerre après guerre. Leurs niveaux annuels moyens durant le long conflit avec la France révolutionnaire et impériale furent environ cinq fois plus élevés qu'ils ne l'avaient été lorsque le roi Guillaume entraîna son royaume et ses contribuables dans une deuxième guerre de Cent Ans contre la grande puissance qui se trouvait de l'autre côté de la Manche²³.

L'INVESTISSEMENT DANS LA PUISSANCE NAVALE, LES RETOMBÉES INATTENDUES QUI EN RÉSU LTÈRENT ET LES STRATÉGIES MERCANTILISTES DE LA GRANDE-BRETAGNE POUR S'ASSURER UNE CROISSANCE DE LONGUE DURÉE

Des travaux historiques récents – basés sur des données officielles plus solides que la plupart des statistiques élaborées pour aboutir à des évolutions économiques de longue durée – ont conclu qu'après deux siècles d'isolement géopolitique et de stagnation fiscale, et dans le cadre d'une conjoncture fondamentale pour l'histoire constitutionnelle du royaume, l'État anglais construisit un système fiscal et financier entièrement nouveau. Ce dernier était beaucoup plus souple car il avait été forgé à la suite d'une guerre civile destructrice, d'une lutte politique et de menaces sérieuses pour la hiérarchie établie. Les événements de l'interrègne se situant entre 1642 et 1688 donnèrent naissance à la construction d'institutions et au legs d'un consensus politique à propos de ce que l'on peut décrire comme un investissement massif dans la puissance navale par un pays européen relativement petit. Ce consensus durable, qui commença à se mettre en place sous la République, permit aux rêves des Tudors de mûrir en devenant quelque chose qui ressemblait à une stratégie nationale reposant sur l'investissement public, ce qui procura des moyens que l'on pouvait augmenter pour répondre aux besoins des méandres des interconnexions qui s'étaient créées entre le complexe navalo-commercial du royaume et l'économie nationale, ceci permettant de développer un socle de capacités et de possibilités amenant à une industrialisation précoce²⁴.

Les plus familiers des multiples éléments de la grande stratégie de l'Angleterre incluaient ceux qui servaient de base, dans l'enthousiasme de ceux qui les défendaient, aux politiques désignées sous le nom d'économie politique du mercantilisme, tout autant que d'autres non prévus, mais dont la venue

23 Jonathan Clark (dir.), *A World By Itself: A History of the British Isles*, London, Heinemann, 2010.

24 Linda Colley, *Britons: Forging the Nation, 1707-1837*, New Haven, Yale University Press, 2009.

était économiquement bénéfique, lesquels découlèrent de la dépendance de l'État, pour la défense du royaume, d'une grande flotte permanente, dotée de navires récents²⁵. Par exemple, une fois que les infrastructures de soutien situées sur le rivage eurent été mises en place, le niveau effectif de sécurité externe fourni par les navires de guerre, qui étaient des forteresses flottantes, stationnant en mer aux approches occidentales des îles Britanniques²⁶ permit aux Premiers ministres et aux Premiers lords du Trésor de réserver les revenus résiduels aux besoins de milices appuyées sur une armée professionnelle ; elles étaient bien entraînées et prêtes à remplir des tâches telles que la préservation de la stabilité interne, la protection des droits de propriété et le recours à la force pour maintenir l'autorité sur les forces de travail urbaines potentiellement insubordonnées. Le service dans les milices, la *yeomanry*²⁷ et les troupes en réserve, renforçait également la culture patriotique des Britanniques et l'idéologie de déférence propagées par l'Église nationale établie²⁸. En outre, la *Royal Navy*, qui se fournissait dans une large mesure à partir des ressources domestiques et des bases nationales pour ses besoins d'entreposage, de ravitaillement, de vêtements, d'armes et de munitions nécessaires pour les opérations en mer, n'éprouvait pas la gêne liée aux maigres ressources monétaires qui étaient celles des « coffres de guerre » utilisés pour apporter des subsides aux armées alliées et pour louer des mercenaires permettant de mener d'importantes campagnes militaires sur le continent et outre-mer²⁹. La stratégie de la « Perfide Albion », qui consistait à engager des soldats étrangers bon marché contre les puissances Bourbon, préservait la puissance anglaise et avait pour effet de peser sur les dépenses pouvant permettre aux grandes flottes potentiellement rivales de la

25 Jeff Horn, Leonard N. Rosenband et Merritt Roe Smith (dir.), *Reconceptualizing the Industrial Revolution*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2010 ; Patrick K. O'Brien, *Provincializing the First Industrial Revolution*, London, London School of Economics, Department of History, Working Paper of the Global Economic History Network, 17/06, 2006.

26 Il s'agit du *Western Squadron*, qui est l'escadre chargée de surveiller l'entrée de la Manche, ce qui veut dire protéger les côtes anglaises contre l'ennemi naval français, appuyé ou non par une flotte espagnole. Voir Michaël Duffy, « The Establishment of the Western Squadron as the Linchpin of British Naval Strategy », dans Michaël Duffy (dir.), *Parameters of British Naval Power, 1650-1850*, Exeter, University of Exeter, 1992, p. 60-82 ; Nicholas A. M. Rodger, « The Idea of a Naval Strategy in Britain in the Eighteenth and Nineteenth Centuries », dans Geoffrey Till (dir.), *The Development of British Naval Thinking: Essays in Memory of Bryan Ranft*, London/New York, Routledge, 2006, p. 19-33 (N.d.T.).

27 Depuis le *xv^e* siècle on appelle *yeomen* les petits paysans propriétaires ; s'ils ont un revenu supérieur à 40 shillings, ils sont électeurs de plein droit à la Chambre des communes. En 1756, William Pitt, secrétaire d'État à la Guerre, proposa une loi de milice qui fit de la *yeomanry* une milice montée, composée essentiellement de *yeomen*, destinée notamment à lutter contre une invasion. Pendant longtemps elle fut utilisée pour maintenir la paix civile (N.d.T.).

28 Lars Magnusson (dir.), *Mercantilist Economics*, Boston, Kluwer Academic Publishers, 1993 ; Clive Wilkinson, *The British Navy and the State*, Woodbridge, Boydell Press, 2004.

29 Philip Stern et Carl Wennerlind (dir.), *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and its Empire*, New York, Oxford University Press, 2014.

France et de l'Espagne de rivaliser avec la *Royal Navy*³⁰. En même temps, la formation de réseaux de services à la fois pour la flotte et pour les grandes armées intérieures, qui fournissaient de la nourriture, des marchandises, des services et du crédit et toutes autres choses produites ou réalisées dans le royaume, créait des opportunités pour les entrepreneurs privés. Ce système nourrissait aussi le consensus personnel et politique qui s'était établi entre les monarques, les aristocraties terriennes et les élites marchandes, ce à quoi applaudissent les historiens anglais qui y voient « la diffusion d'une forme fonctionnelle de capitalisme de gentilhomme³¹ ».

Quoique l'investissement dans la *Royal Navy* ait évolué avant tout pour pouvoir répondre aux besoins de la défense, il entraînait logiquement et encourageait effectivement de manière positive l'État à soutenir la poursuite d'une expansion maritime agressive et impériale menée par l'entreprise privée durant les deux siècles qui suivirent l'acte de Navigation, fondateur de Cromwell, et la première guerre anglo-hollandaise (1652-1654). Malgré tout, des générations d'historiens économistes libéraux, qui avaient trouvé leurs points de vue dans une lecture erronée ou mal comprise d'Adam Smith, ont diminué – ou au moins sérieusement sous-estimé – le rôle de la *Royal Navy* et ses liens symbiotiques avec le mercantilisme économique qui auraient été élaborés, dans leur récit, comme les préconditions significatives – ou si l'on préfère les variables exogènes – du passage précoce du pays à une économie industrielle urbaine³². Une lecture attentive des arguments de Smith dans *La Richesse des nations* montre qu'il a simplement construit un raisonnement convaincant pour un autre ordre international économique basé sur le libre commerce, comparé aux conséquences pernicieuses et à la violence qui découlaient des stratégies de politiques commerciales menées par tous les États européens agissant dans le cadre de l'économie mercantiliste alors dominante. Néanmoins, les critiques habituelles des versions britanniques de semblables politiques basées sur d'hypothétiques fantasmes *post hoc* d'une économie internationale mondiale libérale ou d'un mouvement unilatéral vers le libre commerce – comme Smith le reconnaissait – auraient été potentiellement dangereuses pour la sécurité du royaume. Il est sûrement anachronique de les considérer comme une approche permettant d'analyser les politiques commerciale et impériale alors poursuivies

30 Norman Hampson, *The Perfidy of Albion. French Perceptions of England during the French Revolution*, Basingstoke, Macmillan, 1998.

31 Référence.

32 Gustav Schmoller, *The Mercantile System and its Historical Significance*, New York, Macmillan, 1897.

par l'État britannique durant cette période de mercantilisme intensifié qui va de 1651 au lendemain du congrès de Vienne en 1815³³.

Pendant plus de deux siècles avant la formation d'un ordre économique international libéral, le mercantilisme britannique était fondé sur un investissement public continu et global consacré à une grande et efficace marine de guerre, combiné à un soutien complémentaire mais important à l'investissement privé dans une marine marchande impériale. Sur la longue durée, cette stratégie mena au développement et à l'expansion à long terme d'un secteur maritime dominant, interconnecté, qui engendra des bénéfices et avantages rétroactifs pour l'ensemble de l'économie nationale. Le complexe navalo-commercial de la Grande-Bretagne encouragea l'expansion de la propriété et de l'emploi des navires, lesquels étaient liés ou en réseau avec l'assurance maritime, la banque, la construction navale et toutes les autres activités urbaines relevant du commerce maritime, y compris le processus d'importation de produits alimentaires et de matières premières à Londres et dans les nombreuses villes ayant une économie portuaire. Pendant deux siècles, cette intégration vertueuse se traduisit par l'hégémonie progressive, au sein de l'économie mondiale, de ce secteur maritime opérant en tandem avec un État qui s'efforçait de promouvoir les efforts pour exploiter les possibilités offertes par la pêche, le transport du charbon et d'autres matériaux volumineux autour des îles Britanniques, et surtout pour obtenir de plus larges parts des bénéfices procurés par le commerce et la navigation outre-mer³⁴.

188

Bien que la *Royal Navy* ait concentré ses achats de navires de guerre sur les arsenaux royaux et privés britanniques, et ses achats de munitions, accessoires et fournitures sur des firmes privées, le caractère central du mercantilisme britannique se traduisit par un fort soutien de l'État pour les navires servant à l'empire et pour les services auxiliaires relevant des transports par eau³⁵. Ce large secteur fut encouragé à acheter des navires construits dans les chantiers navals de l'empire, mais il n'y fut jamais obligé. Pour des raisons stratégiques, les gouvernements successifs accordèrent – mais jamais d'une manière généreuse – des subsides à la construction navale, mais ils menèrent des politiques visant à assurer une offre élastique permanente de navires et de marins entraînés susceptibles d'être employés au bénéfice d'une industrie impériale, accessible pour l'État, à un certain prix et sur demande en temps de guerre. Cet élément clé

33 Roger Knight, *Britain against Napoleon: The Organization of Victory, 1793-1815*, London, Allen Lane, 2013.

34 Ronald Findlay, Rolf G. H. Henriksson, Håkan Lindgren et Mats Lundahl, *Eli Heckscher, International Trade and Economic History*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2006, chap. 9-15.

35 Istvan Hont, « Jealousy of Trade: International Competition and the Nation State in Historical Perspective », *The International History Review*, vol. 29, n°1, 2007, p. 130-132.

du mercantilisme britannique fut enchâssé, redéfini et régulé par une succession d'actes de navigation, qui avaient des précédents lointains³⁶. À partir de 1651, la préférence qui avait été décidée pour les navires anglais se transforma en une stratégie nationale³⁷. Elle devint indiscutablement telle à cette époque qu'on peut la considérer comme quelque chose d'analogue à la dissuasion nucléaire moderne, car étant aussi indispensable pour la défense du royaume que pour son expansion économique, aussi bien à l'intérieur que dans l'empire maritime³⁸. En retour de la sécurité externe, de l'ordre intérieur et d'un monopole virtuel du transport par mer au sein de l'empire aussi bien que de la protection de ses vaisseaux sur les océans et d'avantages aux colonies, de bases et de réseaux à l'intérieur des frontières du royaume, le secteur maritime de l'économie britannique négociait et collaborait avec l'État, particulièrement en temps de guerre, pour aider à la défense du royaume en fournissant des marins pour les navires de guerre, et des moyens de transport pour les troupes stationnées outre-mer, sans oublier la fourniture de renseignements et d'informations sur toutes les mers du globe, ainsi que l'accès de la flotte et de l'armée au reste du monde³⁹.

Les négociations menées pour cette coopération pouvaient cependant s'avérer risquées, la liberté de déplacement étant la règle, et les intérêts mutuels de l'État et du secteur privé s'avérant compliqués à mettre en conformité. Néanmoins, en termes géopolitiques, le partenariat fonctionnait suffisamment bien pour étendre et consolider la position et le rôle d'un secteur maritime leader dans le cadre de l'économie urbaine en général⁴⁰. La *Royal Navy* réduisait les coûts des opérations et de la protection pour l'industrie navale, et l'Amirauté déployait l'écrasante puissance des navires de guerre britanniques pour porter atteinte aux principaux rivaux étrangers de l'industrie britannique, directement dans les combats des guerres anglo-hollandaises, et de manière indirecte durant les alliances anglo-hollandaises contre la France au cours des guerres de 1689-1698 et de 1702-1713⁴¹. Pendant plus d'un siècle, la marine marchande hollandaise avait utilisé le plus efficace éventail de vaisseaux pour le transport de marchandises existant en Europe. Les flûtes, aussi bien que les autres vaisseaux qui étaient bien construits et bien entretenus dans les chantiers navals des

36 Richard W. Unger (dir.), *Shipping and Economic Growth, 1350-1850*, op. cit. ; Lars Magnusson (dir.), *Mercantilism: The Shaping of an Economic Language*, London, Routledge, 1994.

37 Langford Lovell Price, *A Short History of Political Economy in England from Adam Smith to Arnold Toynbee*, London, Methuen, 1891.

38 Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry*, London, Macmillan, 1962.

39 Lawrence A. Harper, *The English Navigation Laws: A Seventeenth Century Experiment in Social Engineering*, New York, Columbia University Press, 1939 ; Laurence Evans, « The Gift of the Sea », art. cit.

40 Leonard Gomes, *Foreign Trade and the National Economy*, Basingstoke, Macmillan, 1987.

41 Charles Wilson, *England Apprenticeship, 1603-1763*, New York, St. Martin's Press, 1965.

Pays-Bas, étaient efficacement utilisées par les marchands hollandais, ce qui leur permettait d'accéder à un crédit bon marché et de naviguer sur l'ensemble des mers et océans sous le commandement d'officiers hollandais, ce qui avait fait de la flotte des Pays-Bas du Nord le service de transport par voie maritime le plus compétitif et le plus fiable en Europe. Ils étaient convaincus que la compétition entre les industries navales nationales ne pouvait être qu'un jeu à somme nulle. Finalement, avec l'aide très forte de la puissance militaire française, un déplacement des positions pouvait survenir⁴². Les objectifs mercantilistes britanniques étaient mis en œuvre par une diplomatie très active, et ils étaient fondés sur la puissance navale nécessaire pour forcer un État hollandais obstiné à se conformer au code de navigation qui permit au secteur maritime anglais de prendre une part toujours plus grande des gains croissants procurés par la navigation et les services auxiliaires (entreposage, information, crédit et assurance), dans le cadre d'un commerce maritime côtier, national et international toujours plus important.

Une fois que l'État anglais eut choisi de s'appuyer sur une stratégie correctement fondée sur la défense navale, couplée avec le développement d'une marine marchande impériale, la position de primauté en Europe longtemps détenue par les Pays-Bas dans les domaines de la navigation, de la construction navale et des industries qui leur étaient liées, devint précaire. Même la base fiscale bien gérée dont disposaient les gouvernements hollandais ne pouvait à la fois permettre de faire face aux dépenses navales et militaires nécessaires pour défendre les frontières du pays contre les armées françaises et espagnoles, et assurer à leur marine marchande une protection suffisante pour qu'elle reste efficace, notamment pour la défense des bases commerciales d'outre-mer contre les navires ennemis et les pirates français, portugais et espagnols, ou contre les anciens alliés protestants situés le long des rivages de la mer du Nord. D'ailleurs, aujourd'hui les historiens des Pays-Bas reconnaissent que le rythme auquel l'économie hollandaise perdit sa position de primauté commerciale a certainement été aggravé par les échecs politiques à coordonner la marine hollandaise en une force maritime plus unifiée et plus centralisée⁴³. Déjà à l'époque du traité de paix d'Utrecht, qui vint mettre fin à une guerre coûteuse de quatorze années contre les puissances coalisées des Bourbons, deux changements géopolitiques et géoéconomiques étaient devenus évidents : en premier lieu, l'affaiblissement du statut des Pays-Bas comme puissance maritime ; en second lieu, la position hégémonique obtenue désormais par les forces combinées et coordonnées de la *Royal Navy* et de la marine marchande

42 Ronald Hope, *A New History of British Shipping*, London, John Murray, 1990.

43 James Reed Jones, *Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth-Century*, *op. cit.*

de l'Angleterre sur toutes les autres forces maritimes navales ou marchandes des différentes puissances européennes, y compris les Pays-Bas⁴⁴. Le commerce maritime britannique, auquel s'ajoutait la capacité de l'économie nationale à accroître les bénéfices tirés de la navigation, de la fourniture de crédit, des assurances maritimes et des autres services grâce au commerce côtier, transnational et intercontinental, ne cessait de se développer.

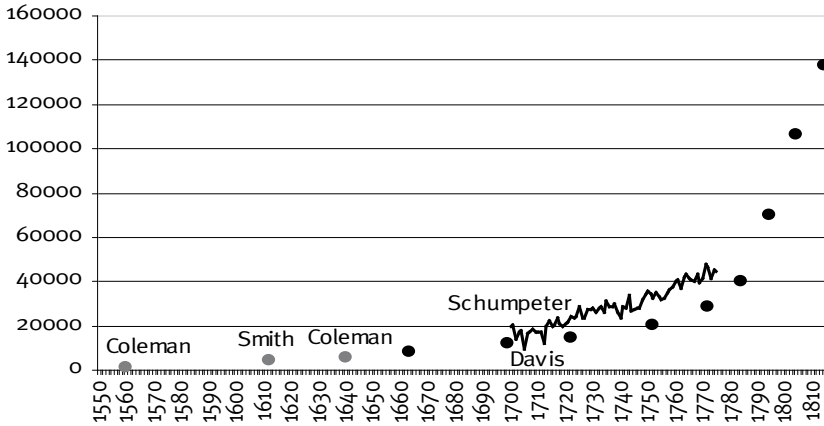


Fig. 6. Volumes du commerce étranger anglais (imports, exports et re-exports), vers 1650 - vers 1810

Même avant que les pressions intérieures pour un commerce accru avec le reste du monde aient été consolidées dans l'acte de Navigation de 1651, presque tous les hommes d'État de l'époque estimaient que l'évaluation de la navigation maritime et des industries navales du royaume d'Angleterre était entrée dans la trajectoire de retours croissants corrélés à une stratégie mercantiliste menée par l'État pour le développement d'un complexe navalo-commercial qui suscitait le développement d'industries urbaines dépendant des marchés d'exportation aussi bien que des liens entre les importations de matières premières et les réexportations⁴⁵. Beaucoup plus tard, à cause de cela, une véritable historiographie économique – plutôt favorable aux interprétations libérales d'une première révolution industrielle venant de la base – a eu tendance à mettre au premier plan les directions organisationnelles et technologiques issues de l'entreprise privée et des innovations particulières aux industries

44 Roger Morris, *Naval Power and British Culture, 1760-1850: Public Trust and the Government Ideology*, Aldershot, Ashgate, 2004.

45 Richard W. Unger, « Warships, Cargo Ships and Adam Smith: Trade and Government in the Eighteenth Century », *The Mariner's Mirror*, vol. 92, n° 1, 2006, p. 41-59.

maritimes et de construction navale de l'Angleterre⁴⁶. Aujourd'hui cette interprétation paraît anachronique et reste improbable, rien n'étant d'ailleurs venu la renforcer⁴⁷. Par exemple, en dépit d'une impressionnante bibliographie d'exercices modernes de cliométrie, les possibilités d'effectuer des comparaisons entre les pays ou les facteurs de productivité totaux pour des industries globales comme la construction navale et la navigation – industries qui fournissent un ensemble si hétérogène de productions et de services – se sont réduites. Pendant ce temps ont émergé quelques preuves statistiques liées aux cargaisons de marchandises particulières le long de routes maritimes spécifiques, qui ont appuyé l'idée que la productivité du travail pour la navigation et le commerce maritime s'était accrue, et qu'un déclin généralisé mais graduel des taux de fret était survenu durant les siècles qui vont de 1415 à 1815⁴⁸.

192

Ce large déclin des coûts du transport d'une tonne de fret maritime par kilomètre ne doit pas cependant apparaître comme étant l'apanage d'une seule industrie nationale, quelle que soit la période envisagée. On trouve en effet cinq ou six marques, clairement discernables, d'accroissement de la productivité mentionnées dans la plupart des histoires traitant des navigations hollandaise, française, américaine, britannique et même chinoise à l'époque de la marine à voiles⁴⁹. Par exemple, le volume, le poids, la masse, la vitesse et la distance moyenne du fret transporté par mer s'accrurent après 1492, et une proportion croissante de ce fret fut transportée à bord de bateaux dont la taille et le modèle avaient été conçus pour les cargaisons et les commerces particuliers auxquels ils étaient destinés. Les améliorations se produisirent lentement à travers le temps grâce à la diffusion de connaissances plus fiables sur les mers, les marées, les vents, les ports, les manœuvres et les gréments, aussi bien que des aides à la navigation issues de l'astronomie mathématique, des cartes, des portulans et des instruments à bord des navires. Les niveaux de capacité d'utilisation s'accrurent avec la demande croissante pour des temps plus courts de navigation et de rotation dans les ports. Une protection plus forte fut assurée contre les prédateurs (pirates, corsaires, navires ennemis), ce qui permit de disposer à bord des navires d'un espace et d'une main-d'œuvre consacrés désormais à des cargaisons profitables et non plus à des armements⁵⁰.

46 Patrick K. O'Brien, « Mercantilism and Imperialism in the Rise and Decline of the Dutch Economy », *The Economist*, vol. 148, n° 4, 2000, p. 469-501.

47 Donald C. Coleman (dir.), *Revisions in Mercantilism*, London, Methuen, 1969.

48 Brian R. Mitchell, *Abstract of British Historical Statistics*, section XI, Cambridge (U.K.), CUP, 1962.

49 Henry C. Hunter, *How England Got its Merchant Marine, 1066-1776*, National Council of National Shipbuilders, New York, 1935.

50 Wayne R. Davis, *The Rise of Atlantic Economics*, London, Weidenfeld and Nicholson, 1982.

L'ensemble de la littérature de seconde main sur les navires et la navigation laisse aussi deux impressions supplémentaires importantes. En premier lieu, aucune macro-innovation n'émergea pour transformer de manière radicale les perspectives de progrès de la productivité pour les navires à voiles en bois avant l'âge des bateaux en fer à vapeur qui devinrent le mode dominant de transport par mer⁵¹. En second lieu, c'est autour de l'Europe que les mécanismes et les capacités d'adaptation ont longtemps existé pour faciliter la diffusion des innovations par-delà les frontières nationales et les industries engagées dans le transport par mer. Pour la navigation et la construction navale, l'émulation pour l'emploi de meilleures pratiques ne s'est pas prolongée⁵².

Pour conclure, il semble qu'on ne peut plus faire désormais qu'une petite place à une « histoire britannique » de l'entrepreneuriat et de l'innovation technologique dans le domaine de la navigation et des industries navales européennes⁵³. Il reste une explication plus plausible de la montée de ces activités vers une position dominante, à savoir un récit centré sur le mercantilisme britannique dont la mise en place est due aux succès initiaux dans les engagements navals et continentaux remportés au cours des deux grandes guerres contre la France durant le règne de Louis XIV (1689-1697 et 1702-1713), et qui a été consolidé pour la domination des océans par la victoire finale, celle de Trafalgar en 1805. À l'intérieur d'un ordre mercantiliste international, la stratégie adoptée, soutenue par la reconstruction des systèmes fiscal et financier de l'État anglo-britannique, maintint les conditions politiques et géopolitiques requises pour que des progrès de productivité puissent se produire sur un large spectre, avec une intensité plus grande et plus stable, pour un ensemble d'activités maritimes placées dans un cadre économique favorablement positionné et bien doté⁵⁴.

Dans un livre fondateur, publié voici plus de quatre décennies, Ralph Davis concluait que « la croissance de l'économie britannique était basée sur l'usage de la force ». Ce fut, observait-il, « la marine anglaise, plutôt que celle de la France ou des Pays-Bas, qui devint le plus grand transporteur, et ce fut en grande partie le résultat de ses succès lors des guerres, ce qui se traduisit par la mise en place et l'extension d'une arène à l'intérieur de laquelle les Anglais avaient

51 Ronald Findlay, Rolf G. H. Henriksson, Håkan Lindgren et Mats Lundahl (dir.), *Eli Heckscher, International Trade and Economic History*, op.cit.

52 James D. Tracy (dir.), *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750*, Cambridge (U.K.), CUP, 1991.

53 Richard W. Unger (dir.), *Shipping and Economic Growth, 1350-1850*, op. cit. ; James D. Tracy (dir.), *Political Economy of Merchant Empires*, op. cit.

54 Jacobus « Jaap » R. Bruijn, Femme Simon Gaastra et Ivo Schöffer (dir.), *Dutch Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, 1979, t. I, 1987, t. II, Den Haag, Martinus Nijhoffet ; Knick Harley, « Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed », *The Journal of Economic History*, vol. 48, n° 4, 1988, p. 851-876.

un monopole du commerce et du transport »⁵⁵. Le présent essai a essayé de rénover et de restaurer une vieille histoire qui a été obscurcie par les efforts tentés pour construire des récits explicatifs à l'aide des outils de la nouvelle théorie économique néolibérale⁵⁶.

Maintenant, la tâche doit être de déterminer un modèle et, si possible, d'évaluer les méandres des interconnexions qui ont transformé la navigation, la construction navale et les activités auxiliaires de la Grande-Bretagne en un secteur maritime devenu leader pour son économie tout entière. Reconnaître ces liaisons antérieures et postérieures n'est pas difficile⁵⁷. Le travail de modélisation de ces méandres peut se fonder sur l'aide apportée aussi bien par les analyses théoriques correspondant à une vision économique d'ensemble et à l'étude des réseaux technologiques que par des analyses détaillées issues des spécifications bien délimitées et rigoureuses des gains économiques attribuables à l'agglomération urbaine, familières à ceux qui appartiennent à l'école des Annales et à celles des systèmes globaux d'histoire ou de sociologie historique⁵⁸.

194

Comme d'habitude, les possibilités de quantification sont limitées pour les débuts de l'époque moderne et les tests cliométriques sont virtuellement impossibles. Néanmoins, le recours à l'extension des analyses marshalliennes réalisées par Hirschman dans un texte classique sur les liaisons antérieures et postérieures, laquelle comporte des analyses dérivées des récents essais théoriques ayant pour but de mettre en valeur les connexions réciproques, peut s'avérer d'un réel intérêt heuristique pour la construction de récits analytiques qui seront à la fois rigoureux sur le plan théorique et valables du point de vue historique⁵⁹.

55 Ralph Davis, *The Rise of English Shipping Industry*, op. cit. ; Ronald Findlay, Rolf G. H. Henrikson et Håkan Lingren, Mats Lundahl (dir.), *Eli Heckscher, International Trade and Economic History*, op. cit.

56 Christopher J. French, « Productivity in the Atlantic Shipping Industry », *The Journal of Interdisciplinary History*, vol. 17, n° 3, 1987, p. 613-638.

57 Roger Morris, *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge (U.K.), CUP, 2010.

58 Masahisa Fujita, Paul Krugman et Anthony J. Venables, *The Spatial Economy Cities. Regions and International Trade*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2000.

59 Philip L. Cottrell et Derek H. Aldcroft, *Shipping, Trade and Commerce: Essays in Memory of Ralph Davis*, Leicester, Leicester University Press, 1981 ; Rafael Torres Sánchez (dir.), *War, State and Development: Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2007.

LE PARLEMENT FRANÇAIS ET LE COÛT DE SA FLOTTE DE GUERRE

1871-1914

Sébastien Nofficial

*Doctorant au CERHIO CNRS UMR 6258, université de Bretagne-Sud,
Lorient; professeur au lycée hôtelier du Touquet*

Le 22 mars 1872, le ministre de la Marine, l'amiral Pothuau, s'adresse à l'Assemblée nationale dans le cadre de la discussion sur son budget qu'il présente aux parlementaires : « Je déclare avoir eu l'intention de réaliser patriotiquement toutes les économies indispensables ; mais j'ai la confiance de n'avoir pas compromis les intérêts de la Marine¹ ». Cette déclaration illustre le compromis que le Parlement réclame à la Marine après 1871 : maintenir une flotte de guerre capable d'assurer ses missions sans grever le budget national. Pour autant, le coût de la flotte de guerre française est multiplié par cinq entre 1871 et 1914 : le budget primitif voté chaque année pour cette seule arme passe d'environ 130 millions de francs à plus de 600 millions, soit de 5 % des recettes de l'État à près de 10 % à la fin de la période².

Ces efforts de financement consentis à la Marine obéissent à une double évolution. En premier lieu, le processus décisionnel se transforme par rapport aux régimes précédents puisqu'avec la mise en place d'une république parlementaire, la place prise par le pouvoir législatif dans l'adoption des budgets militaires devient centrale. En contrepartie, les députés affirment leur volonté de contrôler les dépenses de la Marine de plus en plus étroitement en exerçant une pression constante sur son administration, tout particulièrement de la part de la commission du budget de la Chambre des députés, le Sénat ne s'exprimant efficacement sur le sujet qu'à de rares occasions. Ce contrôle parlementaire a d'abord tendance à freiner la croissance du budget naval avant une nouvelle

1 *Journal officiel de la République française* (ensuite JO), séance de l'Assemblée nationale du 22 mars 1872, p. 2164.

2 Le budget primitif est le budget voté au Parlement pour un exercice budgétaire donné, couvrant une année civile. De nombreux crédits supplémentaires sont ensuite votés en cours d'exercice budgétaire pour faire face aux évènements internationaux ou aux mauvaises prévisions de l'administration de la Marine.

période d'augmentation soutenue au cours des années 1890. À partir de 1910, la course aux armements, consécutive aux tensions internationales grandissantes, et le programme naval de 1912 provoquent une véritable explosion du budget de la Marine (fig. 1).

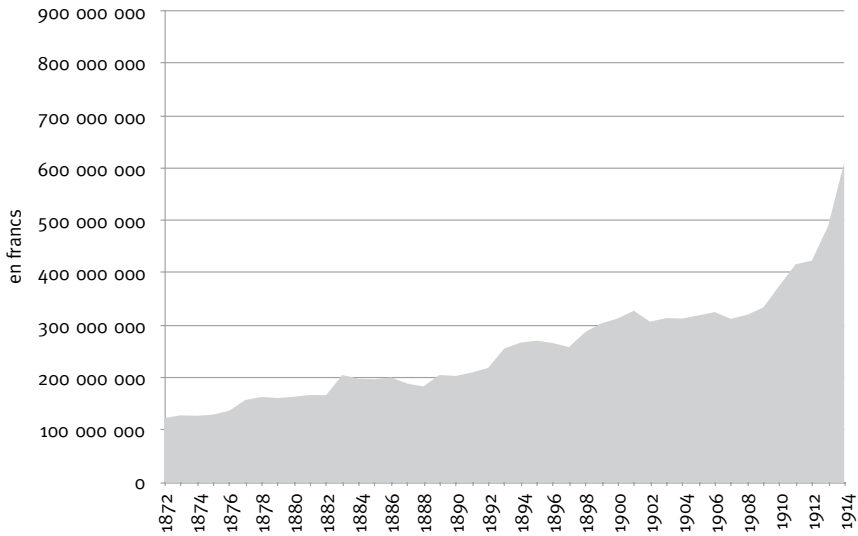


Fig. 1. Le budget de la Marine adopté par le Parlement (1872-1914)

Toutefois, l'évolution des dépenses ne résulte pas uniquement du contrôle du Parlement ou des tensions internationales puisque les transformations technologiques navales qui se succèdent durant cette période sont également à l'origine de nombreuses remises en cause des matériels existants comme des idéologies stratégiques dominantes³. Ainsi, les coûts de construction d'un navire de ligne cuirassé connaissent une croissance exponentielle : ils sont multipliés par six entre les années 1870 et les années 1910, et passent de 10 à plus de 60 millions de francs⁴. Dès lors, la pensée navale développée par Richild Grivel puis par la Jeune école, qui remet en cause l'utilité stratégique du cuirassé, devient séduisante aux yeux des parlementaires, d'autant plus qu'elle est supposée être moins coûteuse à mettre en œuvre⁵.

3 Martin Motte, *Une Éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004.

4 Rapport fait au nom de la commission du budget sur le budget des dépenses de l'exercice 1878 (ministère de la Marine) par M. Paul Bethmont, député », *JO*, 1878, annexe n° 156, p. 15 ; « Rapport fait au nom de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation des dépenses et des recettes de l'exercice 1913 par M. Henry Chéron, député, *JO*, documents de la Chambre des députés, 1912, annexe n° 1896, p. 466.

5 Martin Motte, *Une Éducation géostratégique, op. cit.*, p. 99, 205.

Dans ce contexte, comment le contrôle parlementaire s'affirme-t-il, parallèlement à une augmentation continue des coûts de la marine de guerre pour la nation ? Trois périodes peuvent se distinguer quant au coût de la flotte et à la volonté de contrôler ces dépenses par le Parlement : de 1871 jusqu'au ministère de l'amiral Aube en 1886, la Marine est perçue par les chambres législatives comme une arme trop coûteuse et trop indépendante du pouvoir politique ; c'est donc logiquement qu'après l'échec de l'amiral Aube à réformer la Royale, le Parlement étend progressivement son contrôle dans les années 1890 ; à la Belle Époque, il en arrive ainsi à « coproduire » les programmes navals.

UNE MARINE TROP COÛTEUSE ET TROP INDÉPENDANTE AUX YEUX DU PARLEMENT (1871-1886)

Après la défaite de 1871 et les élections de février de cette même année, l'Assemblée nationale nouvellement élue perçoit la Marine comme une « arme de luxe⁶ ». Son budget est donc réduit de manière drastique par le ministre, l'amiral Pothuau. Les crédits initialement votés pour le service de la Marine de l'exercice 1871 – c'est-à-dire avant le déclenchement de la guerre contre la Prusse – qui s'élevaient à 140 millions de francs, sont ramenés à 129 millions pour l'exercice 1872. Pour y parvenir, Pothuau s'emploie à diminuer les effectifs des équipages comme des officiers et réduit les armements de navires. Il trouve l'appui de la commission du budget et de son rapporteur, l'armateur havrais orléaniste Daniel Ancel, qui l'encourage dans cette voie en proposant des réductions supplémentaires⁷. Pour encadrer ces baisses de crédits qu'il espère provisoires, l'amiral Pothuau fait définir par le Conseil des travaux de la Marine un programme naval en 1872. Les parlementaires n'ont qu'un rôle très réduit dans l'adoption de celui-ci et sont partagés entre deux influences contradictoires. Les partisans les plus radicaux des réductions de crédits souhaitent voir la Marine se limiter à la défense des côtes⁸ alors que les amiraux parlementaires, qui noyautent la sous-commission de réorganisation de la Marine, veulent maintenir les moyens attribués à celle-ci. Le programme de 1872 n'est donc pas validé officiellement par le Parlement mais de manière tacite : le projet de budget voté pour l'exercice 1873 comporte dans son exposé

6 *Ibid.*, p. 108.

7 Rapport fait au nom de la commission du budget sur le budget des dépenses de l'exercice 1872 (ministère de la Marine et des colonies) par M. Ancel, membre de l'Assemblée nationale, *JO*, 1872, annexe n° 1017, p. 2199.

8 Theodore Ropp, *The Development of a Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904*, Annapolis, Naval Institute Press, 1987, p. 32.

des motifs les principes et la définition de ce programme⁹. Cette méthode permet aux parlementaires de ne pas se sentir contraints car le programme naval sera financé par le vote annuel de crédits sur le budget ordinaire de la Marine. Dans les faits, ce programme ne fut jamais réalisé car les crédits votés par le Parlement ont toujours été insuffisants aux yeux de la Marine¹⁰. Entre 1872 et 1875, les crédits votés pour la Marine – ordinaires et extraordinaires, primitifs et supplémentaires – restent effectivement bloqués autour de 140 millions de francs. Les parlementaires considèrent que c'est à la Marine de dégager les crédits nécessaires aux constructions neuves au sein des chapitres « Constructions navales, salaires » et « Constructions navales, matériel », tous deux considérés comme opaques aux yeux des parlementaires. En 1876, devant le retard pris par la réalisation du programme naval de 1872, la commission du budget s'interroge sur sa pertinence, et certains radicaux remettent en avant l'idée de limiter les missions de la Marine à la défense des côtes¹¹.

198

La mise en place d'un nouveau Parlement bicaméral en 1876 permet la conquête de la nouvelle Chambre des députés par les républicains. Ceux-ci montrent rapidement leur volonté de contrôler davantage la Marine, qui bénéficie d'un budget en hausse atteignant 190 millions de francs en 1878. En novembre de cette année-là, le rapporteur du budget de la Marine, Étienne Lamy, avocat libéral du Jura, critique violemment l'opacité de la comptabilité et de la gestion de la Marine qui entrave le contrôle parlementaire¹². Pour faciliter celui-ci, la commission du budget impose dans un premier temps la distinction du « service colonial » et du « service Marine » dans la présentation du budget¹³. Pour autant, la Marine se montre toujours aussi indépendante vis-à-vis du Parlement. En août 1879, elle abandonne et remplace le programme naval de 1872 sans lui en faire part, quoiqu'il soit directement concerné par les conséquences budgétaires de ce changement. La Chambre n'est avertie que dix mois plus tard, en mai 1880, par l'intermédiaire d'une note ministérielle transmise à la commission du budget pour justifier une demande d'augmentation de crédit¹⁴. C'est l'occasion pour les membres de cette commission de s'insurger contre cet abandon – celui du programme de 1872 – qu'ils considèrent avoir été adoptés législativement par le vote du budget 1873 auquel le programme a

9 « Budget de la Marine et des Colonies pour l'exercice 1872. Note préliminaire », *Revue maritime et coloniale*, n° 32, 1872, p. 156-189.

10 *JO*, 1874, séance de l'Assemblée nationale du 25 juillet 1874, p. 5242.

11 Archives nationales (ensuite AN), C//3150, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1877, séance du 10 mai 1876.

12 Rapport fait au nom de la commission du budget sur le budget des dépenses de l'exercice 1879 (ministère de la Marine) par M. Lamy, député, *JO*, 1878, annexe n° 926, p. 11473.

13 *JO*, 1878, séance de la Chambre des députés du 11 février 1878, p. 1449.

14 AN, C//3176, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1881, séance du 28 mai 1880.

été annexé¹⁵. Ce point de vue est rejeté par le ministre-amiral qui réfute toute idée de validation parlementaire du programme de 1872¹⁶. Ce conflit entre la commission du budget et le ministre de la Marine reste cependant limité aux questions financières. Le président de la commission, Henri Brisson, refuse de débattre du cadre technique du programme, estimant que ce n'est pas du ressort du Parlement¹⁷, mais il veut pouvoir le valider financièrement avant son lancement. C'est pourquoi la commission réclame finalement au ministère de la Marine de lui soumettre un nouveau programme rapidement¹⁸, et cette position est soutenue par la Chambre¹⁹. Mais si la commission du budget réussit à imposer son avis financier sur l'adoption d'un programme naval, son contrôle des comptes de la Marine reste toujours aléatoire. En 1880, elle critique la majoration quasi automatique des crédits votés pour la Marine, qu'il s'agisse des travaux hydrauliques ou des constructions navales²⁰. Henri Brisson reproche au ministre amiral Jauréguiberry d'user du budget extraordinaire à sa convenance, en mettant le Parlement devant le fait accompli²¹. La commission réclamait plus de clarté dans les comptes de la Marine et l'utilisation des crédits accordés qui se révélaient de plus en plus importants, passant de 170 à 200 millions de francs entre 1876 et 1881²².

À partir de 1881, le Parlement tente d'accentuer son contrôle sur les dépenses navales, surtout après l'échec de la commission extraparlamentaire nommée après le rapport Lamy de 1878²³. Ainsi, le budget voté pour 1881 est présenté en dissociant en deux chapitres comptables distincts les salaires des « constructions neuves » de ceux des « réparations », chapitres auparavant rassemblés dans les salaires des « constructions navales ». L'idée des parlementaires est de pouvoir vérifier les sommes consacrées réellement aux « constructions neuves » et

15 *Ibid.*, séance du 30 mai 1880.

16 *Ibid.*, séance du 28 mai 1880.

17 *Ibid.*

18 *JO*, 1881, séance de la Chambre des députés du 28 juin 1881, p. 1416.

19 Rapport fait au nom de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1881 (ministère de la Marine) par M. Dréo, député, *JO*, 1880, annexe n° 2785, p. 7983 ; *JO*, 1880, séance de la Chambre des députés du 9 juillet 1880, p. 7822.

20 Henri Brisson, président de la commission du budget, considère ainsi qu'« il n'y a pas de travaux hydrauliques qui ne soient majorés » : AN, C//3176, procès-verbal de la commission de budget de l'exercice 1881, séance du 28 mai 1880. De même, il attaque le ministre Jauréguiberry en commission à propos des dépenses de constructions navales tendant à devenir définitives et annuelles, et qui sont financées sur le compte de liquidation qui est un compte temporaire : AN, C//3176, procès-verbal de la commission de budget de l'exercice 1881, séance du 3 juin 1880.

21 AN, C//3176, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1881, séance du 28 mai 1880.

22 *Ibid.*, séance du 31 mai 1880.

23 *JO*, 1881, séance de la Chambre des députés du 10 février 1881.

cette modification de la nomenclature du budget est complétée en 1885 par la dissociation du chapitre du « matériel des constructions neuves » de celui du « matériel des réparations ». En outre, en 1884, les « achats à l'industrie » sont également dissociés de ce chapitre primitif du « matériel des constructions navales ». Parallèlement, en 1881, le rapporteur républicain du budget Amédée Langlois, ancien enseigne de vaisseau, propose à la commission du budget un encadrement législatif plus strict des constructions navales qui aboutit à l'inscription dans la loi de finances de l'obligation faite au ministre d'inclure en annexe de son budget un tableau présentant les navires en chantier²⁴. Ce document est, à partir de 1882, le moyen pour le Parlement de contrôler et d'autoriser la mise en chantier de nouveaux navires. Pour compléter cette entreprise d'encadrement des dépenses navales, le Parlement réclame de pouvoir contrôler les effectifs de la Marine par le biais d'une loi des cadres qui est finalement déposée en juillet 1880 par le ministre amiral Jauréguiberry. La commission du budget, poursuivant cette volonté de contrôler le personnel de la Marine, décide deux ans plus tard « qu'aucune augmentation d'effectifs ne pourra être accordée tant qu'il n'y aura pas de loi des cadres [des officiers de marine] votées par la Chambre²⁵ ». Mais malgré le dépôt de plusieurs projets ministériels sur ce sujet, le Parlement n'adopte pas de loi sur les cadres avant 1896. Au même moment, la commission continue de dénoncer l'opacité de la gestion budgétaire de la Marine. En 1883, par exemple, le libéral Alexandre Ribot s'insurge devant le ministre Charles Brun, contre l'utilisation de crédits par la Marine « en-dehors de la destination votée par les Chambres²⁶ ». Cette critique est renouvelée deux ans plus tard par la commission du budget de l'exercice 1886 et son rapporteur, l'opportuniste guadeloupéen Gerville-Réache :

Le budget de la Marine est établi de façon à rendre impossibles le contrôle et les investigations de la commission du budget et du Parlement. Il est impossible pour chaque crédit alloué, de se rendre compte du résultat obtenu par l'effort financier qui a été accompli²⁷.

²⁴ AN, C//3177, procès-verbal de la commission du budget de l'exercice 1882, séance du 19 avril 1881 ; Loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1882, art. 30, *Bulletin des lois de la République française* (ensuite *BL*), n° 655, 1881, p. 546.

²⁵ AN, C//3302, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1883, séance du 6 juin 1882. Les effectifs des officiers de marine et les modalités de leur avancement sont alors fixés par décret ministériel.

²⁶ AN, C//3303, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1884, séances des 6 et 9 mars 1883.

²⁷ AN, C//3306, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1886, séance du 20 mai 1885.

Dans ce contexte d'affrontement, le budget de la Marine se stabilise autour de 200 millions de francs. Mais, au-delà, le Parlement continue de refuser la moindre responsabilité sur les choix matériels tout en imposant ses choix financiers. Ainsi, en 1881, la commission du budget émet l'idée de fixer la valeur du capital flottant et de limiter les dépenses annuelles de constructions navales. Il s'agit en réalité de laisser à la Marine la responsabilité de développer une force navale dans le cadre budgétaire fixé par le Parlement et, par là même, de limiter les demandes de crédits supplémentaires²⁸. Pour marquer sa volonté de contrôler les dépenses navales, la commission refuse la mise en chantier de deux cuirassés d'escadre prévus par le projet de budget, ce à quoi s'oppose le ministre-amiral Cloué²⁹. Ce dernier obtient finalement la levée de l'opposition de la commission en séance plénière³⁰. Mais l'idée de fixer la valeur du matériel flottant se révèle vite inadaptée à la Marine. Dès octobre 1883, la commission du budget abandonne l'idée en même temps que le ministère abandonne son programme de 1881, sans qu'une alternative soit proposée³¹.

LA REPRISE EN MAIN PROGRESSIVE DE LA MARINE PAR LE PARLEMENT (1886-1902)

L'arrivée de l'amiral Aube au ministère de la Marine en janvier 1886 lui laisse donc toute latitude pour appliquer ses théories aux constructions navales, celles-ci n'étant plus guidées par aucun programme. Ces théories, dont les partisans vont rapidement se regrouper sous le nom de la *Jeune École*, préconisent la construction d'une flotte de petits bâtiments rapides et maniables, supposés capables de tenir tête aux coûteux cuirassés³². Le nouveau ministre obtient très rapidement la confiance du Parlement et en particulier de la commission du budget de la Chambre. La majorité opportuniste de cette commission rejoint l'avis de Gerville-Réache qui craint le départ de ce « ministre si résolument réformateur » si la commission ne le soutient pas³³. Face à lui, le groupe parlementaire de l'extrême gauche – ancêtre des radicaux-socialistes – se montre méfiant : Clemenceau, l'avocat Salis, mais surtout le métallurgiste Ménard-Dorian, rapporteur du budget de la Marine et défenseur intéressé des cuirassés,

28 AN, C//3177, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1882, séance du 7 mai 1881.

29 JO, 1881, séance de la Chambre des députés du 28 juin 1881, p. 1416.

30 *Ibid.*, séance de la Chambre des députés du 13 juillet 1881, p. 1650.

31 AN, C//3303, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1884, séance du 20 octobre 1883.

32 Michel Vergé-Franceschi, s.v. « Jeune École », *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Laffont, 2002, p. 801-802. Pour plus de détails, voir Martin Motte, *Une éducation géostratégique*, *op. cit.*, p. 167-175.

33 AN, C//5380, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1887, séance du 23 juin 1886.

se montrent sceptiques devant les volontés de réformes de l'amiral Aube. Cette frange radicale de la commission souhaite contrôler ces changements en obligeant le ministre à passer par la voie législative alors que la majorité opportuniste lui laisse tout loisir de choisir entre la loi et les décrets.

Au Sénat, la commission des finances exprime quelques réserves au sujet de l'abandon des cuirassés, en particulier par la voix de Barbey, rapporteur du budget de la Marine³⁴. Mais les sénateurs n'osent pas affronter le ministre soutenu par la Chambre. Dans un premier temps, Aube obtient des crédits supplémentaires de près de 50 millions de francs sur l'année 1886. Simultanément, il modifie l'organisation du budget, « pour satisfaire aux demandes formelles et réitérées des Chambres », avec l'objectif d'aboutir à des économies³⁵. Le budget ordinaire primitif de la Marine connaît effectivement des diminutions sous le ministère Aube. Voté à hauteur de 200 millions de francs pour l'exercice 1886, l'amiral Aube fait adopter par le Parlement un budget ordinaire de 188 millions de francs pour l'exercice 1887, mais, dans le même temps, ses demandes réitérées de crédits supplémentaires et les ratés techniques de son programme de torpilleurs finissent par lui faire perdre le soutien du Parlement³⁶. Dès janvier 1887, celui-ci s'oppose au budget extraordinaire présenté par l'amiral Aube et le réduit à 15 millions au lieu des 26 millions réclamés³⁷. En définitive, le ministère de ce dernier aboutit à une explosion des coûts de la flotte : en incluant l'ensemble des dépenses – ordinaires, extraordinaires, primitives et supplémentaires –, le budget de 1886 atteint 247 millions de francs contre 211 millions pour 1885. Le budget de 1887 garde les empreintes financières du passage de l'apôtre de la Jeune École : les dépenses atteignent encore 234 millions de francs, et plusieurs millions restent à régler à l'industrie privée³⁸.

Après le départ de l'amiral Aube, Barbey veut assainir le budget de la Marine plombé par les dettes laissées par son prédécesseur. Pour cela, il dispose de nombreux soutiens au Parlement, déçu du ministère Aube qui devait apporter des économies en privilégiant le petit torpilleur et non le coûteux cuirassé. C'est le cas en particulier au Sénat où Barbey a été le vice-président de la commission

34 Archives du Sénat (ensuite AS) 14 S 13, procès-verbal de la commission des finances du Sénat de 1886, séance du 26 janvier 1887.

35 Rapport fait au nom de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1887 (ministère de la Marine et des Colonies, service de la Marine) par M. Ménard-Dorian, député, *JO*, documents de la Chambre, 1887, annexe n° 1101, p. 634.

36 Martin Motte, *Une éducation géostratégique, op. cit.*, p. 226.

37 Lors de la réunion de la commission des finances du Sénat, le 24 janvier 1887, son rapporteur Barbey fait un point de la situation à ses collègues (AS 14 S 12, procès-verbal de la commission des finances de l'année 1886, séance du 24 janvier 1887).

38 AN, C//5381, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1888, séance du 26 juillet 1887.

des finances et a rapporté au nom de cette dernière sur les budgets de la Marine entre 1884 et 1886. Barbey corrige d'emblée le projet de budget de l'amiral Aube pour l'exercice 1888, le diminuant de près de 18 millions, avant un tour de vis supplémentaire de 4 millions décidé par le Parlement. Ce programme d'assainissement des finances de la Marine mené par Barbey et décidé par le Parlement a pour conséquence immédiate de ralentir les constructions navales, de réduire l'escadre de Toulon et de geler l'aménagement des stations de flottilles d'Ajaccio et de Bizerte³⁹. Mais pour faire face aux dettes laissées par l'amiral Aube, Barbey doit rapidement réclamer un crédit supplémentaire de 19 millions de francs. Cette requête contraint la commission du budget à adresser « un blâme sévère à l'administration de la Marine⁴⁰ » et, à l'automne 1888, elle décide de supprimer le budget extraordinaire de ce ministère et de l'intégrer au budget ordinaire afin d'éviter de nouveaux dérapages financiers⁴¹. La Chambre valide cette décision en séance plénière en même temps que l'idée de ne nommer désormais que des civils comme ministres de la Marine⁴². Un an plus tard, la commission du budget se plaint une fois de plus des hausses continues du budget de la Marine. Elle hésite à entrer en conflit avec le ministre Krantz, qui refuse les diminutions de crédits qu'elle réclame. Devant la crainte de perdre ce conflit en séance plénière de la Chambre, la commission cède devant Krantz⁴³. Dans ce contexte, de nombreux parlementaires prennent conscience de la difficulté pour le Parlement de contrôler la marine de guerre et ses dépenses croissantes. En novembre 1890, la Chambre des députés prend donc la résolution de nommer une commission permanente de la Marine, avec l'espoir que celle-ci dispose du poids politique et de l'énergie nécessaires pour enfin faire entrer la Marine « dans le cadre de la loi⁴⁴ ». La commission est imitée par le Sénat deux mois plus tard⁴⁵. La naissance de ces commissions permanentes marque donc une étape importante dans la volonté parlementaire de contrôler la Marine dans son ensemble et non plus seulement son budget.

À partir de 1890, le Parlement cherche à accentuer son contrôle sur une Marine dont le budget global est revenu aux environs de 200 millions de francs. Mais cette volonté émane surtout de la commission du budget car les commissions de la Marine, à la Chambre comme au Sénat, s'enlisent dans des débats sur

39 Martin Motte, *Une éducation géostratégique*, *op. cit.*, p. 231.

40 AN, C//5381, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1888, séances des 28 et 29 septembre 1887.

41 AN, C//5382, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1889, séance du 9 octobre 1888.

42 JO, débats de la Chambre des députés, 1888, séance du 29 octobre 1888, p. 2356.

43 AN, C//5382, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1889, séances des 22 et 25 septembre 1888.

44 JO, débats de la Chambre des députés, 1890, séance du 14 novembre 1890, p. 2059.

45 JO, débats du Sénat, 1891, séance du 22 janvier 1891, p. 19.

l'inscription maritime et sur les cadres de la Marine. Leurs travaux n'aboutissent qu'en 1896, avec l'adoption des lois relatives à ces deux sujets. À la suite de l'échec de l'amiral Aube de donner une direction stratégique et financière à la Marine acceptable par le Parlement, les députés réclament au ministère un nouveau programme naval. En attendant ce programme, la commission du budget tâtonne quant aux crédits à accorder aux constructions navales et aux achats à l'industrie⁴⁶. Cependant, et suite aux dérapages financiers du ministère Aube, la commission se montre dorénavant plus attentive à la définition du programme naval. C'est le cas sur le plan comptable⁴⁷ mais également pour le choix des types de navires dans la mesure où elle avait imposé au ministre Barbey de soumettre au Parlement les types de bâtiments choisis pour le programme de construction⁴⁸. Cette volonté parlementaire de contrôler plus étroitement les choix stratégiques s'illustre par le programme naval proposé par Henri Brisson. Ancien président du conseil, ancien président de la commission du budget et rapporteur du budget de la Marine en 1891, ce dernier profite de cette charge pour proposer un nouveau programme naval qu'il soumet à l'avis du ministre Barbey et de la commission du budget⁴⁹. Dans l'épreuve de force qui l'oppose au ministre de la Marine pour imposer son programme naval, Brisson perd la confiance de la commission et doit démissionner de sa fonction de rapporteur⁵⁰. Le programme mis en œuvre par la Marine et adopté par la commission du budget après cet épisode est donc celui défini par le Conseil d'amirauté en juillet 1891⁵¹. Malgré tout, la commission du budget maintient sa maîtrise de ce programme en adoptant le principe « de ne pas permettre au département [de la Marine] de comprendre dans son programme des bâtiments pour lesquels il n'y a pas de dotation⁵² ».

Le nouveau programme défini par le Conseil supérieur de la Marine en novembre 1894 est encore l'occasion de tensions entre le ministre et la commission du budget. Ces tensions sont exacerbées par l'impossibilité pour la commission de contrôler les dépenses de la Marine, près de vingt ans après le rapport Lamy qui dénonçait déjà ce problème. En juillet 1895, le rapporteur

46 AN, C//5383, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1890, séance du 11 mars 1889.

47 AN, C//5441, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1891, séance du 29 mai 1890.

48 *Ibid.*, séance du 6 juin 1890.

49 AN, C//5443, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1892, séance du 23 juillet 1891.

50 *Ibid.*, séance du 11 novembre 1891.

51 AN, C//5445, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1893, séances des 8 et 11 octobre 1892.

52 AN, C//5447, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1894, séance du 19 juin 1893.

du budget de la Marine, Camille Pelletan, introduit son rapport par une longue dénonciation de la hausse continue des dépenses navales, de l'absence de réforme de l'administration et de programme naval clairement défini et, finalement, de l'extrême difficulté pour le Parlement de contrôler les dépenses d'une Marine dont l'efficacité est mise en cause⁵³. Ses dépenses sont en effet réparties à la hausse depuis 1890 : elles atteignent 270 millions de francs en 1895. Sous la conduite de son président, Édouard Lockroy, et de Pelletan, la commission du budget s'oppose à la répartition des types de constructions navales définies par « un plan qu'elle [la Marine] n'a jamais fait connaître au Parlement⁵⁴ ». Cette position de la commission s'explique par sa volonté de valider le programme naval suivi par la Marine mais confirme aussi sa détermination à discuter elle-même des choix stratégiques. Pelletan « refuse les propositions du ministre et voudrait consacrer les sommes demandées sur un nombre plus restreint de navires, cuirassés d'escadre et croiseurs⁵⁵ ». La séance de la commission du budget du 16 octobre 1895 résume finalement bien les enjeux du contrôle parlementaire du programme naval⁵⁶. Pour le ministre amiral Besnard, la commission n'a pas à se prononcer sur ce programme qui n'est qu'une « ligne de conduite » pour la Marine. Face à lui, le président de la commission, Lockroy, considère que les commissions du budget qui se sont succédé « n'ont jamais voulu le connaître » afin de ne pas se lier les mains en le validant. Ce programme pose donc la question de la responsabilité parlementaire. Pour le président du Conseil en exercice au moment du débat, le républicain de la droite progressiste Alexandre Ribot, ce programme, défini en dehors des Chambres, n'engage celles-ci que partiellement. Devant répondre aux demandes budgétaires que le ministère de la Marine réclame pour accomplir ce programme, le Parlement est libre de voter les crédits qu'il souhaite⁵⁷. C'est alors à la Marine de définir le rythme des nouvelles constructions en fonction des crédits accordés. Mais, pour le républicain radical Antonin Dubost, il importe que le programme naval soit assumé par le Parlement afin que celui-ci puisse voter les crédits nécessaires ; il va sans dire que Dubost souhaite que ces crédits soient réduits par rapport à ceux réclamés par la Marine. Dominée quantitativement par les progressistes mais qualitativement par les radicaux (Gerville-Réache) et surtout les radicaux-

53 Rapport fait au nom de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1896 (ministère de la Marine) par M. Camille Pelletan, député, *JO*, documents de la Chambre des députés, 1895, annexe n° 1540, p. 1200. Ce rapport est présenté à la commission du budget le 11 octobre 1895 (AN, C//5548, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1896).

54 AN, C//5448, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1896, séance du 12 octobre 1895.

55 *Ibid.*

56 *Ibid.*, séance du 16 octobre 1895.

57 *Ibid.*, séance du 19 octobre 1895.

socialistes (le rapporteur Camille Pelletan et le président Édouard Lockroy) sur les questions maritimes, la commission du budget de 1895 suit les conclusions de son rapporteur et de son président et s'oppose à ce que soient accordés les crédits réclamés par la Marine pour son programme naval⁵⁸. Ils sont suivis en cela par la Chambre, où aucune discussion générale n'a lieu au moment du vote du budget en décembre 1895, quelques semaines après le remplacement rue Royale de l'amiral Besnard par Édouard Lockroy⁵⁹.

Le départ de Lockroy en avril 1896 et le retour de l'amiral Besnard marquent le début d'une offensive parlementaire menée justement par l'éphémère ministre de la Marine. La volonté de Lockroy de relever la marine militaire entraîne le Parlement dans une nouvelle croisade pour obtenir les moyens de contrôler celle-ci. Certes, en 1896, l'adoption de la loi sur les corps des officiers de Marine permet au Parlement de fixer légalement leur nombre et par là même les coûts qui en découlent⁶⁰. Mais, en matière de construction navale, les variations budgétaires se perpétuent. Après le retour de l'amiral Besnard au ministère, un nouveau programme naval est discuté par le Conseil supérieur de la Marine les 17, 18 et 21 décembre 1896, et validé par le ministère en janvier 1897⁶¹. Cette discussion émane de la volonté de la commission du budget, qui suit avec perplexité le développement naval allemand⁶². Mais dans ce vœu, la commission, par la voix de son président l'avocat progressiste Paul Delombre, sous-entend que le Parlement doit participer à la définition du programme en lien avec les moyens financiers qu'il décidera d'octroyer à la Marine. Édouard Lockroy tente alors une offensive parlementaire contre le ministre amiral Besnard. Dans un premier temps, le 15 décembre, il essaye en vain de faire adopter un amendement sur le budget de la Marine ouvrant un crédit de 50 millions de francs pour 1897 et prévoyant 150 millions supplémentaires pour les trois années suivantes afin de rebâtir la flotte⁶³. Dans un second temps, en mars 1897, l'amiral Besnard dépose un projet de loi l'autorisant à mettre en chantier de nouveaux bâtiments afin d'amorcer le nouveau programme naval

58 Rapport fait au nom de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1896 (ministère de la Marine) par M. Camille Pelletan, député, *JO*, documents de la Chambre des députés, 1895, annexe n° 1540, p. 1200.

59 AN, C//5448, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1896, séance du 11 décembre 1895.

60 Loi portant organisation du corps des officiers de la Marine et du corps des équipages de la flotte du 10 juin 1896, *BL*, n° 1782, 1896, p. 1593.

61 Service historique de la Défense, Marine, BB8-2424/2, minutes du Conseil supérieur de la Marine, séances des 17, 18 et 21 décembre 1896, cité par Theodore Ropp, *The Development of a Modern Navy*, *op. cit.*, p. 406.

62 AN, C//5553, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1897, séance du 11 décembre 1896.

63 *Ibid.*, séance du 15 décembre 1896.

adopté par la Marine en janvier 1897 et demande son renvoi à la commission du budget – dans laquelle Lockroy ne siège pas. Celui-ci obtient le renvoi du projet à la commission de la Marine dont il est le vice-président⁶⁴. Enfin, il dépose quelques jours plus tard sa propre proposition de loi sur la réfection de la flotte⁶⁵. Pour la première fois, la commission de la Marine, instituée en 1890, s'intéresse de près à un programme naval⁶⁶. Mais, parallèlement à l'examen de celui-ci, présenté par l'amiral Besnard, Lockroy dépose un contre-projet de programme⁶⁷. En juin 1897, le rapport de Mahy, rédigé pour ces deux textes, prend clairement position pour la proposition de Lockroy⁶⁸. Un mois plus tard, c'est la commission du budget qui rend son avis : auditionné par cette commission où il ne siège pas, Lockroy réussit à emporter l'adhésion des parlementaires progressistes ultra-majoritaires⁶⁹. Au début de l'année 1898, alors que les partisans de Lockroy veulent renforcer le contrôle parlementaire sur la politique ministérielle de construction navale, le ministre amiral Besnard s'affranchit de ces volontés⁷⁰. Le retour de Lockroy au ministère de la Marine à la suite des élections de mai 1898, la crise de Fachoda et la prise de conscience des parlementaires de l'état de la flotte française conduit ces derniers à accepter une « progression inévitable des budgets de la Marine⁷¹ », qui s'illustre notamment par l'adoption d'un nouveau programme naval. Élaboré par l'état-major général et le Conseil supérieur de la Marine, il est présenté au Parlement sous la forme d'un projet de loi en janvier 1900. Celui-ci est renvoyé à la commission de la

64 *Ibid.*, séance du 1^{er} avril 1897.

65 *Ibid.*, séance du 8 avril 1897.

66 AN, C//5542, dossier 197, procès-verbal de la commission de la Marine de la Chambre (1893-1898), 4^e registre, séances des 7 et 9 avril 1897.

67 AN, C//5553, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1897, séance du 8 avril 1897.

68 Rapport fait au nom de la commission de la Marine chargée d'examiner : 1/ le projet de loi autorisant le ministre de la Marine à entreprendre des constructions neuves de bâtiments de la flotte d'une valeur totale de 80 millions de francs et ouvrant pour cet objet sur l'exercice 1897, un crédit de 8 468 727 de francs ; 2/ la proposition de loi de M. Édouard Lockroy, concernant la réfection de la flotte, par M. de Mahy, député, *JO*, documents de la Chambre, 1897, annexe n° 2514, p. 1386.

69 AN, C//5555, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1898, séance du 21 juin 1897.

70 Le sénateur de Lareinty, ami de Lockroy, rapporte ainsi des propos qu'il attribue à l'amiral Besnard à propos d'un crédit de 27 millions de francs voté par le Parlement sur la demande de Lockroy : « À quoi bon dépenser de l'argent ? Nous aurons beau construire des bateaux, nous n'en aurons jamais autant que l'Angleterre. Dans ce cas, il vaut mieux ne pas en avoir du tout [...]. Je ne veux pas d'argent. Je sais que M. Lockroy, rapporteur du budget de la Marine, a l'intention de demander au Parlement le vote d'une somme de 200 millions pour les appliquer aux constructions navales. Si l'on me force de prendre cet argent, je mettrais des années à le dépenser. » (AS 14 S 26, procès-verbal de la commission des finances du Sénat pour l'exercice 1899, séance du 20 décembre 1898).

71 Rapport fait au nom de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1899 (ministère de la Marine) par M. de La Porte, député, *JO*, documents de la Chambre des députés, 1898, annexe n° 679, p. 403.

Marine qui confirme son poids face à la commission du budget lorsqu'il s'agit des questions navales. Mais le rapport que rédige la commission de la Marine la décrédibilise un peu : elle se contente d'approuver le projet présenté par le gouvernement tout en relevant les critiques émises contre celui-ci exprimées par Lockroy lors de ses auditions devant la commission⁷². En réalité, les inflexions majeures données au texte initial sont le fait de la Chambre réunie en séance plénière, où l'influence de certains membres de la commission du budget est évidente, en particulier celle de Lockroy et de Pelletan. Ce dernier fait ainsi voter un relèvement de crédits de 50 millions pour des sous-marins et des torpilleurs⁷³.

La loi du 9 décembre 1900, qui institue ce nouveau programme, permet au Parlement d'affirmer définitivement son contrôle sur les questions navales. Dans le même temps, il n'inscrit aucun échelonnement des crédits nécessaires à ce programme et souhaite simplement que celui-ci soit achevé en 1907. Le Parlement est libre de voter chaque année les sommes à consacrer à sa réalisation alors que le budget de la Marine atteint 327 millions de francs en 1901.

L'ÉPANOUISSEMENT RELATIF DU CONTRÔLE PARLEMENTAIRE SUR LA MARINE (1902-1914)

L'arrivée de Camille Pelletan au ministère de la Marine après les élections législatives de mai 1902 inaugure de nouvelles relations avec le Parlement. Tête de proue de l'aile gauche du nouveau parti radical, Pelletan garde l'appui des parlementaires radicaux-socialistes majoritaires à la Chambre et dans les commissions du budget et de la Marine. Son œuvre au ministère signe le retour des idées de la Jeune École et une violente offensive contre les nombreux officiers conservateurs et catholiques de la Marine. Face à la désorganisation profonde provoquée par cette politique, Lockroy tente de mener une nouvelle offensive parlementaire contre la rue Royale. Pour cela, il s'appuie dans un premier temps sur la commission du budget où il siège durant tout le ministère de Pelletan. Mais, face aux soutiens radicaux-socialistes du ministre, sa marge de manœuvre est très faible et il ne peut faire échec à Pelletan même lorsque celui-ci outrepassé nettement ses prérogatives face au contrôle du Parlement. Ainsi, lorsque Pelletan juge bon de décider seul de la destination des crédits libérés par la baisse des effectifs ouvriers, c'est la commission des finances du

72 Rapport fait au nom de la commission de la Marine chargée d'examiner : 1/ le projet de loi relatif à l'augmentation de la flotte ; 2/ la proposition de loi de M. Fleury-Ravarin sur le même objet, par M. Le Moigne, *JO*, Débats de la Chambre des députés, 1900, annexe n° 1599, p. 1071.

73 *JO*, débats de la Chambre des députés, 1900, séance du 30 juin 1900, p. 1703.

Sénat qui s'y oppose, considérant que ce procédé « serait la négation de toutes les règles financières et [ferait] disparaître tout contrôle parlementaire⁷⁴ ». De même, dès octobre 1902, Pelletan fait stopper la construction de trois cuirassés, pourtant votée par le Parlement dans le programme de 1900⁷⁵. Dans un second temps, à la fin de 1903 et en mars 1904, devant l'inanité de ses actions en commission du budget, Lockroy se lance dans des interpellations en séance plénière au Parlement, appuyé par le républicain de gauche bordelais Charles Chaumet⁷⁶. Mais l'œuvre de Pelletan s'effectuant pour sa plus grande partie dans le cadre de ses attributions exécutives, le contrôle parlementaire n'est en réalité que très peu remis en cause. Réalisé en majorité par des radicaux-socialistes peu au fait des affaires navales au sein de la commission du budget, ce contrôle est d'autant plus souple que le budget général de la Marine ne varie que très peu durant le ministère Pelletan, stagnant autour de 310 millions de francs. L'arrivée de Gaston Thomson au ministère de la Marine permet d'apaiser les esprits d'autant plus qu'il s'appuie davantage sur la commission du budget que sur celle de la Marine pour faire adopter un nouveau programme naval en 1906. Après l'intermède Pelletan, la commission du budget reprend ainsi la main sur la politique navale et le contrôle de la Marine.

Avec Gaston Thomson, de nouveaux équilibres se mettent en place entre le Parlement et la Marine. Les programmes sont désormais véritablement coproduits par le ministère et la commission du budget, la commission de la Marine ne disposant plus du poids politique nécessaire pour s'affirmer devant le ministre depuis que Lockroy la délaisse, bien qu'il en soit encore membre après 1906. En mars de cette année-là, le ministre de la Marine fait adopter la mise en chantier de six nouveaux cuirassés au lieu des trois prévus par le programme de 1900 par la commission du budget puis par le Parlement⁷⁷. Le coût de ces navires est évalué à 132 millions de francs répartis jusqu'en 1911. La commission s'accorde avec le ministre sur la nécessité de ces cuirassés et le soutient dans ses projections de financements, et sur la procédure législative qu'il utilise pour obtenir l'accord du Parlement avec l'insertion d'un article additionnel à la loi de finances de l'exercice 1906. Dans ces conditions, Thomson obtient sans difficulté l'accord du Parlement pour la mise en chantier

74 AS 14 S 31, procès-verbal de la commission des finances du Sénat de l'exercice 1904, séance du 12 décembre 1903.

75 Jean Martinant de Prêneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la Belle Époque », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, « Marine, État et Politique », 2011, p. 29-60.

76 *JO*, débats de la Chambre des députés, 1903, séances des 30 novembre et 1^{er} décembre 1903, p. 3017 ; *JO*, débats de la Chambre des députés, 1903, séances des 29 et 30 mars 1904, p. 1027.

77 AN, C/17286, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1906, séance du 12 mars 1906 ; *JO*, Débats de la Chambre des députés, 1906, séance du 16 mars 1906, p. 1343.

et les crédits nécessaires. Les explosions du *Iéna*, en mars 1907, puis du *Liberté*, en septembre 1911, provoquent une réaction parlementaire. Mais, après le temps des interpellations et des commissions d'enquête, aucun changement véritable ne s'opère dans le contrôle parlementaire de la Marine et de son budget.

En août 1910, le nouveau programme naval présenté par le ministre amiral Boué de Lapeyrère est validé par la commission du budget, au moment de l'étude du projet de budget 1911. Celui-ci est présenté dans une forme nouvelle, désormais plus claire, ce dont la commission du budget se félicite⁷⁸. En la matière, Boué de Lapeyrère obéit aux recommandations de la commission extraparlamentaire de 1908⁷⁹. L'organisation de ce budget en trois parties dissociant la flotte en construction de celle en service permet au Parlement de surveiller plus étroitement le résultat des efforts financiers consentis. Le budget de la marine de guerre dépasse alors les 400 millions de francs en 1911. Pour autant, l'adoption de ce programme est l'occasion pour le Parlement, et en particulier pour la commission du budget, de réaffirmer son attachement à une orthodoxie budgétaire qui lui interdit d'accepter toute ouverture d'un compte spécial ou extraordinaire pour financer le programme naval⁸⁰. Les fonds nécessaires à sa réalisation sont donc octroyés sur les chapitres concernés lors du vote du budget annuel.

210

En 1914, le Parlement réussit à imposer son contrôle sur le budget de la Marine. Les formes successives prises par la présentation du budget, l'insertion obligatoire d'annexes à celui-ci – en particulier l'état détaillé des constructions navales que le Parlement autorise à mettre en chantier ou à poursuivre – et la participation, même passive, du Parlement à la définition des programmes navals à partir des années 1900, aboutissent donc à une prépondérance parlementaire sur l'évolution des coûts de la marine de guerre. Deux moments paraissent particulièrement importants à cet égard. Le ministère Aube, par les espoirs et les déceptions qu'il fait naître chez les parlementaires, provoque une nouvelle volonté de la part de ceux-ci de faire entrer la Marine « dans le cadre de la loi ». Bien que les différents rapporteurs du budget le réclament régulièrement depuis 1878, il faut attendre 1890 pour que le Parlement s'y attelle. L'intérêt porté par Lockroy à la marine de guerre dans la deuxième moitié des années 1890

78 AN C//7286, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1911, séance du 3 août 1910.

79 Rapport fait au nom de la commission du budget de la Chambre chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1911 (ministère de la Marine) par M. Paul Bénazet, député, *JO*, documents de la Chambre des députés, 1910, annexe n° 368, p. 1333.

80 AN, C//7425, procès-verbal de la commission du budget de la Chambre pour l'exercice 1912, séance du 6 février 1912.

représente un moment décisif de la parlementarisation des affaires navales. L'opposition entre lui et l'amiral Besnard, ministre entre 1896 et 1898, entraîne Lockroy dans une stratégie parlementaire destinée à influencer la politique navale française. Ce nouveau positionnement du Parlement face aux affaires navales, conforté par l'épisode de Fachoda, se prolonge. Le Parlement coproduit dorénavant les programmes navals. Au printemps de 1914, l'adoption d'une loi « autorisant les ministres de la Guerre et de la Marine à engager des ressources non renouvelables en vue de pourvoir aux besoins de la défense nationale⁸¹ » marque donc un retour en arrière en laissant une plus grande autonomie financière au ministère dont le budget dépasse les 600 millions de francs au début de 1914.

81 *JO*, Lois et décrets, 18 juillet 1914, p. 6646.

DÉFENSE DES BASES NAVALES ET CRISES ÉCONOMIQUES : LE PARLEMENT AU SOUTIEN DE LA MARINE (1919-1931)

Frédéric Saffroy

Avocat à la Cour – Docteur en histoire,

UMR 8529 IRHIS – GIS d'histoire & sciences de la mer

À la sortie de la Grande Guerre, le rôle de la Marine française dans la victoire n'est pas reconnu à la hauteur des efforts accomplis. Cette ingratitude de la nation aggrave sa situation morale et matérielle, alors qu'elle doit trouver sa place dans la future défense de la France et reconstituer son organisation et ses moyens matériels, désormais obsolètes et usés par quatre ans de guerre.

Bien avant la signature de l'armistice, l'état-major général de la Marine (EMG) avait engagé des actions de rénovations institutionnelle, matérielle et humaine. Cela pressait d'autant plus que la guerre avait engendré son lot de nouveautés stratégiques, tactiques et techniques. En premier lieu, l'irruption de la troisième dimension, avec l'aviation et les sous-marins, mais également la difficulté des opérations amphibies – mines et artillerie aux Dardanelles –, l'importance des unités légères au regard de l'inaction des cuirassés, la chauffe au mazout, l'accroissement des distances de tir, le développement des télécommunications, etc. Loin de la simple reconstitution d'un état *ante bellum*, il s'agit alors de l'élaboration d'un nouvel outil de puissance maritime, dont les caractéristiques conviennent aux nouvelles conditions de la guerre navale.

Les années 1920 sont donc cruciales pour la Marine qui élabore les réformes et programmes qui lui permirent de devenir cette « belle Marine » de 1939, au destin tragique. Ces réflexions et travaux eurent toutefois été vains, si le Parlement ne les avait pas soutenus par l'octroi des budgets nécessaires. Or, une légende, entretenue par une Marine frustrée par son inaction de 1940 et blessée par son suicide de 1942, veut que les hommes politiques de la Troisième République aient été systématiquement hostiles à sa reconstitution :

Décidément l'élaboration d'un plan d'ensemble pour la renaissance de notre Marine paraissait difficile à concilier avec l'indifférence routinière de nos législateurs et surtout avec notre système budgétaire. [...] Heureusement pour le pays, le haut commandement naval avait, lui, son plan d'ensemble¹.

Ces phrases, inspirées par l'amiral Darlan, ne sont que le reflet des opinions du dauphin du maréchal Pétain, qui souhaitait asseoir le mythe de « la Marine de Darlan » envers et contre les « politicards² ».

Si cette période de reconstruction de la Marine est dominée par l'empreinte de Georges Leygues³, un homme méconnu joue un rôle essentiel durant cette période : Flaminius Raiberti (1862-1929), ministre de la Marine pendant plus de deux ans (janvier 1922 - mars 1924), soit le plus long ministère des années 1920 après celui de Leygues. Après 1926, durant les quatre années du ministère Leygues et en qualité de rapporteur du budget de la Marine au Sénat, Raiberti surveille la réalisation des réformes qu'il a entreprises comme ministre et stimule l'action que poursuit son successeur.

214

En matière de financement, le rôle des parlementaires est central, particulièrement au sein des commissions des finances des deux Chambres. Raiberti y joue un rôle prépondérant en qualité de vice-président de la commission du budget de la Chambre à partir de 1917, puis de président à partir de 1920. Entrant rue Royale, il met en place la discipline budgétaire et comptable rigoureuse qu'il réclamait depuis longtemps : une note du 11 avril 1922 et une circulaire du 21 mai 1922 le rappellent aux directeurs du ministère⁴. Au Sénat, enfin, il rapporte les quatre budgets de la Marine de 1926 à 1929. Cette rigueur budgétaire est vitale, alors que le pays, confronté aux crises économiques et financières des années 1920, doit se reconstruire avec des ressources limitées.

1 Espagnac du Ravay, *Vingt ans de politique navale (1919-1939)*, Grenoble, Arthaud, 1941, p. 180. Le véritable auteur de l'ouvrage était le commissaire général de la Marine Louis de la Monneraye, membre du cabinet de Darlan.

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

3 Nommé ministre de la Marine par Clemenceau en novembre 1917, il abandonne son portefeuille en janvier 1920. Il le retrouve six ans plus tard pour le conserver jusqu'en février 1930, puis du 3 juin 1932 à sa mort, en septembre 1933.

4 Note et circulaire reproduites dans le rapport n° 312 du 29 mars 1923 fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1923 (ministère de la Marine), par M. Henry Bérenger, sénateur, p. 6-10.

À la fin de la guerre, les crédits octroyés à la France par les Alliés cessent, entraînant une chute brutale du franc dès la fin de l'année 1919. Avec l'occupation de la Ruhr, cette chute reprend en juin 1923, puis s'accélère au début de 1924, entraînant un vent de panique en France. Après la victoire du cartel des gauches, la pression sur le franc ne faiblit pas et la crise monétaire reprend à la fin de l'année. Cette tension extrême conduit à la falsification des bilans hebdomadaires de la Banque de France, maquillage qui précipite la chute du cabinet Herriot, le 17 avril 1925.

Son successeur, Painlevé, ne parvient pas à endiguer la crise et, avec le rejet d'un nouveau cabinet Herriot le 21 juillet 1926 – dans une atmosphère de coup d'État, des manifestations se déroulant autour de la Chambre – le cartel des gauches prend fin. La nomination du cabinet Poincaré, le 23 juillet 1926, apaise la crise⁵. S'ouvre alors une période de stabilité qui favorise l'activité économique : le plein-emploi est à peu près assuré et la production est en augmentation continue, dépassant même son niveau de 1913. Le gouvernement met à profit ces progrès pour consolider le franc, avec le fameux « franc Poincaré » (25 juin 1928). La période est faste, et l'on estime la prospérité revenue. Tandis que le krach se produit à Wall Street (24 octobre 1929), le cabinet Tardieu engage une politique d'investissements massifs, financée par les excédents des exercices 1928-1929. Ces investissements masquent toutefois la crise qui couve et dont la France se croit à l'abri. Son paroxysme est atteint en septembre 1931 lorsque la livre est dévaluée, puis décrochée de l'étalon-or, le tout dans une atmosphère insurrectionnelle, la flotte britannique se révoltant le 15 septembre 1931⁶.

Le financement de la reconstruction de la Marine, dont la défense des côtes, doit donc être assuré dans une période économique et financière bouleversée par la guerre et s'achevant sur la crise majeure du xx^e siècle. Simultanément, le processus budgétaire ne revient que progressivement à l'orthodoxie d'avant-guerre. Les dépenses militaires récurrentes ne sont réintégrées au budget général qu'en 1920 et le budget ne retrouve une configuration ordinaire qu'en 1923. Malgré ce retour à la normale, il n'est pas aisé de suivre l'évolution des postes budgétaires. Les budgets sont votés avec retard : sur la période 1919-1925, seul le budget de 1922 est voté avant le début de l'exercice et, en 1923, le retard est tel que le budget est également valable pour 1924. Enfin, suivant les exercices,

5 En juin 1924, la livre était à 82,50 francs ; à la chute du cartel, elle est à 243, alors qu'elle était à 41,8 francs en décembre 1919 et 25,20 francs en 1914.

6 Pour une vision approfondie de la période, voir Alfred Sauvy, *Histoire économique de la France entre les deux guerres*, 1965, t. I, (1918-1931), Paris, Fayard, 564 p.

les chapitres budgétaires ne demeurent pas les mêmes et ne conservent pas une composition homogène. Toute comparaison devient donc hasardeuse.

Les développements qui suivent s'efforcent de reconstituer, à partir des documents parlementaires⁷, l'évolution de l'effort consacré à la défense des côtes par la nation et de rappeler le rôle essentiel des parlementaires au soutien de cet effort. L'analyse de ces budgets sur les exercices 1922 à 1932 est synthétisée un tableau, tant en valeur absolue qu'en proportion du budget global de la Marine (fig. 1). On peut y distinguer trois phases. La première, jusqu'en 1923, voit un lent et difficile retour à la normale, compliqué par les difficultés d'élaboration d'un programme de défense des côtes et l'échec de l'adoption de la partie du statut naval⁸ qui y est consacrée. La deuxième, de 1924 à 1928, au cours de laquelle les premiers projets commencent à voir le jour, est marquée par de vifs débats. La dernière, enfin, voit à partir de 1929 l'accélération de tous les programmes consacrés à la défense du territoire.

216

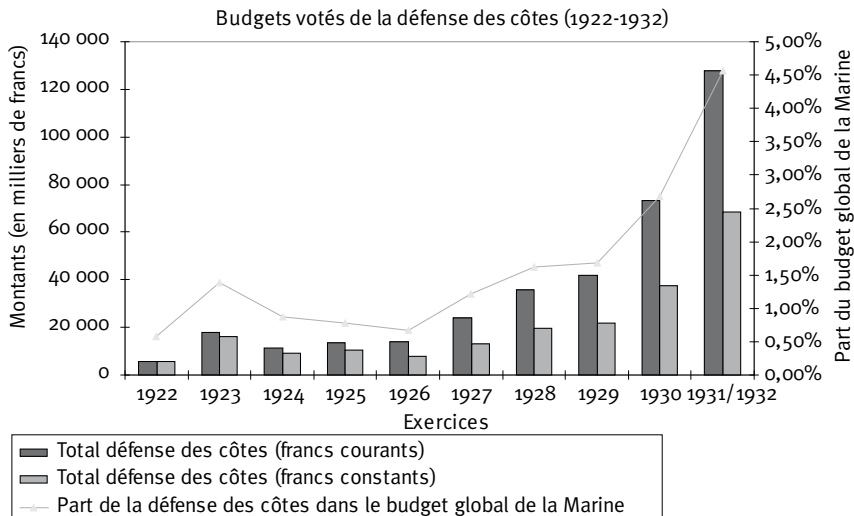


Fig. 1. Budgets votés de la défense des côtes (1922-1932)

7 De nombreux documents parlementaires numérisés sont disponibles sur le site Gallica de la BnF : les débats de la Chambre des députés et du Sénat de 1881 à 1940, ainsi que les rapports du Sénat de 1910 à 1931.

8 Les quatre projets de loi de 1923 fixant les caractéristiques du programme naval de la France pour sa flotte de haute mer, la défense des côtes, les réservoirs à combustibles et l'aéronautique navale.

Les législatives du 16 novembre 1919 conduisent le bloc national à la victoire. Après l'élection de Paul Deschanel à la présidence de la République, Alexandre Millerand forme son cabinet, avec Georges Leygues à la Marine. Le projet de budget pour 1920, le premier élaboré depuis les hostilités, est déposé à la Chambre le 22 mars 1920 par le successeur de Leygues, Adolphe Landry. Si le rapporteur de la commission des finances, Gustave de Kerguézec, est sévère avec le ministre et l'EMG, il n'en est pas moins reconnaissant de la tâche accomplie au cours du conflit et se montre conscient des défis à relever⁹. Le Parlement est donc prêt à accorder à la Royale les crédits dont elle a besoin, sous réserve qu'elle soumette aux élus des programmes structurés définissant une orientation et des priorités.

La défense des côtes ne fait alors l'objet d'aucun crédit. Il faut attendre le budget de 1921 pour que ce sujet soit évoqué. À partir du 22 février 1921, la Chambre s'y consacre, avec pour rapporteur Louis de Chappedelaine. De manière similaire à l'après-guerre de 1870, le débat remet en cause la Marine, dont le rôle n'est pas reconnu à la hauteur de son engagement. Le rapporteur est amené à exhorter la Chambre à ne pas réduire un budget qu'il estime minimal si l'on veut entreprendre les réformes nécessaires, parmi lesquelles le sort des arsenaux, la réduction des effectifs et la modernisation des matériels.

Un sentiment de désarroi étreint le lecteur de ces débats où aucune direction ne se dessine, où aucun projet n'est exposé ni aucune politique présentée... Une tendance s'en dégage pourtant : quel rôle pour une Marine en France à la lumière de son « inaction » pendant la guerre ? Ou, plus brutalement : la France a-t-elle besoin d'une Marine en 1921 ? À cette question, le vice-président de la Chambre et ancien ministre de la Guerre, André Lefèvre, apporte une réponse radicale :

Je voudrais voir, pendant l'année qui vient, la Marine, dans une période de recueillement, s'expurgeant de ses vieilles unités, se débarrassant des navires périmés, les liquidant, resserrant son personnel, n'ayant que des bateaux naviguant à effectifs complets. Je crois que cette année de recueillement lui serait très profitable. (Très bien ! très bien ! sur divers bancs)¹⁰.

Il faut toute la conviction du rapporteur et celle du ministre de la Marine Gabriel Guist'hau, de son prédécesseur Landry ou encore de Jean Le Cour Grandmaison

9 Rapport n° 811 du 28 avril 1920 fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1920 (ministère de la Marine), *Journal officiel de la République française. Documents Parlementaires-Chambre* (ensuite « *JO DP-Chambre* »), p. 1180-1251.

10 *Journal officiel de la République française. Débats-Chambre* (ci-après « *JO Débats-Chambre* »), 2^e séance du 23 février 1921, p. 865.

et de l'amiral Guépratte pour défendre ce qui reste du budget de la Marine. L'amiral Guépratte, héros des Dardanelles et député du Finistère, insiste sur les trois éléments qui pour lui fondent l'essence de la Marine : le personnel, le matériel et la défense des côtes. Jean Le Cour Grandmaison, député de la Loire-Inférieure et ancien canonier-marin, est favorable à une artillerie de côte qui protège les points vitaux du littoral. Le 24 février 1921, le budget de la Marine pour 1921 est adopté par la Chambre, la défense des côtes y disposant d'un crédit de 15 210 000 francs, sur un total de 961 788 551 francs¹¹. Le Sénat l'adopte le 4 avril 1921, mais en le réduisant de 130 millions de francs correspondant à des dépenses qu'il estime liées à un début d'exécution du programme naval, non encore soumis au Parlement. Cette réduction frappe la défense des côtes qui perd 5 millions de francs. Le Sénat souhaite en effet un bilan détaillé des différentes tâches dévolues à la Marine et une réforme approfondie de son organisation. Le rapporteur du budget de la Marine au Sénat, Henry Bérenger, est extrêmement sévère :

218

Ce budget, qui devait être celui de notre renaissance navale, continue d'être un budget de décadence maritime. Tous les abus constatés précédemment subsistent : maintien d'unités vieilles, absence de programme maritime, pléthore de cadre et de personnel, disproportion criante entre la flotte et les arsenaux qui la construisent, excès du fonctionnarisme à tous les degrés ; emploi des crédits additionnels sans esprit de contrôle ni d'économie ; [...] il importe de mettre fin à un pareil gaspillage des forces et des finances de l'État¹².

La discussion reprend avec le dépôt d'un projet de loi sur le programme naval, puis sur le budget de 1922, que le cabinet Briand veut voter avant le 31 décembre 1921, objectif qui est atteint pour la première fois depuis la fin de la guerre. Les deux chapitres consacrés à la défense des côtes totalisent 4 920 000 francs.

L'année 1922 constitue un tournant pour la défense des côtes, tournant confirmé en 1923, notamment sous l'impulsion du ministre de la Marine du cabinet Poincaré, Flaminius Raiberti. Le projet de loi sur le budget de la Marine pour 1923 est ainsi élaboré dès le mois de mai 1922. Le ministre ne demande que 4 300 000 francs pour la défense des côtes, montant inférieur à celui de 1922, les crédits n'ayant, une fois de plus, pas été totalement utilisés. La commission des finances va plus loin et réclame une réduction supplémentaire de 600 000 francs, justifiée par l'absence de programme de défense des

11 « Le budget de la Marine à la Chambre », *La Revue maritime*, 1^{er} semestre 1921, p. 390-392.

12 Rapport n° 152 du 17 mars 1921 fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1921 (ministère de la Marine) par M. Henry Bérenger, sénateur, p. 11.

côtes¹³. Or, c'est précisément à la date à laquelle le rapport Chappedelaine est déposé que l'EMG adopte le programme général de défense des côtes (dit du 1^{er} août 1922), lequel prévoit un budget annuel moyen de 53 millions de francs sur dix-huit ans. La commission de la Marine de la Chambre, après que l'EMG lui a présenté les deux projets consacrés à l'aéronautique maritime et à la défense des côtes, est dès lors convaincue qu'il est important de lui accorder les crédits nécessaires. Un budget complémentaire est donc soumis à la Chambre à la rentrée de 1922, les deux chapitres relatifs à la défense des côtes y faisant l'objet d'une demande d'augmentation de 600 000 et 12 millions de francs. La commission des finances écarte en revanche le crédit de 2 500 000 francs demandé par la rue Royale « pour l'installation à Toulon d'une batterie de côtes avec quatre canons de 34 cm des *Normandie*¹⁴ ».

Cette question est renvoyée aux débats sur le budget ouverts à partir du 13 décembre 1922. Le premier orateur, Georges Boussenot, s'il reconnaît l'avancée que constitue le décret du 27 décembre 1921 qui a transféré la défense des côtes à la Marine, n'en regrette pas moins le retard pris par le projet de loi correspondant. Le ministre de la Marine, Raiberti, est d'ailleurs pris à partie par les députés de gauche sur cette question qui n'est pas sans lien avec l'actualité diplomatique et politique méditerranéenne, ravivée par le traité de Washington (6 février 1922) et la prise de pouvoir par Mussolini (29 octobre 1922). Dans ces circonstances, la question de la sécurité des bases navales françaises en Méditerranée prend une dimension cruciale et le rapporteur souhaite vivement que les députés adoptent le budget complémentaire pour « faire face aux nécessités les plus urgentes¹⁵ ». Louis de Chappedelaine rappelle le rôle décisif des batteries de côtes aux Dardanelles et sur les côtes de Flandre pendant la guerre. Il est convaincu de l'importance qu'il y a d'accorder à la Marine les crédits pour la réalisation d'une batterie expérimentale afin « de se faire une opinion précise sur le matériel qu'il serait utile d'installer, plus tard, le long des côtes, pour leur défense¹⁶ ». Les députés de gauche, au premier rang desquels Fernand Bouisson, député SFIO de Marseille, contestent le principe de la batterie expérimentale de Toulon :

13 Rapport n° 4796 du 8 juillet 1922 fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1923 (ministère de la Marine), par M. de Chappedelaine, député, *JO DP-Chambre*, p. 2134-2153.

14 Rapport supplémentaire n° 5212 du 6 décembre 1922 fait au cours de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1923 (ministère de la Marine), par M. de Chappedelaine, député, *JO DP-Chambre*, p. 426-429.

15 Louis de Chappedelaine, *JO Débats-Chambre*, 1^{ère} séance du 15 décembre 1922, p. 4162.

16 *Ibid.*, p. 4199.

Or, si mes renseignements sont exacts, ces quatre canons du *Normandie* qui sont achevés ont coûté environ 8 millions. On veut les réutiliser pour ne pas les laisser perdre et, pour ne pas laisser perdre inutilement ces 8 millions dépensés, on vous demande de voter 17 millions. C'est le cas de dire que la sauce coûte plus cher que le poisson. (Rires à l'extrême gauche.)¹⁷

Grâce au soutien des députés favorables au gouvernement, parmi lesquels Louis de Chappedelaine, Jean Le Cour Grandmaison et l'amiral Guépratte, les deux chapitres relatifs à la défense des côtes (le 58 et le 30) sont adoptés pour 11 700 000 francs, soit près de deux fois et demie le budget de 1922. Si la Chambre vote le budget de 1923 avant le 31 décembre 1922, il n'en est pas de même pour le Sénat, dont le rapport n'est déposé que le 29 mars 1923. Bien que regrettant à nouveau l'absence de programme de défense des côtes, le rapporteur Henry Bérenger soutient si bien l'octroi des crédits votés par la Chambre, que ceux-ci sont adoptés avec une « rallonge », dotant la défense des côtes de 12 670 000 francs¹⁸.

L'année 1923 est une année faste pour la défense des côtes, alors même que le Parlement reproche à la Royale l'absence de projet de loi et de programme. Le jour même où Henry Bérenger remet son rapport au Sénat, les ministres de la Marine et des Finances déposent un projet de loi accordant des crédits supplémentaires pour la défense des côtes et l'aéronautique maritime, tentant ainsi de récupérer les crédits que la commission des finances de la Chambre ne leur a pas concédés en décembre 1922¹⁹. Pour l'artillerie de côte, il s'agit d'une somme de 4 millions de francs destinée à la construction d'une première batterie mobile de canons de 155 mm et à l'achèvement des canons de 340 mm. Le rapporteur, Louis de Chappedelaine, insiste sur l'intérêt de la mobilité pour l'artillerie secondaire²⁰. Son efficacité a été démontrée au cours de la guerre, notamment par les canonnières-marines, et son développement s'impose dans un pays disposant de trois frontières maritimes. Elle assure souplesse tactique et rapidité de concentration. Plus de la moitié du crédit de 4 millions de

17 Fernand Bouisson, *JO Débats-Chambre*, 2^e séance du 18 décembre 1922, p. 4278. L'article 2 du traité de Washington prévoyait l'arrêt de la construction des quatre cuirassés français de la classe *Normandie*. Leurs canons et leurs obus, déjà produits, ainsi que leurs blindages (pour la protection des postes de direction de tir) devenaient donc disponibles pour l'artillerie de côte.

18 *JO Débats-Sénat*, 1^{ère} séance du 22 juin 1923, p. 1084 ; 2^e séance du 30 juin 1923, p. 1404.

19 Projet de loi n° 5920 du 29 mars 1923 portant ouverture au ministre de la Marine, sur l'exercice 1923, de crédits pour les travaux de la défense des côtes et l'aéronautique maritime, *JO DP-Chambre*, p. 791-793.

20 Rapport n° 6251 du 28 juin 1923 fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi portant ouverture au ministre de la Marine, sur l'exercice 1923, de crédits pour les travaux de la défense des côtes et l'aéronautique maritime, par M. de Chappedelaine, député, *JO DP-Chambre*, p. 1477-1484.

francs est ainsi consacrée à l'artillerie mobile, l'autre partie se rapportant à la batterie expérimentale. La Chambre a déjà accordé 2 500 000 francs pour en entreprendre la construction, mais il manque les crédits nécessaires à l'achat des terrains et à l'achèvement des canons. Le rapporteur insiste à nouveau sur le rôle essentiel de l'artillerie de côte, laquelle assure, grâce à sa capacité de mise en œuvre immédiate, la protection des autres moyens de défense – mines, sous-marins, flottilles, avions – avant et pendant leur déploiement. Il se réfère à l'expérience des Dardanelles, ainsi qu'à l'exemple américain, les États-Unis ayant construit pour la défense des côtes un canon de 406 mm²¹.

Le budget de la Marine pour 1923 est définitivement voté par le Sénat le 30 juin 1923. Les crédits alloués à la défense des côtes s'élèvent à 16 670 000 francs, avec les crédits complémentaires. Bien que cette somme soit la plus élevée depuis 1920, elle reste bien inférieure aux 53 millions de francs annuels du programme du 1^{er} août 1922 ! 1923 est néanmoins un bon millésime : les crédits votés permettent d'entreprendre les premiers projets de batteries mobiles et la batterie expérimentale, tandis que le premier projet de loi sur l'organisation de la défense des frontières maritimes, l'un des quatre volets du statut naval, est déposé à la Chambre²².

LA PHASE DE CONSOLIDATION (1924-1927)

Le retard est tel en 1923 que le Parlement décide de reconduire en 1924 le budget voté pour 1923. Aucun projet n'est donc déposé, ni rapporté, ni voté... Confrontées à cette reconduction pure et simple, la Guerre et la Marine font valoir leurs besoins pour les projets urgents, nécessaires à la défense du pays. Cette question est à l'ordre du jour du Conseil supérieur de la Défense nationale (CSDN) du 3 décembre 1923. La défense des côtes réclame 4 575 000 francs supplémentaires. Son budget représente un total de 19 375 000 francs, couvrant non seulement l'artillerie de côte, mais également les obstructions et mines, les dragueurs de mines et la détection littorale. Les deux rapports de la Guerre et de la Marine sont approuvés par le CSDN qui valide ces crédits à hauteur de 98 millions de francs pour la Marine²³.

21 Rapport n° 6251 du 28 juin 1923, art. cit. p. 1478. Le canon américain de 16-inch (406 mm) était une pièce d'artillerie navale devant armer les nouveaux cuirassés de la classe *Lexington* (43 500 tonnes et 8 canons de 406 mm en 4 tourelles doubles), dont la construction avait été arrêtée après la signature du traité de Washington (Emanuel R. Lewis, *Seacoast Fortifications of United States*, Annapolis, Naval Institute Press, 1993, p. 111-114).

22 Projet de loi n° 5881 du 27 mars 1923 sur le statut naval (organisation de la défense des frontières maritimes), *JO DP-Chambre*, p. 761-764.

23 Lettre n° 885 DNK du 11 décembre 1923 du président du Conseil/CSDN aux différents ministres membres du CSDN, notifiant l'avis du CSDN sur les crédits supplémentaires Guerre et Marine (SHD-Marine, 1BB8-26).

Après la victoire du cartel des gauches, le 11 mai 1924, Gaston Doumergue est élu président de la République. Le 14 juin, Édouard Herriot forme son cabinet avec Jacques-Louis Dumesnil à la Marine. Ce n'est donc qu'après l'été 1924 que le budget pour 1925 est examiné par la Chambre. Louis de Chappedelaine, toujours rapporteur du budget de la Marine, remet son rapport le 29 octobre 1924²⁴. Les députés parviennent à voter le budget de 1925 en décembre 1924, sans que la défense des côtes fasse débat. Les questions qui mobilisent les parlementaires sont alors l'aéronautique maritime et le passage aux combustibles liquides – mazout au lieu de charbon – qui nécessitent tous deux d'importants investissements²⁵. Les chapitres relatifs à la défense des côtes sont donc votés par la Chambre conformément aux demandes de la rue Royale et aux préconisations de la commission des finances. En revanche, les demandes de crédits supplémentaires, approuvées par le CSDN en décembre 1923, ne sont pas même évoquées. Le ministre demande 13 615 000 francs pour le chapitre 58, contre 12 670 000 francs en 1923 et 1924. Or, en 1923, 7 890 000 francs n'ont pas été dépensés et sont reportés sur 1924, offrant un budget de 20 560 000 francs pour 1924, soit un montant supérieur aux demandes de crédits supplémentaires de 1923. Au 1^{er} juin 1924, le rapporteur recommande donc de maintenir les crédits au niveau de ceux des deux exercices précédents²⁶. Le Sénat ne parvient pas à voter le budget avant la fin de l'année et il n'est adopté que le 13 juillet 1925 ! Il est toutefois vrai qu'entre-temps, le cabinet Herriot a été démis et que les parlementaires ont été sollicités sur les crédits nécessaires à la guerre du Rif déclenchée par Abd-el-Krim en avril 1925. Les deux chapitres de l'artillerie de côte sont néanmoins adoptés par le Sénat sans grande différence : 1 800 000 francs pour le chapitre 29 et 11 870 000 francs pour le chapitre 58, scindé en chapitre 58 (travaux neufs) et chapitre 58 bis (travaux immobiliers). Ces trois chapitres sont tout aussi peu discutés pour le budget de l'exercice 1926, en raison de « l'absence de tout programme voté pour la défense des côtes²⁷ », et la Chambre maintient donc les dotations des chapitres 29, 58 et 58^{bis} à leur niveau de 1925, soit un total voté de 14 020 000 francs.

Le budget de l'exercice 1927 est adopté par la Chambre le 13 novembre 1926, en pleine crise du franc et après la chute du cartel des gauches. Le budget de la

24 Rapport n° 512 du 27 août 1924 fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1925 (ministère de la Marine), par M. de Chappedelaine, député, *JO DP-Chambre*, p. 1742-1763.

25 « Le budget de la Marine », *Chronique des Marines françaises et étrangères, La Revue maritime*, 1^{er} semestre 1925, p. 253-257.

26 Rapport n° 512 du 27 août 1924, *op. cit.*, p. 1760.

27 Rapport n° 1964 du 12 juillet 1925 fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1926 (ministère de la Marine) par M. Henry Paté, député, *JO DP-Chambre*, p. 1762. Ce rapport a été remis à la Chambre le 3 octobre 1925. Le budget est voté le 12 décembre 1925.

Marine augmente sensiblement, mais les comparaisons sont rendues complexes par plusieurs éléments : le budget de 1926 s'élevait à 1 512 millions de francs, auxquels s'ajoutaient 258 millions résultant de la loi de report du 30 juin 1926. C'est donc à un budget de 1 770 millions de francs qu'il faut comparer le projet de budget pour 1927 approchant les 2 000 millions de francs, exclusion faite des reports de crédits, évalués à 200 millions de francs par le rapporteur Henry Paté. Enfin, la chute du franc renchérit mécaniquement les coûts : si le budget augmente en francs constants, il est assez stable en francs courants.

Les demandes pour la défense des côtes sont croissantes, s'établissant à 30 850 000 francs. Bien que supérieur à celui de 1926, le budget voté par la Chambre et le Sénat ne retient pas ce montant. La question qui préoccupe à nouveau les parlementaires est celle des investissements massifs qu'appelle le passage à la chauffe au mazout pour les nouveaux bâtiments de la flotte. Outre l'approvisionnement en pétrole, il faut construire les infrastructures (réservoirs) nécessaires. Rapporteur du budget de la Marine au Sénat, l'ancien ministre Raiberti insiste sur ce point vital pour l'efficacité de la flotte et l'indépendance des forces françaises. Il se penche également sur l'évolution des dépenses consacrées à l'artillerie de côte et constate qu'au cours des exercices suivant l'adoption du programme du 1^{er} août 1922, les crédits furent loin d'avoir été utilisés : 37 % en 1923 et 68 % en 1924. Ce fut mieux en 1925 avec 90 % et 100 % en 1926. Bien que le budget moyen annuel de l'artillerie de côte ait été quasiment identique sur cette période, ceci montre que

[...] Les services de l'artillerie navale sont maintenant sortis de la période d'études et de tâtonnement, pour entrer dans celle des réalisations. On ne saurait différer davantage l'exécution sur notre littoral de certains travaux qui présentent un caractère d'urgence indiscutable²⁸.

Le budget de la Marine est voté par le Sénat le 18 décembre 1926, soit avant le début de l'exercice, une première depuis 1922. La défense des côtes est dotée d'un budget de 23 850 000 francs, soit une augmentation de 40 % par rapport à l'exercice précédent. Dans la mesure où le budget de la Marine pour 1927 n'augmente que de 10 %, la part de l'artillerie de côte fait un premier bond depuis l'année « faste » de 1923, en doublant sa part : de 0,68 à 1,21 %. L'année 1926 est également celle du nouveau programme de défense des côtes du 18 mars 1926 et du nouveau décret organisant la défense des côtes (1^{er} avril 1926).

28 Rapport n° 668 du 10 décembre 1926 fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1927 (ministère de la Marine), par M. Raiberti, sénateur, p. 67.

L'ACCÉLÉRATION (1928-1931)

Le rapport sur le budget de la Marine pour 1928, déposé à la Chambre le 13 juillet 1927, comprend une demande de crédits de 2 552 millions de francs, soit une augmentation de 40 %. Outre des transferts de chapitres qui compliquent le suivi des budgets²⁹, cette forte augmentation est principalement due à la reconstitution de la flotte. La défense des côtes n'est que rapidement évoquée, la commission des finances constatant « un saut brusque que ne justifie pas, comme pour les chapitres relatifs au programme naval, le développement régulier et voté d'un programme de constructions neuves³⁰ ». Elle est réticente à l'égard des batteries de côte et le souligne sans ambages :

Elle voit notamment d'un œil défavorable – elle l'a dit plusieurs fois – affecter des sommes importantes à des batteries fixes, en des points surtout comme Toulon, qui, déjà formidablement défendus, ne craignent l'attaque de personne. Elle se demande aussi s'il est bien opportun d'installer sur nos côtes un nombre considérable de batteries fixes de vieilles pièces de 16 et 14 centimètres³¹.

224

Ces critiques conduisent la commission à réduire le chapitre 53 de 5,9 millions de francs et le chapitre 57 de 890 000 francs. La discussion du budget de la Marine s'ouvre le 16 novembre 1927. Si la défense des côtes ne fait pas débat, sont à nouveau évoqués les quatre projets de loi déposés en 1923 constituant le statut naval et jamais votés depuis. Georges Leygues est interpellé à plusieurs reprises sur cet inexplicable attentisme qui empêche le Parlement de voter un budget conforme au statut naval. Le ministre explique que « la Chambre a paru préférer le système des tranches annuelles³² », lequel offre une plus grande souplesse. Dans le rapport qu'il établit au nom de la commission des finances du Sénat, Raiberti, auteur des quatre projets de loi de 1923, en rappelle la genèse et souligne leur caractère de doctrine pour la Marine et de guide pour le Parlement :

Leur maintien par les gouvernements successifs, avec des modifications à peine sensibles, suffit à prouver que la Marine est en possession d'une doctrine

29 Maurice Vaïsse estime ainsi que « tout calcul est sujet à caution, tant les chiffres sont variables d'un document à un autre, et tant on s'est ingénié à brouiller les pistes » : Maurice Vaïsse, *Sécurité d'abord*, Paris, Pedone, 1981, p. 75.

30 Rapport n° 4878 du 13 juillet 1927 fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1928 (ministère de la Marine), par M. Henry Paté, député, *JO DP-Chambre*, p. 1647.

31 *Ibid.*, p. 1647-1648.

32 Georges Leygues, ministre de la Marine, *JO Débats-Chambre*, 1^{ère} séance du 18 novembre 1927, p. 3075. Robert Frank souligne que ce système assura une grande régularité des crédits et permit à la Marine de moins souffrir de la politique de déflation que l'armée de terre et l'armée de l'air (Robert Frank, *Le Prix du réarmement français (1935-1939)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1982, p. 40).

définitive. Ce qui le prouve avec plus de force encore, c'est l'adhésion continue et à peu près unanime que ces projets ont trouvée dans le Parlement. [...] Leur exécution ne s'en est pas moins poursuivie avec une remarquable continuité de vues, par le vote de crédits annuels³³.

Il consacre d'importants développements à la défense des côtes, dont il estime le retard inadmissible : « Le programme de 1926 paraît, sur plusieurs points, insuffisant, et il devra être augmenté ultérieurement³⁴ ». On constate une divergence de vues entre les commissions des Finances de la Chambre et du Sénat sur l'utilité de l'artillerie de côte. Faut-il plutôt y voir une opposition entre les deux rapporteurs ? Henry Paté, qui vient d'être élu vice-président de la Chambre, est un ancien artilleur ; Raiberti est l'ancien ministre de la Marine auteur du Statut naval. Leurs vues opposées sur l'artillerie de côte seraient-elles la version parlementaire de la trop longue opposition Guerre/Marine sur le sujet ? Il est plus vraisemblable que Raiberti soit le plus à même de concevoir une vue globale et cohérente des différents éléments qui concourent à la puissance navale française et dont les programmes « formaient un ensemble dont toutes les parties étaient solidaires. [...] Leur exécution d[avant] être simultanée et s'avancer à la même allure³⁵ ».

L'appel de Raiberti semble avoir été entendu puisque, votés dans les mêmes termes par le Sénat et la Chambre, les chapitres de la défense des côtes s'élèvent à près de 80 millions de francs, dont 35 950 000 francs pour l'artillerie de côte, soit une augmentation de plus de 33 % en francs courants par rapport au budget de 1927 et de 25 % en part du budget global de la Marine. Même en tenant compte de l'inflation, l'augmentation lancée en 1927 et poursuivie en 1929 révèle une accentuation de l'effort budgétaire en faveur de la défense des côtes. En dépit de cette évolution, les commentateurs autorisés estiment que le budget de la Marine pour 1928 est « un programme minimum, imposé par [les] difficultés financières passagères³⁶ », révélant l'inquiétude des milieux maritimes face à la politique navale italienne : « L'objectif des Italiens est de nous dominer en Méditerranée à la faveur de la concentration de leurs forces dans cette mer, alors que les nôtres sont dispersées³⁷. »

33 Rapport n° 664 du 13 décembre 1927 fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1928 (ministère de la Marine), par M. Raiberti, sénateur, p. 10.

34 *Ibid.*, p. 26.

35 *Ibid.*, p. 41.

36 René La Bruyère, « Le budget de la Marine en 1928 », *Revue des questions navales et maritimes*, *Revue politique et parlementaire*, 10 mai 1928, p. 312-314.

37 *Ibid.*

L'année 1928 est en effet marquée par plusieurs évènements influençant l'évolution du budget de la Marine et partant, celui de la défense des côtes. Les élections législatives d'avril 1928 confirment la fin du cartel des gauches et confortent le cabinet Poincaré, avec Leygues maintenu à la Marine. En juin 1928, Poincaré déprécie le franc pour stopper la spéculation internationale et consolider la situation économique de la France. À la même époque, le projet de loi sur l'organisation de la défense du littoral³⁸, qui avait été reporté *sine die* en décembre 1925, est à nouveau déposé. En septembre 1928, la création du ministère de l'Air conduit à une situation inédite, tant pour la Marine que pour la Guerre, qui entraîne des répercussions importantes, non seulement sur l'organisation de l'aéronautique maritime, mais également sur le budget du département. Au même moment, Français et Britanniques s'entendent sur l'extension du traité de Washington aux unités de plus de dix-mille tonnes et aux sous-marins de plus de six-cents tonnes. Ce compromis naval franco-britannique est toutefois rejeté par les États-Unis et l'Italie. Cette dernière maintient une position intransigeante, visant à assurer sa parité avec la France au plus juste prix et au moindre effort... À cette rivalité persistante, s'ajoute la mise en chantier par l'Allemagne, en septembre 1928, d'un cuirassé de dix-mille tonnes, armé de six canons de 280 mm et filant vingt-neuf nœuds, le *Deutschland*. Dès sa mise en chantier, ce « cuirassé de poche » surclasse les croiseurs des puissances signataires du traité de Washington³⁹.

Ces évènements sous-tendent le projet de budget pour 1929. Premier signe du tournant politique de l'année 1928, le rapporteur du budget à la Chambre est désormais l'ancien ministre de la Marine, Jacques-Louis Dumesnil, signataire du décret de septembre 1924 sur l'organisation du commandement de la défense du littoral et rédacteur du deuxième dépôt du projet de loi sur l'organisation de la défense du littoral. Son rapport accorde une large part à la défense des côtes, notamment méditerranéennes. En un discours strictement opposé à celui d'Henry Paté pour l'exercice précédent, il presse la Chambre d'accorder à la Marine les crédits nécessaires à « une intervention immédiate » pour la défense des grands ports de guerre. Il demande le maintien des crédits pour l'artillerie navale – soit 29 500 000 francs – et soutient le doublement des crédits relatifs aux travaux immobiliers, qui passent à 12 356 800 francs⁴⁰.

38 Projet de loi n° 1109 du 23 janvier 1925 sur le statut naval (organisation de la défense du littoral), *JO DP-Chambre*, p. 61-62.

39 Raymond de Belot et André Reussner, *La Puissance navale dans l'histoire*, 1971, t. III, *De 1914 à 1959*, Paris, Éditions maritimes d'outre-mer, p. 203.

40 Rapport n° 612 du 9 juillet 1928 fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1929 (ministère de la Marine), par M. J.-L. Dumesnil, député, *JO DP-Chambre*, p. 1763-1764.

Au Sénat, Raiberti approfondit son étude de l'année précédente sur la défense des côtes⁴¹, en dressant un bilan détaillé des crédits et des utilisations et en chiffrant à 61 680 000 francs les dépenses effectuées de 1922 à 1928 par l'artillerie navale pour la défense des côtes⁴², soit 78,46 % des crédits votés (78 610 000 francs). Malgré ce résultat honorable, le rapporteur souligne une nouvelle fois que ces chiffres ne permettent pas la réalisation du programme de 1926 d'ici 1942. Or, ayant à craindre que la supériorité des Alliés sur mer en 1914-1918 ne puisse pas être assurée lors d'un prochain conflit, il estime essentiel de permettre au littoral de se défendre seul. Cette défense n'est pas envisagée comme « un cordon de batteries sur toute l'étendue de notre littoral », mais comme la mise à l'abri de quelques points importants, tels Toulon, Bizerte, Marseille, Nice, la Corse et les grands ports de l'Afrique du Nord. Raiberti demande en conséquence à ses collègues d'accorder les crédits votés par la Chambre.

Le chapitre 57 (artillerie) s'élève à 81 595 000 francs, dont 29 500 000 francs pour l'artillerie de côte. Il s'agit du même montant qu'en 1928, déjà le plus élevé depuis la fin de la guerre. Cet effort concerne aussi le chapitre 61 (travaux maritimes), dont le doublement est confirmé. S'y ajoutent des dépenses connexes, dont le suivi est d'autant plus délicat qu'elles subissent en 1928 des coupes justifiées par la création du ministère de l'Air, qui récupère l'aéronautique de défense des côtes. Les autres chapitres demeurent sous l'autorité de la Marine et restent inscrits à son budget : mines, obstructions et projecteurs, pour une somme de 17 900 000 francs. Le total des crédits consacrés à la défense des côtes s'élève pour l'exercice 1929 à près de 60 millions de francs, soit une nouvelle augmentation, simultanée à celle du budget global de la Marine.

La mise en chantier du *Deutschland* n'est pas la seule à provoquer l'inquiétude. René La Bruyère, chroniqueur de la *Revue politique et parlementaire*, souligne la mise en chantier par l'Italie de deux croiseurs de 10 000 tonnes. Cette surenchère italienne le préoccupe, alors que les puissances signataires du traité de Washington préparent la prochaine conférence du désarmement à Londres. Dans son rapport sur le budget de la Marine pour 1930, Jacques-Louis Dumesnil souligne le germe d'opposition entre la France et l'Italie suscité par la parité fixée à Washington. Il prend toutefois soin de préciser que le programme naval de la France a été élaboré entre 1920 et 1922, à une époque antérieure « au régime actuel de l'Italie » et à l'accélération de ses constructions navales

41 Rapport n° 752 du 14 décembre 1928 fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés portant fixation du budget général de l'exercice 1929 (ministère de la Marine), par M. Raiberti, sénateur, p. 38 sq.

42 Somme à laquelle il faut ajouter les crédits des travaux maritimes consacrés à la défense des côtes, soit un total de 14 352 933 francs dépensés sur la même période.

survenue en 1924⁴³. Dumesnil est préoccupé par l'avance prise par l'Italie dans la catégorie des croiseurs : au 1^{er} janvier 1930, elle en possédera 120 544 tonnes, contre 97 300 pour la France.

Comme l'année précédente, il insiste sur l'importance d'allouer à la défense des côtes les crédits suffisants et demande 43 millions de francs pour le chapitre J (ancien chapitre 53 et article 3 de l'ancien chapitre 57), afin « de bien montrer le désir du Parlement de voir les points du littoral actuellement si dangereusement démunis de défense dotés le plus tôt possible des ouvrages indispensables⁴⁴ ». Cette volonté s'étend aux travaux immobiliers pour lesquels le rapporteur enjoint à la Chambre d'accorder les 32 141 800 francs demandés par le gouvernement. La discussion du budget de la Marine pour 1930 n'a lieu qu'en toute fin d'année 1929. Dans une situation de renouveau de la Marine allemande, de développement de la Marine italienne et dans la perspective de la conférence de Londres, les députés suivent les conclusions du rapporteur et votent 43 millions de francs pour le chapitre J et 30 750 000 francs pour le chapitre N (ancien chapitre 57). Il est toutefois trop tard pour que le Sénat puisse adopter le budget de la Marine avant la fin de l'année. Le 28 décembre 1929, en effet, la Chambre et le Sénat se prononcent sur le projet de loi « portant ouverture de crédits pour l'organisation défensive des frontières » et votent l'octroi de plus de trois milliards de francs pour la construction de fortifications le long des frontières du Nord, du Nord-Est et du Sud-Est : la future « ligne Maginot »⁴⁵.

La discussion du budget de l'exercice 1930 ne vient au Sénat que le 28 mars 1930. Les sénateurs votent les crédits de la défense des côtes dans les mêmes termes que ceux de la Chambre. Ces 73 075 000 francs représentent un quasi-doublement par rapport au budget de 1929. La part de la défense des côtes dans le budget de la Marine passe ainsi de 1,68 % à 2,68 %. Cette augmentation suit l'essor général des dépenses militaires de la France. La période 1926-1930 est en effet la première phase d'effort financier pour la défense nationale, dont l'apogée est le budget de l'exercice 1931-1932, préparé alors que la crise d'octobre 1929 n'a pas encore atteint la France⁴⁶. La loi Maginot du 14 janvier 1930 bouleverse le budget de la défense des côtes pour 1931-1932

43 Rapport n° 2254 du 31 juillet 1929 fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930 (ministère de la Marine), par M. J.-L. Dumesnil, député, *JO DP-Chambre*, p. 328.

44 *Ibid.*, p. 346.

45 Rapport n° 773 du 28 décembre 1929 fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi n° 772, adopté par la Chambre des députés, portant ouverture de crédits pour l'organisation défensive des frontières, par M. Albert Mahieu, sénateur, *JO DP-Sénat*, p. 760-761. La loi Maginot fut promulguée le 14 janvier 1930, *JO*, Lois et décrets, 15 janvier 1930, p. 446-467.

46 Robert Frank, *Le Prix du réarmement français (1935-1939)*, *op. cit.*, p. 21.

et les exercices suivants. S'ouvre en effet une période de transferts de crédits entre budgets généraux et « comptes spéciaux », ainsi qu'entre départements ministériels, qui obscurcit le suivi et l'analyse du financement de la défense nationale. Comme l'écrit Robert Frank, ces expédients ouvrent « la grande débudgétisation de la Défense nationale⁴⁷ ».

Alors que le rapport sur le budget de la Marine pour 1931-1932 est déposé à la Chambre, un projet de loi n° 3650 ouvre des crédits supplémentaires spéciaux pour la défense des côtes⁴⁸. Il est prévu d'y consacrer 1 33 500 000 francs, soit une augmentation de 55 % par rapport à l'exercice précédent. Telle une victoire posthume de Flaminius Raiberti, cette augmentation traduit la volonté du Parlement de s'inscrire, tant dans le programme de défense des côtes de 1926, que dans les divers projets de loi « sur l'organisation de la défense des frontières maritimes » des 27 mars 1923, 23 janvier 1925 et 20 juin 1928⁴⁹. Cette augmentation majeure est pourtant « effacée » du budget de la Marine, le chapitre J étant réduit à 16 900 000 francs et le chapitre N à zéro ! En fait, 1 27 625 000 francs sont transférés au compte spécial de la loi Maginot. Dès lors, les investissements consacrés à la défense des côtes se composent exposés dans le **tableau 1**.

Tableau 1. Budget 1931-1932 de la défense des côtes (Rapport n° 3865 du 11 juillet 1930)

J (art. 2)	§1 — Matériel et outillage	49 470 000
	§2 — Munitions et artifices	8 530 000
	§3 — Conduite du tir et optique	4 700 000
J (compte « spécial » – projet de loi n° 3650)		26 000 000
N « Travaux immobiliers de la défense des côtes »		38 925 000
TOTAL		127 625 000

Ce projet de budget ne peut être transmis au Sénat avant la chute du cabinet Tardieu, le 4 décembre 1930. Après un éphémère cabinet Steeg, Pierre Laval constitue le sien le 27 janvier 1931, avec Maginot à la Guerre et Charles Dumont à la Marine. C'est sous son ministère que le budget de la Marine pour 1931-1932 est adopté sans aucun changement en ce qui concerne la défense des côtes⁵⁰.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 48.

⁴⁸ Projet de loi n° 3650 du 3 juillet 1930 portant ouverture de crédits au titre de l'exercice 1930-1931 pour les besoins de la défense nationale, *JO DP-Chambre*, p. 1052-1053.

⁴⁹ Rapport n° 3865 du 11 juillet 1930 fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932 (marine de guerre), par M. Jacques Stern, député, *JO DP-Chambre*, p. 1793.

⁵⁰ Rapport n° 220 du 13 mars 1931 fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932 (ministère de la Marine) par M. Farjon, sénateur, *JO DP-Sénat*, p. 393-440.

Le budget de la défense des côtes se trouve ainsi rattaché à celui du ministère de la Guerre par l'effet de la loi Maginot ! Si l'on peut y trouver une logique de façade en raison de l'objet de cette loi – la défense des frontières – on retombe néanmoins dans la « guerre des boutons » Guerre/Marine dénoncée pendant un siècle et demi et que l'on croyait effacée par le décret de 1921⁵¹. Pour éviter cette fâcheuse situation, la loi de finances pour 1931-1932 autorise les ministres de la Marine, de la Guerre et du Budget à transférer par décret le crédit de 127 625 000 francs vers la Marine⁵². Cette opération budgétaire peu orthodoxe provoque confusion et opacité – volontaires ? – nuisibles au contrôle parlementaire. Entre avril et septembre 1931, plusieurs lois et décrets opèrent des transferts et des ouvertures de crédits, accentuant la confusion et renforçant le sentiment de manipulation budgétaire. La loi du 8 avril 1931 consacre ainsi un crédit supplémentaire de 26 millions de francs pour le chapitre J⁵³. Un mois plus tard, un décret du 6 mai 1931 transfère 50 millions de francs du budget de la Guerre vers les chapitres J et N du budget de la Marine⁵⁴. Enfin, un décret du 2 septembre 1931 transfère 77 625 000 francs aux chapitres H (salaires), J et N du budget de la Marine⁵⁵. Le total des 127 625 000 francs y est, déjà régularisé dans les comptes du budget de la Guerre par un « compte d'avances à régulariser » accordé par le ministre des Finances par la loi du 20 juillet 1931⁵⁶. C'est un véritable tour de passe-passe qui s'est joué ici, mais qui procure à la Marine l'un des budgets les plus importants de l'entre-deux-guerres pour la défense des côtes. Il faudra attendre le projet de budget pour 1939 pour que ce montant soit dépassé.

Après une première phase atone de 1918 à 1922, due à l'absence de plan d'ensemble de la défense des côtes et à la mobilisation des ressources de la Marine autour de la Russie, s'ouvre une période incertaine de 1922 à 1926. Bien que la Marine dispose alors d'un plan d'ensemble, le fameux programme du 1^{er} août 1922, les gouvernements successifs échouent à faire adopter par le Parlement le volet « défense des côtes » du statut naval. Celui-ci est donc réticent à financer des défenses dont il ne perçoit pas l'utilité directe ni la véritable étendue. Il faut attendre 1927 pour que le financement de la défense des côtes bénéficie de crédits qui sont alors progressivement débloqués pour la défense nationale. Cette progression, qui prend pour guide le programme

51 Frédéric Saffroy, « La difficile renaissance de la défense des côtes de 1917 à 1926 », *Revue historique des armées*, n° 232, 3^e trimestre 2003, p. 90-106.

52 Loi du 31 mars 1931 portant fixation du budget général pour l'exercice 1931-1932, *JO*, Lois et décrets, 1^{er} avril 1931, p. 3590.

53 *JO*, Lois et décrets, 9 avril 1931, p. 3987.

54 *JO*, Lois et décrets, 9 mai 1931, p. 514

55 *JO*, Lois et décrets, 5 septembre 1931, p. 9877.

56 *JO*, Lois et décrets, 23 juillet 1931, p. 930.

de défense des côtes de mars 1926, s'intensifie brusquement à partir de 1929, tant en valeur absolue qu'en pourcentage du budget de la Marine. Les crédits consacrés à la défense de côtes représentent 4,56 % du budget total de la Marine en 1931-1932, contre 0,68 % en 1926. Ensuite, la défense des côtes bénéficie du lancement des projets de défense des frontières de la France, consacrés par la loi Maginot du 14 janvier 1930.

Varia

RETOUR D'EXPÉRIENCE MARITIME
LES MARINS HOLLANDAIS ET LA NAVIGATION
EN MÉDITERRANÉE AU XVIII^e SIÈCLE

Thierry Allain

Maître de conférences en histoire moderne

Université Paul-Valéry-Montpellier 3

Dans la nuit du 31 août au 1^{er} septembre 1778, au large du cap Matapan, un navire de commerce hollandais en perdition fut sauvé par l'intervention d'un capitaine français¹. Ce dernier raconta avoir trouvé son homologue, Jan Kleij, réfugié dans la cale, « en pleurs et l'équipage tout consterné ». Les Bataves, épuisés par sept jours et sept nuits d'efforts inutiles dans la tempête, s'étaient résignés à la mort². Voilà un pan singulier et souvent méconnu d'une double expérience de l'altérité dans les milieux maritimes : face aux éléments déchaînés d'une part et au contact d'autres marins plus aguerris d'autre part. L'histoire des naufrages et autres fortunes de mer bénéficie d'un certain intérêt depuis de nombreuses années. Les recherches ont ainsi mis en lumière toute la richesse des croisements entre fouilles archéologiques, sources officielles et déclarations des navigants³. Il semble néanmoins que les aspects socioculturels soient trop souvent laissés de côté⁴. Les spécialistes nous ont pourtant appris que la rupture dans l'ordre de la navigation constituait une aubaine pour les historiens, car « le surgissement du tragique, le déséquilibre de la discipline nécessaire peuvent favoriser l'émergence d'une histoire écrite, d'un commentaire, d'un jugement explicatif⁵ ».

- 1 Le cap Matapan ou Ténare, se trouve à l'extrême sud du Péloponnèse.
- 2 Nationaal Archief, Den Haag, (ensuite NA), Consulaat Smyrna (ensuite CS), pochette 307.
- 3 Christian Ahlström, *Looking for Leads. Shipwrecks of the Past Revealed by Contemporary Documents and the Archaeological Record*, Helsinki, The Finnish Academy of Science and Letters, 1997, p. 67-86 ; voir également Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risques et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles), fin XVI^e-mi-XIX^e siècle*, thèse sous la dir. de Danielle Bégot, université des Antilles, mai 2013.
- 4 Sauf exception notable, comme l'étude récente d'André Zysberg : « La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'amirauté de Honfleur au XVII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 19, « Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle », 2014, p. 119-136.
- 5 Alain Cabantous, *Les Citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Aubier, 1995, p. 44.

Il incombait aux hommes qui avaient vécu des expériences terrifiantes en mer de s'expliquer sur les événements survenus. Au XVIII^e siècle, le transport maritime européen au long cours était en effet largement couvert par des assurances. Dans le cas des « avaries grosses », le navire n'avait pas sombré, et les frais devaient être répartis entre le marchand et l'armateur. L'audition et la retranscription du témoignage circonstancié des navigants devenaient donc primordiales⁶. Les archives du consulat hollandais de Smyrne renferment à ce sujet des dossiers de fortunes de mer abondamment nourris de témoignages des acteurs⁷. Ce fonds est avantageusement complété par les dépositions des capitaines devant les trois commissaires de la chambre des assurances et avaries d'Amsterdam, une fois de retour en Hollande⁸. Installée depuis 1612, cette institution était contrôlée par les grands marchands du port de l'IJ, qui y défendaient ainsi leurs intérêts⁹.

236

Le recours à ces sources permet de donner la parole aux gens de mer, en palliant à la fois la rareté des égo-documents et la sécheresse des journaux de bord, le plus souvent rédigés dans une langue technique. Le capitaine, qui déposait dans les bureaux de l'hôtel de ville d'Amsterdam ou dans la maison consulaire du port méditerranéen avait tout intérêt à fournir le maximum de détails quant aux circonstances de sa navigation¹⁰. Seul maître à bord, le droit de prendre des décisions graves lui était en effet reconnu, mais il devait ensuite en justifier le bien-fondé. Cette série de témoignages de première main, le plus souvent appuyés par des déclarations sur l'honneur d'autres membres de l'équipage, impose naturellement de prendre de nombreuses précautions. Par définition, ces récits étaient suscités par des circonstances extraordinaires. Les navigations dont

6 Ces déclarations de capitaines auprès des autorités étaient courantes à travers toute l'Europe. Elles contenaient souvent le même type d'informations au sujet du trajet, des incidents survenus et de leurs conséquences ; elles sont largement connues des chercheurs travaillant sur la Méditerranée (voir Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez [XVII^e-XVIII^e siècles]*, Rennes, PUR, 2010, p. 379).

7 Les archives de la chancellerie renferment 29 dossiers pour la période 1744-1784 : NA, CS, pochettes 282 à 310. Le chancelier et le consul annotaient fréquemment les témoignages des capitaines et alimentaient le dossier par des rapports, des témoignages supplémentaires et des devis de réparations.

8 Stadsarchief Amsterdam (ensuite SAA), fonds des échevins, 5061, Bank van Assurantie en Averijen (ensuite 5061, BAA). Il existe plusieurs séries continues et remarquablement conservées, dont les 118 volumes des jugements rendus pour des *averij-grossen* au XVIII^e siècle (registres 2806 à 2924). Chaque dossier débutait par la retranscription du récit des événements livré par le capitaine du navire.

9 Pour une présentation synthétique : Sabine Go, *Marine Insurance in the Netherlands, 1600-1870. A comparative institutional approach*, Amsterdam, Aksant, 2009, p. 95-117.

10 Le capitaine avait en effet pris une décision inhabituelle, dans le but d'éviter un plus grand dommage au navire et à sa cargaison. En tant que « mandataire salarié », il lui appartenait de répondre de ses actes (voir Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIII^e siècle. Le cas de Nantes et de son trafic colonial avec les îles d'Amérique*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, t. I, p. 185).

il va être question dans cette étude furent des trajets perturbés ou précocement interrompus, et ne peuvent prétendre refléter de prime abord le cours ordinaire des choses. La mauvaise foi, l'omission, voire le mensonge pouvaient également s'inviter dans le discours de capitaines davantage préoccupés de s'exonérer de toute responsabilité que de nous livrer un récit exact de leur navigation dans la mer Intérieure¹¹. Tout en gardant à l'esprit ces réserves importantes, il ne faut pas négliger l'opportunité unique que nous offrent ces documents de pouvoir dépasser un discours sur la réalité maritime et les gens de mer, habituellement élaboré depuis l'extérieur¹².

La Méditerranée n'était pas une région inconnue pour les navigateurs venus des anciens Pays-Bas. La liaison maritime qui existait entre la Flandre et les villes italiennes au bas Moyen Âge fut largement renouvelée et développée par les marchands des Provinces-Unies par la suite. En outre, cette mer, à la fois familière et redoutable, était encore le théâtre d'une navigation à l'estime, le long des côtes et avec du matériel rustique. Enfin, les incertitudes militaires représentées par la menace corsaire et la présence d'escadres lourdement armées des grandes nations européennes, étaient à prendre en compte. Forts de ces contraintes, les Hollandais avaient depuis longtemps donné un caractère spécifique à leur navigation commerciale en Méditerranée. Les unités marchandes avaient en effet l'obligation d'atteindre une certaine taille, d'être armées et de naviguer en convoi au départ des ports de Texel ou d'Hellevoetsluis, au moins jusqu'à Livourne ou Malte. Tous ces éléments permettent d'imaginer que furent tissés très tôt des liens familiers entre les gens de mer hollandais et la Méditerranée, et nourrissent l'hypothèse d'une sédimentation continue d'expériences et d'observations.

Le contexte propre au XVIII^e siècle ouvre néanmoins une large série de questionnements. Plus d'une centaine d'années après leur irruption à l'est de Gibraltar, le territoire méditerranéen est-il désormais bien connu, correctement appréhendé, et surtout réellement maîtrisé par ces capitaines venus de la mer du Nord? Cette relative ancienneté de la navigation hollandaise en Méditerranée a-t-elle prédisposé à l'éclosion d'une culture maritime largement partagée? Les bouleversements ayant affecté le commerce des Bataves dans la mer Intérieure au XVIII^e siècle ont-ils eu un impact sur la relation des marins à cet espace maritime?

11 Le risque est bien identifié par ceux qui ont travaillé sur les enregistrements faits à Amsterdam (Ivo Schöffer, « De vonnissen in averij grosse van de kamer van assurantie en avarij te Amsterdam in de 18de eeuw. Onderzoek naar hun economisch-historisch waarde voor de geschiedenis van handel en scheepvaart van Amsterdam op de Oostzee 1700-1770 », *Economisch-Historisch Jaarboek. Bijdragen tot de Economische Geschiedenis van Nederland*, n° 26, 1952-1954, p. 79-80).

12 Alain Cabantous, *Les Citoyens du large*, op. cit., p. 29-76.

Il s'agit ici d'analyser les rapports entretenus entre ces navigateurs et le territoire maritime méditerranéen, en organisant le propos à partir de la définition courante de la notion de « territoire », portion d'espace occupé et mis en valeur par une société ou un groupe humain.

LA NAVIGATION COMMERCIALE HOLLANDAISE EN MÉDITERRANÉE AU XVIII^e SIÈCLE

Un déclin tout relatif

238

Initiées à la fin du xvi^e siècle, les liaisons commerciales entre les Provinces-Unies et l'Europe méridionale se développèrent considérablement par la suite, notamment à l'issue du conflit avec les Espagnols. Au prix de quelques divergences, les spécialistes ont placé l'apogée du commerce hollandais en Méditerranée dans le troisième quart du xvii^e siècle¹³. Largement exclues des échanges textiles dans la période suivante, les Provinces-Unies subirent une conjoncture plus capricieuse dans la mer Intérieure. Outre les progrès des concurrents français et anglais, l'armement batave eut à affronter une conjoncture militaro-diplomatique parfois très dégradée, à l'instar de la guerre avec la régence d'Alger en 1715. Mais au même titre que les autres acteurs neutres, il sut également profiter des possibilités commerciales ouvertes par l'affrontement franco-anglais¹⁴. En dépit de jugements très négatifs sur un déclin lié à de véritables difficultés d'écoulement des draps, les transporteurs bataves se maintinrent à l'est de Gibraltar au xviii^e siècle, tirant profit du dynamisme des négociants ottomans¹⁵. Le nombre de navires hollandais en Méditerranée, s'il diminua d'environ 300 dans les années 1730 à 200 dans la période suivante, connut une embellie certaine entre 1758 et le milieu des années 1770¹⁶. Certaines périodes ont même pu révéler une fréquentation dense et régulière, comme l'attestent les registres de la chambre des assurances d'Amsterdam. Le nombre d'affaires jugées, impliquant un déplacement en Méditerranée, se monte ainsi à près de 970 pour la période 1696-1784, avec un accroissement au milieu du siècle¹⁷.

13 Jonathan Israël, « The Phases of the Dutch Straatvaart (1590-1713). A Chapter in the Economic History of the Mediterranean », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, n° 99, 1986, p. 1-30 ; Jan De Vries et Adrie Van der Woude, *The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge (U.K.), CUP, 1997, p. 379-382.

14 Charles Carrière l'a très bien montré pour Marseille (Charles Carrière, *Négociants marseillais au xviii^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, A. Robert, 1973, t. I, p. 495-497).

15 Ismail Hakki Kadi, *Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century. Competition and Cooperation in Ankara, Izmir, and Amsterdam*, Leiden, Brill, 2012.

16 Gustaaf Asaert (dir.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, De Boer, 1978, t. III, p. 259.

17 SAA, 5061, BAA, n° 2806 à 2898.

Les correspondances consulaires offrent des renseignements précieux, notamment pour la seconde moitié du XVIII^e siècle. Les lettres adressées par les Français depuis différents ports méditerranéens continuèrent de mentionner l'escale de navires bataves. Depuis son poste smyrniote, Peyssonnel annonça, par exemple, l'arrivée d'un convoi de dix marchands et d'une frégate dans le port sarde de l'Argentera le 15 octobre 1755¹⁸. Soumis à l'obligation de fournir des rapports de l'activité maritime, les consuls des Provinces-Unies eux-mêmes ont transmis des données précieuses. Des sondages ont été menés dans les liasses provenant de Marseille : entre juillet et décembre 1747, 87 navires hollandais seraient entrés dans le port provençal, presque moitié moins pour la totalité de l'année suivante, et seulement 18 au cours du second semestre de 1778¹⁹. La baisse de la fréquentation des Bataves, dans le cas de ce port en pleine expansion, semble donc irrégulière et tardive. Le retour périodique de ces navires, lors des grands affrontements franco-anglais, permet par ailleurs de penser que l'effacement n'était pas irrémédiable : les Hollandais étaient toujours présents dans le paysage maritime méditerranéen au XVIII^e siècle.

Une apparente familiarité

Présents depuis longtemps en Méditerranée, les navigateurs néerlandais avaient su mettre en valeur leurs compétences et leurs grands voiliers lourdement armés. Au cours du XVII^e siècle, ils avaient activement participé au marché de la location de navires, fournissant aux Vénitiens des outils navals performants²⁰. Le vocabulaire employé par certains marins laisse apparaître une fréquentation courante de la Méditerranée. Sans surprise, les exemples abondent pour la ligne Amsterdam-Smyrne, quasiment parcourue en droiture selon un itinéraire inchangé. Les capitaines se contentaient alors de ne livrer que des mentions vagues et courantes des péripéties du voyage. Quand des avaries sérieuses se produisaient sur la route de l'Asie Mineure, les marins hollandais se montraient le plus souvent capables d'évaluer les distances les séparant de la côte²¹. Une analyse détaillée des termes employés nous indique qu'ils avaient

18 Centre des Archives diplomatiques de Nantes, série D, Smyrne, vol. 1.

19 NA, Levantse Handel, direction d'Amsterdam (ensuite LH, DA), pochette 183.

20 Guido Candiani, « Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-59 », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, « Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge », 2008, p. 251-282 ; Louis Sicking, « Selling and Buying Protection. Dutch War Fleets at the Service of Venice (1617-1667) », *Studi Veneziani*, n° 67, 2013, p. 89-106.

21 Jan Stickses déclara s'être trouvé près des côtes algériennes, à environ douze milles du cap Bougaroun quand il encaissa un brusque rafraîchissement le 8 novembre 1744 (NA, CS, pochette 282) ; Pieter Backer indiqua que son navire était à quatre milles au sud-ouest de l'île égéenne de Ténédos quand il rencontra des problèmes en janvier 1777 (NA, CS, pochette 305).

une connaissance assez sûre de leur position au moment précis de l'incident, connaissance sans doute liée à la fréquentation répétée d'une même route²². De son côté, une lecture en creux des témoignages des dégâts subis dans les ports apporte son lot d'enseignements : ces hommes admettaient volontiers avoir jeté leur ancre au mauvais endroit et en connaissance de cause, mais sans avoir eu le choix²³. Cherchant à dégager leur responsabilité, d'autres donnaient volontiers la localisation de leur embarcation au moment de l'avarie, de manière à appuyer l'idée de la prise de risque involontaire²⁴.

Encore au XVIII^e siècle, la navigation à l'estime le long des côtes constituait une donnée incontournable de l'art nautique en Méditerranée. Dans ces conditions, et comme l'a rappelé Michel Fontenay, la mémoire du pilote était essentielle dans un espace restreint au sein duquel cabotage et grandes liaisons partageaient les mêmes routes. Il n'était pas souhaitable de perdre de vue la côte et d'errer au large²⁵. Si l'on suit leurs témoignages, les capitaines hollandais se seraient conformés à ces pratiques largement partagées. Évoquant l'avarie, certains d'entre eux disaient avoir vu tel ou tel littoral, ce qui indique à coup sûr qu'ils naviguaient en longeant la côte. De façon classique, les îles leur servaient souvent de point de repère²⁶. Certains déposants étaient même capables d'évaluer la distance exacte qui les séparait de telle ou telle côte en mobilisant des unités de mesure locales²⁷. On relève par ailleurs de nombreuses références à des promontoires bien connus comme ceux de Matapan en Grèce ou de Bougaroun en Afrique du Nord, ou à d'autres zones régulièrement signalées pour être infestées de pirates et de corsaires. On pense au cap andalou de Gatte, assez souvent cité sur la route de retour de Livourne ou de Smyrne dans les années 1705-1711, mais également au cap de Pallos, au large de Carthagène,

22 Il s'agissait notamment de la route au large de Cythère. En 1760, Filip Van Dusschooten déclara s'être trouvé « à la hauteur de Cerigo » (NA, CS, pochette 292). Cornelis Evertsz fit noter en 1777 « qu'ayant passé Cerigo, ils furent soumis à un coup de vent en approchant de Foggia » (NA, CS, pochette 303).

23 Dirk Leendersen Schollevangen voulut s'amarrer le 23 décembre 1710 dans la rade de Gibraltar. Contraint selon ses mots de mouiller « à une place inadaptée », il perdit son ancre (SAA, 5061, BAA, n° 2816, fol. 136).

24 Accostant à Marseille le 12 mars 1749, Pieter De Leeuw ne put faire autrement que mouiller à l'entrée du port, comme il le fit écrire précisément. Sa coque fut endommagée dans la nuit par un navire anglais ancré à proximité (SAA, 5061, BAA, n° 2840, fol. 231).

25 Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la croix et le croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (xvi^e-xix^e siècle)*, Paris, Garnier, 2010, p. 96-101.

26 À propos de sa rencontre avec des corsaires en novembre 1715 dans les Baléares, Adriaan Pooij déclara qu'il se trouvait à ce moment-là « en vue de l'île de Formentiera » (SAA, 5061, BAA, n° 2821, fol. 63). Brusquement soumis à un fort vent de sud - sud-ouest, Pieter Backer se souvenait s'être alors trouvé « en vue de l'île Sardaigne [...] entre le cap Passaro et Serigotto » (NA, CS, pochette 305).

27 À l'instar de Jan Lens, faisant voile en mars 1704 entre Livourne et Gênes, « dans les eaux de la Spezia, à environ quinze milles italiens de la côte » (SAA, 5061, BAA, n° 2810, fol. 12).

en 1744 et 1745. Sans grande surprise, les fortunes de mer déclarées à Amsterdam se produisirent donc surtout à faible distance du littoral.

La connaissance d'un espace maritime spécifique

Des capitaines hollandais connaissaient par ailleurs des termes nautiques typiquement méditerranéens et les utilisaient afin de décrire les difficultés rencontrées, notamment les vents, dont les caprices faisaient l'objet de nombreuses mentions dans les dépositions²⁸. Il s'agissait d'un des facteurs principaux de problèmes très divers comme le retard, l'avarie ou la perte de cargaison. L'orientation et la force de cet élément naturel constituaient des paramètres essentiels de la navigation dans la mer Intérieure. De nombreux marins donnent le sentiment d'avoir été en mesure d'évaluer correctement la gravité de la menace. On les suit pas à pas, à travers leurs dépositions, dans des séries de manœuvres et de choix destinées à limiter les pertes et à sauver l'embarcation. Il est en outre instructif de n'avoir retrouvé que très peu de récits d'avaries survenues en Adriatique, et jamais liées aux redoutables vents du nord qui pouvaient balayer toute la région en hiver.

La proximité d'un mouillage intéressant justifiait souvent des décisions douloureuses et dangereuses. Mais encore fallait-il évaluer le potentiel du havre ainsi que le temps nécessaire pour le rejoindre, puisque des ports aussi importants que Venise ou Gênes présentaient de sérieux problèmes d'accessibilité. Le rapport entretenu par ces marins nordiques à l'espace méditerranéen mérite donc d'être également analysé sous l'angle de la rentabilité, face à un potentiel régional très contrasté. Selon leurs rapports, un certain nombre de capitaines hollandais firent preuve d'une réelle autonomie au cours de la navigation. Sous le coup de la nécessité, ils n'hésitaient pas à infléchir leur route pour se réfugier dans tel ou tel havre. Parmi toutes les escales, celle de Malte s'imposait de façon incontestable pour les réparations d'urgence : les mentions de navires hollandais déroutés volontairement vers La Valette abondent tout au long du siècle, y compris lorsque les capitaines s'en trouvaient assez éloignés²⁹. Certains d'entre eux répétèrent d'ailleurs ce choix, à des années d'intervalle, alors

28 Wigman Van Duijkeren évoqua ainsi un « vent contraire et fort levant » pour expliquer son immobilisation forcée à Cadix en 1722 (SAA, 5061, BAA, n°2824, fol. 106v). Harmen Wijngaard parla de « *maritimo* » pour son trajet en Méditerranée orientale en décembre 1745 (NA, CS, pochette 286).

29 Comme ce fut le cas pour Harmen Wijngaerd, qui n'avait pu se réfugier dans l'île de Sapienza en janvier 1746 alors qu'en route pour Smyrne il longeait les côtes de Morée (NA, CS, pochette 286). Ou encore de Jan Kleij, qui avait laissé ses marchandises en consigne dans le Péloponnèse, à Corron, pour partir en réparation à Malte en août 1778 (*id.*, pochette 307).

qu'ils se trouvaient dans des zones différentes³⁰. D'autres cas d'arbitrages intéressants sont à signaler à proximité des côtes espagnoles : Cadix était ainsi systématiquement préféré aux autres ports. Si, dans l'urgence, on pouvait effectuer quelques réparations à Malaga, l'objectif pour ces hommes était toujours de rejoindre l'embouchure du Guadalquivir.

LE DISCOURS DES GENS DE MER HOLLANDAIS SUR LEUR NAVIGATION EN MÉDITERRANÉE

Des expériences terrifiantes pour certains

242

Les éléments marins déchaînés alimentaient traditionnellement les récits épouvantables peuplant l'imaginaire européen³¹. Au-delà de la nature de la source, susceptible de générer mensonge et exagération, des témoignages laissent à penser que les équipages hollandais vécurent l'enfer au contact du régime méditerranéen des vents, à rebours de ce qui a été écrit précédemment. La force des éléments naturels imposait souvent des décisions radicales, en termes d'allure ou de mouillage. Il ressort des dépositions devant le consul ou la chambre des assurances que très souvent les capitaines choisissaient de stopper net le navire³². Plus que tout, c'est le renforcement brutal et les changements imprévisibles du vent qui provoquaient l'effroi. Des navires, assaillis violemment après une descente sans soucis le long des côtes atlantiques, étaient parfois pris dans des creux spectaculaires qui faisaient prendre l'eau à l'embarcation de façon périlleuse³³. La proximité des ports ou du littoral n'offrait aucune protection. Bien au contraire, les capitaines redoutaient d'être drossés sur les rochers ou de talonner un banc de sable.

Si l'on prend leurs témoignages au pied de la lettre, certains capitaines donnent le sentiment d'avoir vécu des expériences cauchemardesques peu en rapport avec une supposée familiarité de l'espace maritime. La chance du chercheur est de disposer de récits circonstanciés des événements, puisque les marins cherchaient à donner du sens à leurs décisions. Il s'agissait entre autres

30 Par exemple, Cornelis Evertz, aux prises avec une fissure de son gouvernail près de l'île de Formentera en 1769, puis soumis à un gros coup de vent en 1777, sur la route de Cadix pour Smyrne (NA, CS, pochette 303).

31 Alain Cabantous, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (xvi^e-xix^e siècle)*, Paris, Fayard, 1990, p. 86-90.

32 Après avoir chargé à Marseille au printemps 1708, Jan Pietersz Mout dut jeter l'ancre à Gibraltar en raison des vents d'est, qu'il décrivit comme « partant à l'assaut des montagnes » (SAA, 5061, BAA, n° 2814, fol. 6). Les vents de terre n'étaient pas en reste, le capitaine Landt racontant la violence d'un vent du nord alors qu'il venait tout juste de quitter Livourne en août 1747. Il décida donc de jeter une puis deux ancres (NA, CS, pochette 260).

33 Il en fut ainsi de l'*Azia*, commandé par Jan Stickers, parti le 27 juillet 1744 du Texel. Assailli à partir du 15 août par un très fort vent d'est qui rafraîchit tout dans les parages des îles Alboran entre l'Espagne et le Maroc, seul l'usage intensif des pompes l'empêcha de couler à pic (NA, CS, pochette 282).

pour eux d'écarter le soupçon de baraterie ou de détournement à leur profit des marchandises qu'ils avaient jetées par-dessus bord afin, prétendaient-ils, de préserver l'assiette du navire. Les descriptions de traversées apocalyptiques concernent des endroits connus pour être périlleux comme le golfe du Lion, les caps aux extrémités des péninsules, ou encore les détroits de Malaga ou de Messine. D'autres portions du littoral européen réservaient des passages périlleux, y compris pour les grosses unités revenant d'Asie³⁴. Mais on reste perplexe devant l'apparente surprise de capitaines aux prises avec des éléments déchaînés dans ces secteurs, pourtant très bien connus pour leur dangerosité. Or, c'est souvent une succession incontrôlable de problèmes dont semblent avoir été victimes les marins hollandais³⁵. Leurs récits, à l'instar de celui de Daniel De Vos, témoignent pourtant de réelles facultés de réaction et d'une bonne connaissance de leur outil de travail³⁶. La variété des choix effectués révèle donc deux facettes d'une même réalité, entre compétences nautiques du capitaine et désarroi face à des situations apparemment inconnues. Ces hommes, déboussolés par la tempête en Méditerranée, disposaient pourtant d'une littérature abondante à ce sujet³⁷. En outre, la période offre d'autres exemples de navigations menées avec succès dans des espaces inconnus du capitaine, à l'instar de celui qui commandait le vaisseau marseillais le *Saint-Jean-Baptiste* dans les mers du Sud en 1707-1711³⁸.

La mise en scène de l'impuissance

Les spécialistes qui ont travaillé sur les naufrages, quelle que soit la navigation ou la région considérée, s'accordent sur la part incontournable de l'erreur humaine dans l'avarie en mer à l'époque moderne : la marine à voiles recérait une part considérable d'imprévu, alimentée par des paramètres nautiques, humains, géopolitiques et commerciaux, ce qui donnait encore plus de poids aux décisions

34 Jan Parmentier, « De tol van de zee. VOC-schipbreuken in het Kanaal, op de Vlaamse Banken en aan de Zeeuwse gaten tijdens de 17de en 18de eeuw », dans Leo M. Akveld, Frank Broeze et Femme Gaastra (dir.), *In het Kielzog: maritime-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2003, p. 210-211.

35 L'*Anatolia*, parti de Rotterdam le 16 décembre 1745, essuya des vents violents dans une mer creusée. Une voie d'eau occasionna la perte de caisses d'indigo, avant que le grément ne soit gravement endommagé par la foudre (NA, CS, pochette 286).

36 Ce capitaine fit face à un renforcement inquiétant du vent près des bouches de Bonifacio en avril 1751. Ayant réduit la voile, il tenta tout d'abord de rejoindre l'île sarde de San Pietro mais sans repère dans l'obscurité et craignant d'être dressé à la côte occidentale, il reprit son chemin. La tempête ayant abîmé le grand mât, il fallut l'abattre et poursuivre jusqu'à Malte avec le seul foc (NA, CS, pochette 287).

37 Par exemple : Henri Michelot, *Le Portulan de la mer Méditerranée ou le Vray guide des pilotes costiers*, imprimé à Amsterdam en 1709.

38 Désiré Barandon, « Marins provençaux et marseillais sur la route du cap Horn. Quelques problèmes. Navigation », *Provence historique*, vol. 30, fasc° 122, 1980, p. 363-374.

des navigateurs hollandais loin de leur port d'attache. Certains d'entre eux évoquèrent sans fard leur impuissance à reprendre le contrôle de la situation, à l'instar de Pieter Otteson. Parti de Livourne vers Smyrne en mars 1754, son navire fut poussé par les vents vers l'île d'Eubée alors nommée Négroponte. Étant parvenu à se réfugier sur la côte égéenne à Zéa, il ne put reprendre la mer malgré sa volonté³⁹. Responsable de la cargaison, le capitaine pouvait également être contraint de s'en délester en partie, face à une mer creusée ou un danger corsaire. Cette action ne semble pas avoir toujours été bien maîtrisée. Le golfe du Lion, dont les multiples trahisures ont été rappelées par les historiens et les archéologues, constituait un théâtre privilégié pour ces arbitrages hâtifs, aux lourdes répercussions⁴⁰. Pieter Rouland, dirigeant la *Maria Galeij*, partie de Livourne, essuya pendant onze jours une terrible tempête, en octobre 1718. Immobilisé à Sète pour réparer sa coque et son gouvernail, il fut de nouveau en difficulté peu de temps après avoir repris la mer, en janvier 1719. Les conditions naturelles le contraignirent à chaque fois à jeter par-dessus bord une partie de sa cargaison⁴¹. La lecture de son témoignage donne le sentiment que ce marin n'avait pas tenu compte du premier épisode, la même cause produisant donc les mêmes effets.

Naviguer en Méditerranée signifiait également supporter des contraintes géopolitiques fortes, cet espace maritime étroit, allongé d'est en ouest, ayant abrité de multiples engagements militaires à l'époque moderne. Pour s'en tenir au XVIII^e siècle, la fréquentation de la mer Égée, des Baléares, ou encore de la côte nord-africaine constituait un danger évident. Bien qu'armés, les navires marchands hollandais ne pouvaient pas toujours s'opposer à leur arraisonnement, leur pillage, voire leur stationnement forcé dans un port ennemi⁴². Les chances de succès en cas de résistance à une attaque de corsaires barbaresques étaient plus élevées, l'équipage se trouvant par ailleurs très motivé par la perspective d'éviter la rançon et la réduction en esclavage. Les risques demeuraient néanmoins très élevés, et réduisaient l'attractivité d'un embarquement pour la Méditerranée sur le marché du travail maritime en Europe du Nord-Ouest⁴³.

39 NA, CS, pochette 289.

40 Gilbert Languier, « Les naufrages miroir de la vie maritime. Fortunes de mer le long des côtes du golfe du Lion (XVII^e-XIX^e siècle) », dans Patrick Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (XVI^e-XXI^e siècle)*, Montpellier, PULM, 2012, p. 119-125 ; Albert Illouze, *Épaves de Camargue. D'Aigues-Mortes à Fos-sur-Mer, du XVI^e au XIX^e siècle*, Nîmes, Notre-Dame, 1988, p. 14-16.

41 SAA, 5061, BAA, n° 2822, fol. 16, 18.

42 L'*Azia*, commandé par Jan Sticke, avait appareillé du Texel le 27 juillet 1744. Conduit de force à Carthagène par les Espagnols, il ne put repartir que le 2 novembre et subit alors une grosse avarie provoquée par les conditions hivernales (NA, CS, pochette 282).

43 Jelle Van Lottum, *Across the North Sea: the impact of the Dutch Republic on International Labour Migration, c. 1550-1850*, Amsterdam, Aksant, 2007, p. 128.

Il s'agissait d'un impératif majeur pour la navigation commerciale, pour lequel les capitaines jouaient souvent un rôle essentiel en Méditerranée⁴⁴. En dépit d'instructions apparemment de plus en plus précises, l'équipage disposait encore au XVIII^e siècle d'une certaine autonomie pour le transport d'une cargaison dans les meilleures conditions possibles. Les opérations commerciales seront ici laissées de côté, pour se concentrer sur le temps de navigation et la route suivie. Face au danger de la prise ou de la destruction, il était possible d'attendre l'arrivée d'un convoi escorté pour s'y agréger. Mais certains capitaines évaluèrent mal cette perte de temps volontaire, et il s'ensuivit parfois un enchaînement de circonstances catastrophiques⁴⁵. Les incertitudes géopolitiques exigeaient également une capacité à surmonter les tracasseries administratives autour des passeports et sauvegardes. De nombreux retards et arraisonnements se produisirent malgré tout à l'occasion du déclenchement des conflits avec les Barbaresques, les Français, ou les Espagnols. Certains navigateurs hollandais commettaient alors des erreurs quant à la validité de leurs passeports, comme cela se produisit lors de la réouverture des conflits avec les corsaires algérois en 1715 et 1745⁴⁶. La prise de décision s'effectuait le plus souvent selon des nouvelles glanées dans les ports. Ceux de La Valette, de Messine, de Smyrne ou de Livourne constituaient des nœuds centraux d'information pour les capitaines⁴⁷.

Le risque corsaire représentait encore une réalité en Méditerranée au XVIII^e siècle, avec une grande diversité d'adversaires potentiels. Facteur de retard, mais également de frais supplémentaires, il occupait une place importante dans le discours des gens de mer hollandais. Revenus à Amsterdam, il était nécessaire pour eux de justifier leur choix, qu'il s'agisse de fuir vers la côte, de demeurer dans une rade en attendant l'éloignement de la menace, de s'agréger à un convoi, ou de livrer bataille. La lecture des témoignages des

- 44 Comme l'ont bien montré les échanges lors de la journée d'études organisée par Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour et Olivier Raveux à Aix-en-Provence le 13 novembre 2013 : « "Négociants sur mer", "marchands marinières" et patrons de barque. Identités, savoirs et fonctions des capitaines dans les économies et sociétés méditerranéennes depuis l'époque moderne », actes à paraître. à Merci d'actualiser si possible
- 45 Parti le 19 décembre 1695 de Texel vers Cadix, Cornelis Admiraal décida d'attendre un convoi à Portsmouth. Victime de la lenteur de sa constitution puis d'une tempête hivernale, il aborda son objectif un an plus tard, avant d'être de nouveau bloqué treize mois dans le port andalou (SAA, 5061, BAA, n° 2806, 76 v).
- 46 Adriaan Pooi, sorti de Livourne en novembre 1715, fut arraisonné par des pirates algérois dans les Baléares en janvier 1716. Il pensait être muni de passeports en règle (SAA, 5061, BAA, n° 2821, fol. 63).
- 47 La tempête contraignit l'équipage du *De Magdalena Galeij* à se réfugier dans le port de Messine en mars 1716. Mis au courant de la rupture de la paix avec les Algérois, il décida alors de rallier Port Mahon afin de s'agréger au convoi anglais (SAA, 5061, BAA, n° 2820, fol. 29).

capitaines révèle une grande disparité dans la capacité à évaluer correctement la situation. Des choix radicalement différents pouvaient en découler, obérant ou non le succès d'une navigation commerciale⁴⁸. Comme pour d'autres sujets, la nature de la source impose de rester prudent face à ces témoignages. Les marins sollicités pour contresigner la déclaration de leur capitaine ne contredisaient ce dernier que très rarement, faisant probablement bloc contre les marchands autour de celui qui les avait guidés au milieu des périls⁴⁹. Certaines habitudes de proximité, parmi les gens de mer d'Europe du Nord-Ouest, pouvaient également avoir été prises et permettaient des relations de solidarité et de confiance mutuelle au sein des équipages⁵⁰. Au total, les discours des gens de mer hollandais sur la Méditerranée se révèlent très divers, mais souvent marqués par la surprise et l'effroi. S'agissait-il seulement des variations capricieuses du régime des vents ? Il semble plutôt que ce soit la maîtrise de l'information, ainsi que l'expérience des réalités méditerranéennes qui aient produit la différence entre ces représentations.

LES CONSÉQUENCES DU BOULEVERSEMENT DES USAGES D'UN TERRITOIRE MARITIME

L'intrusion de nouveaux acteurs

Un homme comme Jan Kleij n'était pas tout à fait novice en Méditerranée, puisqu'il avait effectué au moins deux voyages entre l'Espagne et Amsterdam quelques années avant le dramatique épisode de 1778⁵¹. Mais ce jour-là, au large du cap Matapan, il effectuait peut-être sa première incursion dans le bassin oriental de la mer Intérieure. Sa chance fut de croiser la route d'un autre capitaine, plus expérimenté. On relève d'autres exemples d'entraide

48 Naviguant vers Gênes en juin 1704, Bernard Van Staden s'enfuit vers la côte espagnole à la vue de la flotte de Rooke (SAA, 5061, BAA, n° 2810, fol. 118). À l'inverse, dans le port grec de Milo, en mars 1771, Jelle Jellelsen attaqua hardiment des corsaires dont le faux pavillon russe ne l'avait pas abusé (NA, CS, pochette 302).

49 Philippe Hrodej, « Mutineries et forbanneries : un passage à l'acte exceptionnel dans le cadre de l'océan, grand régulateur de la vie du marin (fin XVII^e-début XVIII^e siècle) », dans Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), *Fureur et cruauté des capitaines en mer*, Rennes, PUR, 2012, p. 208-213.

50 Roland Baetens émet l'hypothèse d'habitudes développées par les capitaines flamands sur des unités de taille réduite, avant qu'ils ne prennent le commandement des gros transporteurs vers l'Asie : « Le comportement des marins sur les navires ostendais vers l'Orient », *Revue du Nord*, numéro spécial, « Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest », 1986, p. 397-400.

51 Au premier trimestre de 1771, parti de Benicarlo vers Amsterdam (SAA, 5061, BAA, n° 2873, fol. 21). Mais aussi un an plus tard, en 1772, sur la route entre Salou et Amsterdam (*id.*, n° 2875, fol. 193).

entre Hollandais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle⁵². Les besoins n'étaient apparemment pas les mêmes sur toutes les routes commerciales. Ainsi, les commandants des gros navires de la VOC pouvaient sans doute se passer ordinairement d'assistance. Choisi avec soin sur la base de ses compétences, chaque nouveau capitaine connaissait en effet le trajet, l'ayant déjà effectué à plusieurs reprises et à différents postes⁵³. Les connaissances exigées étaient d'ailleurs variées, puisque pour ceux qui naviguaient pour le compte de la chambre de Zélande, il fallait savoir circuler entre les îles et les bouches de l'Escaut⁵⁴. Est-ce à dire que les capitaines qui passaient le détroit de Gibraltar étaient moins avertis ?

À rebours de cette idée, les rôles permettent de relever le retour périodique de certains capitaines, parfois sur des périodes étendues. Elias Hendricks, Dirk Frost et Mente Schrijver effectuèrent ainsi respectivement au moins huit, sept et six voyages en Méditerranée entre 1748 et 1775⁵⁵. Ces hommes employèrent en effet le même navire sur plusieurs années, et on ne les trouve cités pour aucun autre trajet que les liaisons avec la Méditerranée. Il s'agissait le plus souvent de relier Smyrne à Amsterdam. Si l'on suit leurs témoignages, ces navigateurs savaient limiter les dégâts et les retards⁵⁶. Ils pouvaient même, à l'occasion, déployer de remarquables facultés d'adaptation. Marten Plante, aux prises avec des vents violents entre Constantinople et Smyrne le 2 juin 1777, choisit tout d'abord de ramener les voiles et de jeter l'ancre, avant d'en couper le câble pour éviter de chavirer alors que le vent se renforçait⁵⁷. Il existait donc en Hollande, au XVIII^e siècle, plusieurs véritables spécialistes de la navigation en Méditerranée. Ce phénomène fut observé dès 1584 aux Provinces-Unies, en fonction de la région concernée et des produits transportés. Les navigateurs de la ville d'Amsterdam se seraient, dès cette époque, risqués sur des trajets plus longs et plus dangereux tandis que les capitaines venus de la campagne

52 Pieter Otteson, parti de Livourne à la fin de février 1754, se trouva en grande difficulté entre Négroponte et Zea pour cause de mauvais temps ; il fut secouru par Elias Hendricksz (NA, CS, pochette 289).

53 Jaap Bruijn, « Commandanten van Oost-Indiëvaarders in de achttiende eeuw », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, n° 20, 2001, p. 5-8.

54 Jan Parmentier, « De tol van de zee », art. cit, p. 208.

55 SAA, 5061, BAA, registres 2840 (fol. 100), 2841 (fol. 169), 2846 (fol. 141), 2847 (fol. 115, 274), 2848 (fol. 273), 2849 (fol. 176), 2851 (fol. 155), 2854 (fol. 75), 2855 (fol. 125), 2856 (fol. 183), 2857 (fol. 209), 2861 (fol. 29, 137), 2862 (fol. 178), 2864 (fol. 129), 2865 (fol. 31), 2866 (fol. 35), 2869 (fol. 119), 2875 (fol. 31), 2882 (fol. 111).

56 Les soucis qu'ils indiquent étaient le plus souvent des traversées allongées par un gros coup de vent, ou par l'attente d'un convoi. Mente Schrijver constitue un cas un peu à part, puisque deux de ses voyages furent plus mouvementés. Mais en 1754 comme en 1756, il avait caboté le long de la côte syrienne et à Chypre pour charger des marchandises diverses (*id.*, n° 2846, fol. 141 et n° 2849 fol. 176).

57 NA, CS, pochette 306.

ou des îles frisonnes se rabattaient sur des circuits courts et sûrs⁵⁸. Plus d'un siècle plus tard, et dans un autre contexte, des marins peu habitués aux contraintes méditerranéennes se seraient aventurés à l'est de Gibraltar. Leurs expériences malheureuses auraient alimenté des représentations terrifiantes de la mer Intérieure.

L'intégration à la caravane méditerranéenne

248

Les routes et les parcours empruntés par les navigants hollandais tendirent à se diversifier. Parallèlement au commerce quasiment en droiture avec l'Anatolie, on relève en effet une certaine insertion dans la caravane méditerranéenne⁵⁹. Les péripéties géopolitiques rendant les pavillons neutres très attractifs au XVIII^e siècle, les Hollandais jouèrent ainsi, au même titre que d'autres flottes nordiques, un rôle majeur dans le commerce régional lors des guerres franco-anglaises⁶⁰. Les capitaines n'hésitaient plus à allonger leur séjour en Méditerranée, saisissant les opportunités de fret qui se présentaient de façon aléatoire. Il pouvait s'agir, dans ce cas, de capitaines fréquentant la Méditerranée par intermittence voire à une seule reprise, dans l'objectif de réaliser « un coup ». De tels marins hauturiers n'étaient absolument pas spécialisés dans une liaison, à l'instar de Claas Olphertsz Visser. Son nom apparaît à quatre reprises dans les papiers de la chambre des assurances d'Amsterdam entre 1727 et 1746, mais seul le troisième voyage l'emmena du côté des Baléares, les autres concernant la Baltique, l'Atlantique français et les Antilles⁶¹. Les informations transmises par le correspondant des Provinces-Unies à Marseille confirment le phénomène pour le dernier tiers du XVIII^e siècle⁶².

Il ne faut pas s'étonner de l'émergence de nouveaux acteurs dans des secteurs jugés porteurs par les négociants. Le commerce avec l'Asie orientale vit ainsi les Scandinaves, les Prussiens ou les Ostendais tenter de se faire une place sur un

58 Clé Lesger, « Schepen en schippers in Amsterdam tijdens het laatste kwart van de zestiende eeuw », *Tijdschrift voor Zeeschiedenis*, n° 23, 2004, p. 7-8.

59 Daniel Panzac a analysé le phénomène comme un aspect du commerce ottoman (Daniel Panzac, *La Caravane maritime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée [1680-1830]*, Paris, CNRS Éditions, 2004). Gilbert Buti a évoqué de façon plus générale un cabotage lointain (*id.*, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 52/1, 2005, p. 7-38, en ligne, disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-d-histoire-moderne-et-contemporaine-2005-1-page-7.htm>, consulté le 24 mai 2017.

60 La part des tonnages suédois dévolus à l'Europe du Sud au XVIII^e siècle grimpa parfois à 40 % (Leos Müller, « Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815 », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, « La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle », 2011, p. 60, 63-65.

61 SAA, 5061, BAA, registres 2827 (fol. 111 et 115), 2837 (fol. 268), 2838 (fol. 134).

62 Parmi les 18 navires hollandais relevés dans le port phocéén en 1778, beaucoup allaient vers Sète ou vers Bandol. D'autres stationnaient en rade à la date du relevé, sans destination connue (NA, LH, DA, pochette 183).

marché pourtant très concurrentiel. Les nouveaux venus se singularisaient de plusieurs façons, à l'instar des Suédois qui augmentèrent petit à petit le tonnage de leurs navires en lançant des constructions spécifiques⁶³. Les Scandinaves, en général, firent une percée en Méditerranée, tirant profit d'un certain nombre d'atouts politiques, navals et commerciaux⁶⁴. Ce phénomène n'était pas sans répercussions sur la navigation dans la mer Intérieure. Ces Nordiques étaient en effet soumis à des contraintes fortes, puisque les glaces de la Baltique en hiver entravaient le calendrier de la navigation jusqu'en avril. Spécialistes du transport de fournitures navales, à récolter préalablement en Russie, Pologne ou Norvège, les navires scandinaves ne pouvaient alors se trouver en Europe du Sud qu'au cours de l'été. Livrer en Méditerranée imposait donc l'hivernage dans la mer Intérieure, jusqu'au printemps suivant. Les capitaines suédois ou danois en profitaient pour s'adonner au cabotage, bravant les dangers de l'antique saison morte hivernale, et imposant ce nouveau rythme aux autres transporteurs⁶⁵.

Des prises de risque supplémentaires

Aux Provinces-Unies, l'opinion éclairée était préparée au récit de ces fortunes de mer, jusqu'à s'en délecter parfois. La tempête était souvent présentée, notamment par les pasteurs qui rédigeaient des *vade-mecum* à destination des marins, comme une occasion de tester la foi de ces hommes. C'est le diable qui se trouvait alors souvent derrière les mauvais vents⁶⁶. La prise de risque volontaire n'était cependant pas encouragée. Sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie, les commandants ostendais recevaient des instructions très précises, leur interdisant de s'arrêter dans les ports des puissances ennemies et leur enjoignant de restreindre la durée des escales⁶⁷. Si l'équipage avait moins de temps pour se reposer, tout du moins limitait-on les risques d'arraisonnement. Il en était autrement pour la navigation hollandaise en Méditerranée, apparemment plus diffuse et plus anarchique en l'absence d'une compagnie de commerce à charte. Le calendrier des départs des navires bataves, analysé à partir des registres

63 Christian Koninckx, « Navires et équipages au long cours au XVIII^e siècle. Les Compagnies des Indes orientales scandinaves, prussiennes et ostendaise », *Revue du Nord*, numéro spécial, « Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest », 1986, p. 371, 374-375.

64 Deux études de référence à ce sujet : Dan Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747-1807*, thèse, Københavns Universitet, 2000 ; Leos Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce. The Swedish Consular Service and Long Distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala University, Uppsala, 2004.

65 Hans Christiaan Johansen, « Danish Shipping Services as a Link between the Mediterranean and the Baltic 1750-1850 », dans Lewis Fisher (dir.), *Shipping and Trade, 1750-1950*, actes du 10^e congrès international d'histoire économique de Louvain, 1990, p. 16-18.

66 José Mouthaan, « Storm op zee. Morele implicaties van storm en schipbreuk in de zeventiende eeuw », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, n° 23, 2004, p. 131-134.

67 Roland Baetens, « Le comportement des marins sur les navires ostendais », art. cit., p. 387-388.

de la chambre des assurances d'Amsterdam, subit ainsi des modifications au cours du XVIII^e siècle. Si une certaine stabilité domina dans le sens nord-sud, avec une majorité d'appareillages entre mars et octobre, il n'en fut pas de même pour les retours. Alors que les mois estivaux étaient largement préférés avant 1750, une tendance à une distribution quasi égale tout au long de l'année s'imposa progressivement. Ce phénomène s'accompagna d'ailleurs d'un nombre croissant de fortunes de mer pour le domaine méditerranéen dans la seconde moitié du siècle, signe probable d'un certain renouveau du commerce hollandais dans la région⁶⁸. Attirés par les profits du cabotage, certains capitaines auraient consenti des prises de risque supplémentaires, fréquentant des zones particulièrement dangereuses au cœur de l'hiver⁶⁹. Au XVIII^e siècle, la Méditerranée restait marquée par de forts contrastes saisonniers, se traduisant par de violents coups de vent⁷⁰. Par un effet induit, des accidents supplémentaires se produisaient au retour durant la saison des tempêtes, le long des côtes atlantiques, pour des navires aux cales pleines de marchandises.

L'évolution globale du prix de l'assurance à Amsterdam, dans la seconde moitié du siècle, semble néanmoins démentir l'idée de dangers accrus. On observe, en effet, une baisse tendancielle sur la longue durée, avec des taux s'établissant entre 2 et 2,5 % à la fin des années 1760. En dépit de fortes remontées lors des guerres en 1690, en 1705-1710 et en 1778-1779, il était moins onéreux d'assurer un navire pour la mer Intérieure que pour le Surinam ou la Baltique⁷¹. Il faut donc se poser la question de la nature exacte de la navigation commerciale des Hollandais en Méditerranée, notamment après 1750. Elle a vraisemblablement été affectée par de profondes transformations, comme le recul de la navigation en convoi, le conflit latent entre les négociants et les armateurs, mais également une concurrence accrue entre les intérêts marchands de Rotterdam et d'Amsterdam⁷². Le choix ou non du retour direct vers les Provinces-Unies

68 Un tel constat général a été identifié par Frank Spooner après 1730 : *Risks at Sea. Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge, Cambridge University Press, 1983, p. 59.

69 Très spécifiquement pour la Méditerranée, puisque Frank Spooner a relevé un écart plus marqué en ce qui concerne les risques climatiques entre l'hiver et la belle saison que pour la Baltique (*ibid.*, p. 122-123).

70 Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, les deux tiers des avaries dans le ressort de l'amirauté de Collioure auraient eu lieu lors des cinq mois d'hiver : Alain Degage, « Avaries de mer, amirauté de Collioure, 1740-1790 », *Chronique d'histoire maritime*, n° 12, 1985, p. 2.

71 Frank Spooner, *Risks at Sea*, *op. cit.*, p. 56-57, 185, 257-286.

72 Je me permets de renvoyer le lecteur à mon article : « Relations de pouvoirs et enjeux marchands autour du réseau consulaire néerlandais en Méditerranée (XVII^e-XVIII^e siècle) », à paraître dans Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet et Jörg Ulbert (dir.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XIX^e siècle)*, Madrid, Casa de Velazquez.

pouvait ainsi ne plus dépendre seulement de considérations proprement nautiques, pour tenir davantage compte d'impératifs commerciaux. Incapables de remplir leurs cales au cours d'une escale unique, plusieurs capitaines hollandais se mirent à jouer le rôle de transporteurs intérieurs en Méditerranée. De la même façon, l'habitude prise par les négociants grecs et arméniens de commercer directement avec Amsterdam conduisit les armateurs à modifier leurs habitudes. Ce serait, en partie, le réaménagement de l'économie maritime en Méditerranée qui se serait traduit par des pratiques et des expériences nouvelles pour un certain nombre de capitaines hollandais.

Les usages de plus en plus différenciés du territoire méditerranéen conduiraient donc à une gamme élargie de perceptions des dangers et du potentiel de cet espace. Il n'existait pas de communauté de destins entre ces marins hollandais en Méditerranée au XVIII^e siècle. Donner la parole aux acteurs principaux nous a permis, en effet, d'observer un phénomène intéressant de dissociation entre deux groupes de navigateurs. D'une part, profitant du dynamisme retrouvé des activités de transport et du recul relatif de la piraterie, des capitaines expérimentés fréquentaient de manière assidue des liaisons sécurisées et routinières. Ils apparaissent pour des incidents mineurs survenus entre Smyrne et Amsterdam, mais ils maîtrisent par ailleurs les conditions nautiques de la mer Intérieure. D'autre part, à la faveur d'une concurrence accrue et d'une internationalisation du cabotage, des capitaines moins expérimentés et prêts à prendre davantage de risques se seraient aventurés en Méditerranée. Cette catégorie de plus en plus représentée dans nos sources assurerait une prospérité croissante aux discours terrifiants sur des traversées cauchemardesques. Il ne faut donc pas être davantage surpris de retrouver des marins, pourtant formés sur les exigeantes mers du Nord et Baltique, totalement déboussolés par leur expérience en Méditerranée. Sans minorer la déformation de perspective entraînée par le recours prioritaire à des déclarations d'avaries, c'est la fréquentation et ses bouleversements qui guidèrent vraisemblablement une partie des représentations de la mer Intérieure chez les gens de mer hollandais au XVIII^e siècle.

« MOI JE DISTINGUE UNE GALÈRE/AU PAVILLON SICILIEN »
LA MÉDITERRANÉE DES CHANSONS DE MARINS DE
L'EUROPE DU NORD-OUEST (FRANCE, ÎLES BRITANNIQUES)
À L'ÉPOQUE MODERNE

Youenn Le Prat

Professeur en CPGE, lycée Kerichen (La Pérouse) Brest

Dans un texte publié en 1840, Douglas Jerrold fait l'autopsie du chanteur de complaintes anglais, et tout particulièrement du chanteur de complaintes de marins : il est « mort de la longue paix : il n'attire plus notre attention avec son bras unique et une jambe de bois : les membres amputés se font rares¹ ». Napoléon aurait donc entraîné dans sa chute le chanteur de complaintes anglais, mais Jerrold identifie un autre coupable : « Il a été tué par des souffles venus du Sud² », victime de la concurrence italienne et des orgues de Barbarie, avance-t-il. La paix ainsi qu'une véritable « *southern invasion* » de musiciens de rue méditerranéens signifieraient la fin d'une époque, qui trouve son commencement dans l'« invasion de la Méditerranée par les voiliers atlantiques³ », au moment même où apparaît « ce paradoxe, une Méditerranée anglaise⁴ ».

Cette « *northern invasion*⁵ » a conduit de nombreux marins de l'Europe du Nord-Ouest à pénétrer en Méditerranée en établissant des relations maritimes directes, du milieu du xv^e siècle à 1552, puis à compter des années 1570. La question se pose de savoir comment les acteurs directs de la navigation ont pu se représenter ce nouvel horizon. Nous nous proposons ici d'apporter un

1 « *The Sailor Ballad-Singer has died with the long peace; he no longer attacks our sympathies with one arm and a wooden leg: maimed limbs have become scarce* » : Douglas Jerrold, « The Ballad-Singer », dans Joseph Kenny Meadows (dir), *Heads of the People. Portraits of the English*, Londres, Robert Tyas, 1840, p. 289-297, loc. cit., p. 295.

2 « *He has been killed by breathings from the South* », *ibid.*, p. 289.

3 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, LGF, 1993, t. II, p. 310.

4 *Ibid.*, p. 334.

5 On sait que là où Fernand Braudel utilise ponctuellement le terme d'invasion, sa traductrice, Siân Reynolds traduit les « deux arrivées successives de voiliers atlantiques [...] deux arrivées massives » par « *the successive waves of Atlantic shipping [...] two massive invasions* » (Fernand Braudel, *La Méditerranée*, op. cit., p. 309 et *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, London/New York/Sydney/Toronto, BCA, 1992, p. 430.

éclairage complémentaire en recourant à une source peu utilisée jusqu'ici, la chanson de tradition orale. Longtemps suspect aux yeux des historiens, ce type de source bénéficie depuis quelques années de la fin de « l'ère du soupçon⁶ », car « grâce à leur structure versifiée, les traditions chantées peuvent préserver des fragments d'information historique dans leur forme originale à travers de longues périodes⁷ ». C'est pourquoi nous ferons appel aux chansons que les *ballad-singers* – dont Douglas Jerrold dressait l'acte de décès – et leurs contemporains et prédécesseurs avaient sur les lèvres. Pour ce faire, nous examinerons les textes des chansons dont l'origine se situe avant les premières décennies du XIX^e siècle et qui sont parvenues jusqu'à nous.

254

Nous prendrons pour objet les chants issus de trois aires linguistiques⁸ : celle d'une langue romane, le français, ainsi que ses dialectes, celle du breton, langue celtique parlée, du XV^e siècle au début de l'époque contemporaine à l'ouest d'une ligne qui – schématiquement – court de l'est de Vannes à l'ouest de Saint-Briec, celle, enfin, de l'anglais, langue germanique qui domine à l'époque moderne, en dehors de l'Angleterre, le Sud et l'Est de l'Écosse, une partie croissante de l'Irlande et certaines parties du Pays-de-Galles. Le français et l'anglais constituent en outre de véritables *linguae francae* au sein des mondes maritimes des deux États et, du fait de la proximité des langues et du prestige du français, les chants en cette langue ont pénétré le domaine occitan⁹. Enfin, ces deux langues se sont implantées également, à compter du début du XVII^e siècle, sur les rivages atlantiques de l'Amérique du Nord, avant de gagner progressivement l'intérieur du continent. C'est une culture commune qui unit ces deux rives de l'Atlantique Nord, véritable « océan pour deux royaumes¹⁰ ». Nous pourrions donc étudier les représentations que se font de la Méditerranée les populations maritimes et littorales entre Bordeaux et Dunkerque, dans les îles Britanniques – et dans les surgeons transatlantiques de la France et de la Grande-Bretagne.

6 Peter Burke, « History and Folklore: A Historiographical Survey », *Folklore*, vol. 115, n° 2, 2004, p. 133-139, *loc. cit.*, p. 135.

7 « Thanks to structured verse, song traditions can preserve fragments of historical information in their original form over long periods of time » (Guy Beiner, *Remembering the Year of the French. Irish Folk History and Social Memory*, Madison, University of Wisconsin Press, 2007, p. 112).

8 Comme l'indique Peter Burke, si en matière de « culture populaire » (*popular culture*) des frontières linguistiques peuvent constituer des barrières, ce sont les limites qui séparent des familles de langues (celle des langues germaniques, celle des langues romanes, etc.), plus que les langues d'une même famille (Peter Burke, *Popular Culture in Early modern Europe*, Aldershot, Ashgate, 1994, p. 53).

9 Voir, par exemple, Damase Arbaud, *Chants populaires de la Provence*, Aix, Makaire, 1862, p. xviii-xx.

10 Ici, nous nous inspirons bien entendu du titre de l'ouvrage de Renaud Morieux, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008.

Nous reviendrons tout d'abord sur les spécificités de la source utilisée, qui n'est pas sans pièges, d'autant plus que nous puisons dans des répertoires aux caractéristiques distinctes. Ensuite, nous nous poserons la question de savoir de quelle Méditerranée il est question dans les chansons et où on en a conservé la trace. Enfin, nous examinerons quels sont les aspects de la navigation en Méditerranée qui ont marqué les esprits au point de laisser une empreinte durable sur les populations de l'Europe du Nord-Ouest.

LA CHANSON COMME SOURCE

Transmission orale et imprimée

Mobiliser des chants appartenant à des aires linguistiques différentes, c'est se confronter à une difficulté : l'alphabétisation très variable en Europe du Nord-Ouest et, partant, une acculturation différenciée au monde de l'imprimé. Rappelons que le pourcentage de la population adulte sachant signer était en 1500 de 7 % en France, 6 % en Angleterre et de 10 % dans les Pays-Bas espagnols, y compris les futures Provinces-Unies¹¹. En 1800, ces pourcentages ont fortement progressé, mais de manière très variable, en fonction notamment de la religion dominante. C'est ainsi que le pourcentage d'adultes capables de signer s'établit alors à 37 % en France, à 49 % dans les anciens Pays-Bas autrichiens, 53 % en Angleterre et 68 % dans les Provinces-Unies. On sait, en outre, combien à l'intérieur même d'un État les contrastes peuvent être importants.

Cela signifie qu'au monde anglophone, marqué par l'omniprésence de chansons imprimées¹², s'oppose une façade atlantique française – et en particulier basse-bretonne – où celles-ci circulent bien moins, du moins avant le XIX^e siècle. Cela n'est pas sans conséquence pour le corpus des chants qui nous sont parvenus. Tandis que les folkloristes se sont concentrés sur la collecte de chansons de tradition orale, en Grande-Bretagne, ou tout du moins en Angleterre, l'intérêt pour les *folksongs* (chansons de tradition orale) n'a pas empêché la conservation, la publication et l'étude des *broadsides* (chansons

11 Nous reprenons les chiffres de Robert Allen. Il ne s'agit pas de revenir ici sur les problèmes méthodologiques que posent ces chiffres, qui doivent être pris comme des ordres de grandeur (voir Robert C. Allen, *The British Industrial Revolution in Global Perspective*, Cambridge [U.K.], CUP, coll. « New Approaches to Economic and Social History », 2009, p. 53).

12 Tessa Watt estime que, dès la seconde moitié du XVI^e siècle, 3 000 chansons différentes furent publiées et, sans compter les réimpressions, elle indique que si l'on imprimait à chaque fois le même nombre de feuilles volantes que pour les livres, soit un bon millier, le nombre d'exemplaires mis en circulation devait être d'au moins trois ou quatre millions (voir Tessa Watt, *Cheap Print and Popular Piety, 1550-1640*, Cambridge [U.K.], CUP, 1991, p. 11).

imprimées sur feuilles volantes), mais par des chercheurs d'autres disciplines¹³. À l'autre extrémité du spectre se trouve la Basse-Bretagne, qui n'appartient pas au *continuum* linguistique roman, qui est relativement peu alphabétisée et qui, se situant au sud de la ligne Saint-Malo-Genève, est par conséquent moins influencée par la culture de l'imprimé.

Dans le monde anglophone, chansons sur feuilles volantes et chansons de tradition orale coexistent. Prenons l'exemple du cahier de chansons de Timothy Connor, un marin américain de Boston capturé par le HMS *Terrible*, et détenu à la prison de Forton, près de Portsmouth, entre juin 1777 et juin 1779¹⁴. Les cinquante-sept chants de son cahier sont notés sur le vif pour certains d'entre eux, ou bien manifestement recopiés à partir de feuilles volantes (*broadsides*) achetées localement ou apportées par de nouveaux prisonniers. Les deux catégories ne sont guère étanches : des chansons passent du monde de l'imprimé à la tradition orale, et vice-versa. Ainsi, des chansons issues de la tradition orale peuvent n'être imprimées que tardivement, comme *England's Great Loss by a Storm of Wind* (Roud 1803¹⁵), qui se réfère à un événement de 1691 et qui ne semble pas avoir été imprimée avant au moins une vingtaine d'années. La tradition orale tend alors à éroder les éléments topiques de la chanson au fur et à mesure qu'elle se transmet dans le temps comme dans l'espace. Certaines chansons ont pu circuler sans avoir été imprimées, comme c'est le cas d'une chanson sur le naufrage du *Ramillies* (Roud 523) qui se réfère à un événement de 1760, mais ne fut collectée qu'au début du xx^e siècle¹⁶. Sur le continent, une circulation existe également entre chansons sur feuilles volantes et chants de tradition orale, même en Bretagne. Ainsi, une chanson sur la bataille navale de la Grenade, entre les escadres commandées par Byron et d'Estaing, en 1779, fut d'abord publiée à Nantes, en français et sur feuille

256

13 Les rapports qu'entretiennent les deux répertoires, oral et imprimé, donnent lieu à de vifs débats. La majeure partie des spécialistes considère aujourd'hui que les chansons sur feuilles volantes ont exercé une influence considérable sur le répertoire des chansons de tradition orale de langue anglaise. Pour une mise au point récente, voir David Atkinson et Steve Roud (dir.), *Street Ballads in Nineteenth-Century Britain, Ireland, and North America. The Interface between Print and Oral Traditions*, Farnham/Burlington, Ashgate, 2014.

14 George Carey, *A Sailor's Songbag. An American Rebel in an English Prison, 1777-1779*, Amherst, University of Massachusetts Press, 1976.

15 Chaque numéro précédé de la mention Roud correspond au *Roud number*, c'est-à-dire au numéro de Roud, que porte le chant de tradition orale dans le *Roud Folk Song Index* réalisé par Steve Roud. La *Vaughan Williams Memorial Library* permet d'utiliser les index de Roud en ligne, qu'il s'agisse des *folksongs* ou des *broadsides* : <http://www.vwml.org>.

16 Voir Roy Palmer, *The Oxford Book of Sea Songs*, Oxford/New York, OUP, 1986, p. xix-xx.

volante, avant d'être adaptée en breton par un négociant de Plougastel-Daoulas, et d'intégrer le répertoire de tradition orale¹⁷.

Le statut de ces chants nous importe car, dans le cas d'une chanson de tradition orale, nous savons que le *performer* dispose d'une bien moindre latitude que l'auteur d'un texte écrit. En effet, le chanteur partage les chansons de son répertoire avec les membres de sa communauté qui exercent un droit de regard lorsqu'un individu chante. C'est pourquoi telle chanson, conservée dans la mémoire des membres d'une communauté, n'est transmise que si cela représente un intérêt pour ce groupe. La transmission d'un chant de tradition orale ne peut donc avoir lieu que dans la mesure où il correspond aux valeurs, aux goûts, et aux attentes de la communauté. En d'autres termes, un chant de tradition orale, s'il est régulièrement chanté, est endossé par la communauté et peut être considéré comme porteur de ses représentations. À ce critère de sélection, il faut en ajouter un autre, qui incombe au collecteur, sur le terrain comme au moment de la publication, celui donc qui donne à la chanson le statut de source, exploitable par l'historien. Il en va différemment avec l'imprimé car, en ce domaine, l'offre ne crée pas sa propre demande ; l'émission ne garantit pas la réception. Le fait qu'on ait imprimé le texte d'une chanson ne signifie donc pas que les représentations dont il est le vecteur soient partagées par d'autres que son auteur. Pourtant, Samuel Pepys, réformateur de la Marine anglaise et collectionneur passionné de chansons sur feuilles volantes¹⁸, a écrit en exergue du premier volume de sa collection une citation de John Selden – le théoricien de la *Mare clausum* – dont il avait acquis la collection : « De plus solides choses ne révèlent pas le caractère des temps aussi bien que les plaintes et les livrets. [...] Vous pouvez en déduire d'où vient le vent. Comme l'on prend un fétu de paille qu'on lance en l'air ; vous verrez ainsi d'où vient le vent, ce que vous ne pourrez voir en jetant une pierre¹⁹. » Par cette analogie John Selden opposait chansons de marins et ouvrages savants.

Ceci posé, si une chanson sur feuille volante se retrouve ultérieurement intégrée à la tradition orale – ce qui entraîne le processus qualifié par Patrice Coirault de « folklorisation » – c'est le gage de son adoption. En outre, si une chanson

17 L'enquête Fortoul en compte deux versions très proches l'une de l'autre, mais néanmoins distinctes, ce qui montre bien que la folklorisation est à l'œuvre, et que le chant a été incorporé à la tradition orale (voir Laurence Berthou-Bécam et Didier Bécam, *L'Enquête Fortoul [1852-1876]. Chansons populaires de Haute et Basse-Bretagne*, Paris/Rennes, éditions du CTHS/Dastum, 2010, t. II, p. 724).

18 Sa collection comporte de l'ordre de 1800 feuilles volantes, et pour plus de la moitié d'entre elles il s'agit de l'unique exemplaire qui nous soit parvenu.

19 « *More solid things do not show the complexion of the times so well as ballads and libels. [...] As take a straw, and throw it up into the air; you shall see by which way the wind is, which you shall not do by casting a stone* », cité par Patricia Fumerton et Anita Guerrini, *Ballads and Broad-sides in Britain, 1500-1800*, Farnham/Burlington, Ashgate, 2010, p. 1.

bénéficie d'impressions successives, c'est l'indication que l'offre a rencontré une demande²⁰. Certes, cela ne résout pas un dernier problème, celui qui consiste à saisir le jeu des usages et appropriations par le public auquel sont destinés ces chants, même si, comme nous le verrons, l'on en trouve des témoignages épars. Le problème méthodologique posé par l'existence de caractéristiques très différentes de la tradition orale et du monde de l'imprimé peut donc être surmonté, à la condition d'identifier la source du chant, son statut, et d'en déduire s'il a circulé.

Chansons de marins ou chansons sur les marins ?

258

Mais si des chansons évoquant la Méditerranée existent, sont-elles pour autant porteuses des représentations des gens de mer ou bien plutôt de celles de la population dans son ensemble ? En d'autres termes, les chansons ayant la mer pour sujet sont-elles des chansons propres aux gens de mer ? Selon George Carey, « toute tentative de faire rentrer ces chansons du dix-huitième siècle dans des catégories est au mieux arbitraire²¹ » : dans le cahier de Timothy Connor, « seules six chansons du manuscrit [sur cinquante-sept] ont trait à la mer, ce qui met à mal l'idée parfois stéréotypée selon laquelle les marins ne chantaient que des chansons parlant de leur métier²² ». Comme le souligne Peter Burke, « l'on doit se garder de tracer les frontières d'une sous-culture avec trop de netteté. Les marins n'étaient pas les seuls à chanter des chansons de mer, et les chansons de mer n'étaient pas tout ce que chantaient les marins²³ ».

On sait que les marins composaient des chansons, et cela est évidemment également valable pour la Méditerranée. Ils pouvaient rendre compte d'événements dont ils étaient les acteurs ou les témoins. Ainsi, Henry Teonge, qui servit comme aumônier à bord de plusieurs navires chargés de réprimer les pirates barbaresques entre 1675 et 1679, inséra dans son journal une chanson sur la destruction – à laquelle il venait de prendre part – d'un navire tripolitaire par la frégate anglaise *Assistance* le 31 août 1675 : *A Relation of this Cumbate: Composed (for want of better employment) before Trypoly, Aug. 31, 1675*²⁴.

20 Comme c'est le cas avec *Admiral Russell Scowering the French Fleet*, l'une des chansons composées à la suite de la bataille de La Hougue, en 1692, et qui figure dans plusieurs collections de chansons du XVIII^e siècle (cité par Charles Harding Firth, *Naval Songs and Ballads*, London, The Navy Records Society, 1908, p. xlvi).

21 « Any attempt to categorize these eighteenth-century songs is arbitrary at best » (George Carey, *A Sailor's Songbag*, op. cit., p. 15).

22 « Only six songs in the manuscript deal with the sea, a fact that dispels the sometimes stereotyped notion that sailors only sang about their profession » (*ibid.*, p. 16).

23 « We must beware of drawing boundaries of the sub-culture too sharply. It was not only sailors who sang sea songs, and it was not only sea songs that sailors sang », Peter Burke, *Popular Culture in Early modern Europe*, op. cit., p. 46.

24 [Henry Teonge] *The Diary of Henry Teonge: Chaplain on Board His Majesty's Ships Assistance, Bristol & Royal Oak: Anno 1675 to 1679*, Londres, Charles Knight, 1825, p. 63-65.

Les chansons étaient omniprésentes à bord, y compris au combat. Dans un texte publié anonymement au lendemain du traumatisme de la bataille de Minorque, le grand médecin de marine britannique James Lind en livre un témoignage à propos des bâtiments de guerre²⁵. Il va jusqu'à recommander que l'Amirauté encourage la composition de chansons célébrant les actions courageuses des marins, qui seraient reprises par les matelots et « que même leurs maîtresses pourraient accepter avec grâce de chanter²⁶ ». Et de préciser :

J'ai moi-même entendu la chanson sur la bataille de La Hougue chantée par presque tous les hommes à bord d'un vaisseau le jour de la bataille de Toulon²⁷ avec un effet excellent, jusqu'à ce que le comportement déshonorant de certains dans la flotte mît fin à leur chanson, et changeât les louanges qu'ils adressaient aux morts en malédictions destinées aux vivants ; et après vérification j'avais toutes les raisons de croire qu'elle fut chantée dans chaque navire de la flotte avec le même effet²⁸.

Les « chansons de rue » imprimées sur feuilles volantes étaient également achetées et lues par les marins. On peut l'illustrer par un exemple certes tardif, mais éclairant : dans son roman *Redburn*, publié en 1849 et qui s'inspire librement de son propre voyage en mer à Liverpool dix ans auparavant, Herman Melville attribue au narrateur la description suivante d'un chanteur de rue :

Cependant, l'un des traits les plus curieux de cette scène est le nombre de chanteurs de plaintes de marins qui, après avoir chanté leurs vers, vous tendent un exemplaire imprimé, et vous prient d'en faire l'achat. Chaque jour, j'observais l'un de ces hommes, habillé comme un marin d'un vaisseau de guerre, debout à un coin de rue, au milieu de la chaussée²⁹.

25 [James Lind], *Three Letters Relating to the Navy, Gibraltar and Portmahon. Wrote in the Years 1747, an 1748. But now first published. Being very applicable to the present Time*, London, S. Bladon, 1757.

26 *Ibid.*, p. 17.

27 Il s'agit de la bataille plus connue en français sous le nom de bataille du cap Sicié. Rappelons que le 22 février 1744, la flotte espagnole, assistée de la flotte française, rompit le blocus britannique.

28 « *I myself heard the song about the battle of La Hogue sung by almost every man on board of one ship the day of the battle of Toulon with very good effect, till the infamous behaviour of some in the fleet put an end to their song, and changed their praises of the dead into curses of the living; and upon enquiry I had reason to believe it was sung in every ship in the fleet with the same effect* » (*ibid.*, p. 18).

29 « *But one of the most curious features of the scene is the number of sailor ballad-singers, who, after singing their verses, hand you a printed copy, and beg you to buy. One of these persons, dressed like a man-of-war's-man, I observed every day standing at a corner in the middle of the street* » (Herman Melville, *Redburn: His First Voyage. Being the Sailor-Boy. Confessions and Reminiscences of the Son-of-a-Gentleman, in the Merchant Service*, New York, Harper & Brothers, 1849, p. 241).

Il convient donc de tendre ses filets en adoptant une base documentaire très large. Pour les chansons britanniques, on peut s'appuyer sur des recueils canoniques publiés au tournant du xx^e siècle. Si le premier livre de chants se rapportant à la mer et aux marins est celui de James Orchard Halliwell, *Early Naval Ballads of England*, publié en 1841, c'est la période qui s'étend de 1891 à 1910 qui vit la publication des principaux recueils. John Ashton publia en 1891 *Real Sailor Songs*. En 1906 parurent *A Sailor's Garland* de John Masefield – qui comporte des chansons, mais aussi des textes d'auteurs tels que Byron ou Shakespeare – et *Sea Songs and Ballads* de Christopher Stone. S'y ajoutent, en 1908, l'ouvrage « monumental (et aujourd'hui indispensable)³⁰ » de Charles Harding Firth, *Naval Songs and Ballads* puis, en 1910, *Sea Songs and Shanties* de William Boulton Whall, qui avait servi sur des *East Indiamen* à partir de 1861. Il faut ajouter à ces recueils canoniques le travail plus récent et précieux de Roy Palmer, en particulier *The Oxford Book of Sea Songs*³¹. Pour le domaine francophone, on s'est appuyé d'une part sur les instruments de travail que sont le répertoire de Patrice Coirault³² et le catalogue de Conrad Laforte³³, deux outils complémentaires³⁴. Pour le répertoire brittophone, on doit à Patrick Malrieu un catalogue raisonné³⁵, et l'on peut désormais compter sur le travail d'Éva Guillorel pour les chants remontant à l'Ancien Régime³⁶. Pour les chants de marins, il a été indispensable de compléter la consultation de ces instruments de travail par celle des cahiers et des disques de chants de marins publiés par Le Chasse-Marée/ArMen, qui fonctionnent comme une anthologie des collectages anciens mais aussi récents. Nous ne saurions prétendre ici à l'exhaustivité compte tenu de la diversité des aires linguistiques, de l'absence d'un catalogage global, de la difficulté d'accès aux textes, de l'existence de collectes récentes. Cependant, nous avons pu nous fonder sur un corpus d'une

30 Roy Palmer, *The Oxford Book of Sea Songs*, *op. cit.*, p. xiii.

31 *Ibid.*

32 Patrice Coirault, *Répertoire des chansons françaises de tradition orale*, éd. Georges Delarue, Yvette Fédoroff et Simone Wallon, t. I, *La Poésie et l'Amour*, 1996, t. II, *La Vie sociale et militaire*, 2000, t. III, *Religion, crimes, divertissements*, 2007, Paris, BnF.

33 Conrad Laforte, *Catalogue de la chanson folklorique française*, Québec, Presses de universitaires de Laval, 1977-1987.

34 Pour une description de l'utilisation de ces deux instruments de travail, voir l'article de Donatien Laurent et Georges Delarue, « Comparaison des catalogues Coirault et Laforte », *Rabaska. Revue d'ethnologie de l'Amérique française*, n° 2, 2004, p. 159-167.

35 Patrick Malrieu, *La Chanson populaire de tradition orale en langue bretonne. Contribution à l'établissement d'un catalogue*, thèse de doctorat en études celtiques sous la dir. de Pierre Denis, Université de Rennes II, 1998.

36 Éva Guillorel, *La Complainte et la Plainte. Chanson, justice, cultures en Bretagne (xvi^e-xviii^e siècle)*, Rennes/Brest, PUR/Dastum/CRBC, 2010.

douzaine de chants types³⁷ en breton, une dizaine en français et une quinzaine en anglais. Dans la mesure du possible, nous en avons indiqué les numéros. Pour le répertoire brittophone, ces numéros sont ceux du catalogue Patrick Malrieu ; pour les chants en langue française, ceux du répertoire de Patrice Coirault ; pour les chants en anglais, enfin, ceux du numéro du *Roud Folk Song Index*.

LA MÉDITERRANÉE DES CHANSONS : QUELS ESPACES ?

La Méditerranée, innommée ou impensée ?

Archétype de la mer semi-fermée pour le juriste ou le géographe, consacrée pour l'historien par le maître ouvrage de Fernand Braudel, la mer Méditerranée n'est pourtant presque jamais nommée dans les chansons avant l'époque contemporaine. Quand elle l'est, c'est dans des chansons de facture lettrée – du moins à l'origine, comme dans cette version d'un chant consacré à l'amiral Byng, à sa défaite devant Minorque en 1756, et à son exécution :

Remontant le long de la côte méditerranéenne, nous avons navigué, nous avons navigué,

Remontant le long de la côte méditerranéenne, nous avons navigué,

Le long de la côte méditerranéenne où les Français se vantaient et se glorifiaient,

Avec toute leur flotte ou presque, près de new Home [Toulon ?]³⁸.

On ne fait guère usage d'une autre appellation, ou d'une métaphore, comme l'« au-delà du Déroit » des marins malouins³⁹. En outre, les chansons ne nomment pas les mers qui composent la Méditerranée.

37 « [...] Deux chansons appartiennent à un même type si elles disent la même chose de la même manière, d'où un critère d'appartenance qui se ramène à trois points : elles traiteront d'un même sujet, elles utiliseront des expressions comparables (c'est-à-dire que plusieurs de leurs vers seront semblables), elles auront la même structure du couplet (c'est-à-dire qu'elles utiliseront la même coupe littéraire) » (Georges Delarue, Yvette Fédoroff et Simone Wallon, « Quelques remarques concernant l'édition du répertoire des chansons françaises de tradition orale de Patrice Coirault », dans Joseph Le Floc'h [dir.], *Autour de l'œuvre de Patrice Coirault. Actes du colloque organisé par l'Université de Poitiers [Département de musicologie] les 24 et 25 novembre 1994*, Parthenay, FAMDT, 1997, p. 55).

38 « *Up the Mediterranean coast we sailed on, we sailed on,
Up the Mediterranean coast we sailed on,
Up the Mediterranean coast where the French did brag and boast,
With their whole fleet almost, near new Home* ».

Roy Palmer, *The Oxford Book of Sea Songs*, op. cit., p. 105-107.

Le texte a été communiqué à Gavin Greig par une demoiselle Bell Robertson de l'Aberdeenshire, en 1908 : voir Gavin Greig, *Folk Songs of the North-East*, Peterhead, Buchan Club, 1914, chanson CLI.

39 Métaphore que reprend à plusieurs reprises André Lespagnol dans *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997.

La Méditerranée apparaît bien comme innommée et les toponymes qui y ancrent telle ou telle chanson sont en règle générale ceux qui renvoient à une ville portuaire, de Carthagène à Alger, et de Gibraltar à Toulon. Ces interfaces entre terre et mer sont d'ailleurs le seul horizon terrestre des chansons pour qui il n'est guère question de la plus grande Méditerranée de Fernand Braudel, cette « zone épaisse, prolongée régulièrement au-delà de ses rivages et dans toutes les directions à la fois⁴⁰ ». À côté des escales et des bases navales, les chants font mention d'ethnonymes ou se réfèrent aux États – dont la Sicile – ou à la côte de Barbarie. Du reste, si l'on évoque les Espagnols, ou même les Barbaresques, on ne prend pas le plus souvent la peine de préciser si l'on se situe à l'est ou à l'ouest du détroit de Gibraltar. Ainsi, la version de la chanson *Les Trois marins de Nantes* que publie La Landelle en 1844, indique : « Le vent nous a jetés/Sur la côte d'Espagne » sans que nous sachions s'il s'agit de la côte atlantique ou de la côte méditerranéenne⁴¹.

262

La question de savoir si le détroit de Gibraltar constitue un véritable seuil occidental de la Méditerranée mérite d'ailleurs d'être posée, du point de vue des chansons en langue anglaise. La prise de Gibraltar en 1704, et sa cession à la Grande-Bretagne à Utrecht, en font une base navale. Des chansons peuvent faire référence à des combats à Malaga, en juillet 1656 (*The Famous Fight at Malago*, Roud 296), comme à Cadix ou Trafalgar, de part et d'autre de Gibraltar. De ce point de vue, les chansons ne se réfèrent pas au détroit comme à un seuil, mais bien plutôt comme à une « Manche » méditerranéenne⁴², « à ses portes, quasiment hors de chez elle⁴³ ».

Une Méditerranée limitée à son bassin occidental ?

Les chants d'Europe du Nord-Ouest comportent assez peu de toponymes méditerranéens, ce qui s'explique fort bien par le relatif manque de familiarité avec cet espace maritime. Pour illustrer cela, on peut se pencher sur un chant très répandu dans les domaines linguistiques roman et germanique ; le chant type connu dans le domaine francophone sous le titre de *La Courte paille* (Coirault 7103)⁴⁴. Alors que les versions françaises ne mentionnent en général

40 Fernand Braudel, *La Méditerranée*, op. cit., t. I, *La Part du milieu*, p. 203.

41 Guillaume Joseph Gabriel de La Landelle, « Contes et chansons de matelots », *L'illustration*, vol. 3, n° 79, samedi 31 août 1844, p. 426.

42 *Ibid.*, p. 137.

43 *Ibid.*, p. 141.

44 Et du plus grand nombre, dans une variante parodique popularisée au début des années 1850 par le théâtre du vaudeville et devenue chanson enfantine : *Il était un petit navire*. Sur ce chant-type, voir Georges Doncieux, *Le Romancero populaire de la France. Choix de chansons populaires françaises*, Paris, Bouillon, 1904, p. 243-251.

que « la tour de Babylone⁴⁵ », en l'associant à « Barbari » et les anciennes versions scandinaves, « le roi de Babylone », Damase Arbaud cite quant à lui des variantes provençales qui ancrent le chant dans un espace maritime familier, évoquant Marseille, le Portugal ou Malaga, Toulon, La Seyne, La Ciotat⁴⁶, selon les variantes, et cite une version de la vallée d'Ossau qui mentionne Séville. Les versions catalanes sont également très précises sur le plan de la toponymie. Ainsi, celle publiée sous le titre *Lo Nostramo* par Francesc Pelagi Briz i Fernàndez mentionne Marseille, Oran, La Ciotat, Toulon, Naples et le détroit de Gibraltar⁴⁷ !

Dans le répertoire francophone, Toulon domine, avec une demi-douzaine de chants types, suivi de Carthagène⁴⁸, d'Alicante – *Un galion d'Espagne*. Les chants en breton ne conservent guère de toponymes précis, à l'exception de Toulon, sauf pour des chants du XIX^e siècle qui se réfèrent à Alger ou Tunis. Dans les chansons en anglais, à côté de Gibraltar l'on trouve mention de la Barbarie, d'Alicante, de Malaga, de Toulon⁴⁹, et, immédiatement à l'ouest du Détroit, Cadix⁵⁰. Ce qui frappe, c'est que les toponymes que l'on trouve dans les chansons du Ponant français ou des îles Britanniques se concentrent dans la partie ouest du bassin occidental de la Méditerranée.

Cela reflète les courants d'échanges directs entre le Nord-Ouest de l'Europe et la Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles. Ainsi, Christian Pfister, qui a étudié les destinations méditerranéennes des navires au départ des ports de la Manche française à l'est de la Bretagne dans la dernière décennie de l'Ancien Régime, constate qu'« en fait, tout se déroule dans le bassin occidental de la Méditerranée⁵¹ ». C'est aussi le cas de la grande majorité des navires malouins des dernières décennies du règne de Louis XIV, dont les destinations principales sont « Marseille, Gênes ou Alicante, plaques tournantes du trafic malouin en

45 Selon Georges Doncieux, il s'agit là de Babylone d'Égypte, mais si cette forteresse possède bien des tours, elle jouxtait Le Caire, à l'apex du Delta, bien loin des côtes.

46 Damase Arbaud, *Chants populaires de la Provence*, op. cit., p. 127-132.

47 Francesc Pelay Briz, *Cansons de la terra. Cants populars catalans*, t. IV, Barcelona/Paris, D'Alvar Verdaguer/Maisonnette, 1874, p. 29-38.

48 Avec deux chants-types : *Querelle entre deux marins* (Coirault 6620) et *La Prise du vaisseau* (Coirault 7107).

49 Les toponymes sont cités, dans l'ordre, dans les chants suivants : *Ret eo mont d'an Aljer/Kimiad eur C'hernevod* (Malrieu 713) ; *Viktoèr Tunis* (Malrieu 50) ; *Bold Captain Strawhon* (Roud 9392) ; *The Famous Fight at Malago* (Roud 296).

50 *The Winning of Cales* et *The Honour of Bristol*. Si ces chansons n'ont pas survécu dans la tradition orale, nous les mentionnons car la première fut imprimée entre 1596 (probablement) et 1631, tandis que la seconde fut imprimée entre 1656 et 1682, ce qui témoigne d'un certain succès et d'une pérennité réelle.

51 Christian Pfister-Langanay, « De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France (1781-1791) », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, « La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle », 2011, p. 101-118, loc. cit., p. 108.

Méditerranée⁵² ». Le « grand circuit méridional », qui concerne environ 60 % des morutiers malouins du dernier quart du xvii^e siècle, les conduit « pour la plupart “au-delà du Détroit”, jusqu’en Méditerranée occidentale, vers une quinzaine de ports de décharge possibles s’étalant de Séville à Naples ». Encore le débouché italien est-il en déclin à partir de la fin du xvii^e siècle et « les Malouins ne semblent avoir envoyé qu’exceptionnellement leurs morutiers décharger en Méditerranée orientale, en tout cas après 1660⁵³ ». Les deux bassins de la Méditerranée constituent deux univers maritimes séparés par « un filtre aux mailles serrées⁵⁴ ». Ce filtre, on le retrouve dans les chansons des Européens du Nord-Ouest. En effet, bien rares sont les mentions de ports situés à l’est de la porte de Sicile.

La Sicile apparaît d’ailleurs dans de rares chants français. Ainsi, dans *Un galion d’Espagne*, dont le texte figure dans un cahier de chansons daté de 1788, on mentionne :

264

La reine de Sicile
 Qui étoit là-dedans
 S’écrie vive la France
 Et son pavillon blanc⁵⁵.

Le chant intitulé *À l’abordage*, copié dans son cahier par un infirmier militaire du nom d’Étienne, « à Oran, en 1859 » évoque également la Sicile :

À l’horizon regardez bien
 Braves compagnons du corsaire
 Là-bas n’apercevez-vous rien
 moi je distingue une galère
 Au pavillon sicilien (bis)⁵⁶.

Venise apparaît ainsi dans *The Benjamin’s Lamentation for their Sad Loss at Sea, by Storms and Tempests* (Roud 2632). Cette chanson a été imprimée au début des années 1680, en s’inspirant peut-être d’une chanson de soldats de 1680 – *The Granadeers’ Rant*. Le texte précise : « Trente canons portait ce navire/Eh, garçons, Oh, garçons/ Ils faisaient route vers Venise la Belle, Eh⁵⁷ ».

52 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, op. cit., p. 272.

53 *Ibid.*, p. 279.

54 Fernand Braudel, *La Méditerranée*, t. 1, *La Part du milieu*, op. cit., p. 159.

55 Michel Lefèvre, *Chants de marins de la Côte d’Opale*, Boulogne-sur-Mer, Atelier de maintien de traditions populaires, 2004, p. 55. Le cahier de chansons est conservé à la bibliothèque municipale de Boulogne-sur-Mer.

56 *Ibid.*, p. 52.

57 « *Thirty guns this ship did bear,
 Hey, boys, O, boys,
 They were bound for Venice fair, hey* ».

Cette chanson entra dans la tradition orale, au moins jusqu'au début du ^{xx}e siècle, quand elle fut chantée à Henry Edward Denison Hammond par un dénommé Taunton de Corscombe, dans le Dorset, sous le titre *The Bold Benjamin*⁵⁸. Dans cette version collectée en 1907, la destination du navire est cependant différente : c'est l'Espagne qui est désormais le but du voyage : « Nous fîmes voile vers l'Espagne, Oh ! mes garçons, Oh⁵⁹ ! ».

Des traces mémorielles du Levant ont été conservées dans des chants français. Dans le chant *Belle, avec les larmes aux yeux*⁶⁰, noté dans un cahier de chansons d'Arras qui date de la fin du ^{xviii}e siècle, un marin fait ses adieux à sa « charmante Angélique » en lui annonçant : « Nous partons pour l'Amérique/ Puis nous allons au Levant. »

Elle lui fait part de ses craintes :

J'ai peur que pendant ce long temps
Que tu ne sois inconstant
Car les filles sont bien fines
Ce dit-on dans le Levant.

Le Levant semble surtout là pour marquer l'éloignement et la séparation, sur le même plan que l'Amérique, et sans véritables attributs précis. C'est ce que l'on retrouve d'ailleurs dans des versions du *Merveilleux navire* (Coirault 7101) :

Sont les fill' de la Rochelle
Qui ont fait faire un armement
Ell's ont fait bâtir navire
Pour aller dans le Levant⁶¹.

D'autres chants, tardifs, évoquent l'est de la mer intérieure, avec notamment toute une série de chansons anglaises célébrant la bataille d'Aboukir. L'affaiblissement de l'Empire ottoman et des Mamelouks ouvre aux puissances occidentales le bassin oriental, qui fait alors son entrée dans le répertoire. Un chant breton dont trois versions ont été publiées (Malrieu 666/702/1075), dont l'une dans le *Barzaz Breiz* sous le titre *Ann droug-hirnez* (c'est-à-dire « le mal du pays »), évoque cette entrée du bassin oriental de la Méditerranée dans l'imaginaire des marins ponantais. Donatien Laurent a publié la version notée

58 *Journal of the Folk-Song Society*, n° 3, 1907, p. 93-95.

59 « *We sailed away for Spain, Oh ! my boys, Oh !* », *ibid.*, p. 95.

60 Michel Lefèvre, *Chants de marins de la Côte d'Opale*, *op. cit.*, p. 96-97.

61 Version de Monsieur Jucaud, des Sables-d'Olonne, chantée en 1907. Marlène Belly et George Delarue (dir.), *Chansons françaises de tradition orale. 1900 textes et mélodies collectées par Patrice Coirault*, Paris, BnF, 2013, p. 355.

dans son carnet d'enquête par La Villemarqué⁶². Le chant décrit le port militaire de Brest puis un affrontement contre une escadre turque (« *ann eskard ann turquet* ») : « dix-sept bâtiments turcs nous donnaient des bordées » (« *seitek battimen turk a roe din bordajou* »). Il comporte des éléments topiques tels – le nombre de bâtiments turcs, la description des membres arrachés sur lesquels on doit marcher – qu'il s'agit très vraisemblablement du témoignage d'un affrontement, qui pourrait correspondre à la bataille de Navarin (1827). Dans son carnet de terrain, La Villemarqué indique d'ailleurs que c'est un meunier et ancien matelot qui le lui a chanté, et qui revendique d'ailleurs la paternité du chant à la fin de celui-ci :

Celui qui a composé cette complainte-ci il y a peu
Est un meunier qui demeure dans la paroisse de La Feuillée
De l'autre côté du Relecq, sur la montagne d'Arrée⁶³.

266

Où chante-on la Méditerranée, et pourquoi ?

« La Méditerranée se jauge à ses rayonnements », à « ces circulations d'hommes, de biens ou tangibles, ou immatériels, dessinent autour de la Méditerranée des frontières successives, des auréoles⁶⁴ ». Ce rayonnement, quel est-il dans le domaine des chansons ?

Bien présentes dans le répertoire anglais, mais aussi dans celui de langue bretonne, les chansons évoquant la Méditerranée paraissent, dans le domaine français, mieux représentées sur le littoral de la Manche. Au sud de la Bretagne, elles semblent bien plus rares : on a cité plus haut une version du *Merveilleux navire* collectée sur le littoral bas-poitevin et l'on peut mentionner une version béarnaise de *La Galiote qui s'en va au Brésil* (Coirault 7108), collectée en 1909 auprès d'une dame Larrousse, de Sendets dans le Béarn, et qui cite Toulon, mais aussi Rodez⁶⁵.

L'asymétrie entre le Nord et le Sud de la France ne tient pas nécessairement à la limite linguistique entre langues d'oïl et langues d'oc, comme le montre la pénétration du répertoire francophone très au sud. Cela peut être imputé à la relative faiblesse des relations maritimes directes entre Bordeaux et les littoraux voisins avec la Méditerranée. Christian Huetz de Lempis, dans son étude sur

62 Donatien Laurent, « Le chant d'adieu d'un matelot breton », *Le Petit Perroquet*, n° 20, hiver 1976-1977, p. 19-21.

63 Notre traduction. Voici le texte breton du carnet d'enquête de La Villemarqué :

« *ann ini deus savet ar wers ma ha nevé
a zo eur meliner o chom pares ar fouillé
en tu all dar relek woar ar mené arré* ».

64 Fernand Braudel, *La Méditerranée*, t. 1, *La Part du milieu*, op. cit., p. 203-204.

65 Marlène Belly et Georges Delarue, *Chansons françaises de tradition orale*, op. cit., p. 356.

le commerce maritime bordelais à la fin du règne de Louis XIV, souligne que Bordeaux devait faire face à « la concurrence des transports directs par voie maritime entre les ports méditerranéés et certains ports de la côte du Ponant comme Saint-Malo⁶⁶ ». En outre, avec l'achèvement du canal des Deux-Mers en 1681, Bordeaux devint un entrepôt de produits méditerranéés bénéficiant d'une « route terrestre [qui] explique certainement la nullité des relations maritimes directes entre Bordeaux et la Méditerranée⁶⁷ » en cette période de guerre. L'asymétrie du répertoire refléterait donc celle de l'intensité des circulations matérielles et des marins.

Même si c'est à partir d'une trace fort ténue, d'un indice, on peut essayer d'établir le lien entre circulations matérielles et immatérielles. Prenons *Le Duel*, un chant collecté à Saint-Valéry-en-Caux, qui évoque comme l'indique le titre, un combat sur fond de rivalité amoureuse⁶⁸, et qui constitue la seule version mentionnée par le *Répertoire* Coirault de ce chant type. La localisation du duel est évoquée sans beaucoup de détails: « Mon navire avait abordé/Au port de Carthagène ».

L'affrontement s'achève de manière tragique, comme il se doit, et l'on mentionne à nouveau le port espagnol:

Au second coup que j'y ai porté
 J'y ai crevé la veine.
 Il fallait des bott' pour passer
 Dans les rues d'Carthagène.

Si l'on part de l'hypothèse qu'il s'agit bien là d'un chant ancien, il a alors conservé un toponyme reconnaissable encore à la fin du XIX^e siècle sur le littoral normand. Or Carthagène ne représente pas – comme Rodez ou Toulon pour la chanteuse béarnaise de *La Petite Galiole* – une ville méconnue pour les Cauchois. C'est ainsi que le 3 février 1535, trois petites naves normandes chargées notamment de harengs furent réquisitionnées à Carthagène. L'une était la *Maria* de Saint-Valéry-en-Caux⁶⁹. Certaines chansons conserveraient donc la trace, aussi ténue soit-elle, des liens commerciaux et maritimes avec la Méditerranée; les circulations immatérielles doublent celles des marchandises et des hommes.

Cependant, le lien peut être beaucoup plus arbitraire. La Méditerranée se ménage un chemin dans l'imaginaire chanté d'un marin américain, Timothy Connor, détenu dans une prison du sud de l'Angleterre⁷⁰. Le 2 juillet 1778,

66 Christian Huetz de Lemps, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris/Den Haag, Mouton/EHESS, 1975, p. 308.

67 *Ibid.*, p. 309.

68 « Le Duel », *Revue des traditions populaires*, 1888, p. 486.

69 Fernand Braudel, *La Méditerranée*, t. II, *Les Hommes et l'Héritage*, *op. cit.*, p. 314.

70 Georges Carey, *A Sailor's Songbag*, *op. cit.*, p. 57.

il retranscrit une chanson, simplement intitulée *A Sea Song*, dans son cahier de chants. Elle relate un combat naval qui opposa le HMS *Experiment* au *Télémaque*, un corsaire marseillais, au large d'Alicante, le 20 juin 1757. Pour George Carey, il est évident que la chanson a été transcrite à l'oreille – il est vrai que son orthographe est approximative. Elle mentionne des toponymes méditerranéens: « Alligant » (Alicante), « Mariles » (Marseille) et « Gibraltar » (Gibraltar). Timothy Connor note cette chanson qui évoque la Méditerranée juste avant un autre chant relatant un combat naval, au large de Saint-Malo, cette fois. Pour le marin américain, c'est sans doute l'écho de ses propres mésaventures qui le pousse à noter ces chansons, bien plus que la localisation des combats qui y sont décrits.

Prenons un autre exemple, qui illustre que le lien avec la Méditerranée n'est pas forcément l'explication de la diffusion d'un chant. Les 28 et 29 février 1758, un combat naval mit aux prises au large de Carthagène le vaisseau français de 80 canons le *Foudroyant*, et des bâtiments britanniques de l'escadre de l'amiral Osborn qui bloquait l'escadre française dans le port espagnol. Il se conclut par la prise du vaisseau français, et l'événement connut un retentissement certain en Grande-Bretagne car il lavait pour partie au moins l'affront subi au large de Minorque le 20 mai 1756. En effet, le *Foudroyant* avait été le navire amiral de La Galissonnière. En France aussi, l'événement marqua les esprits, car un chant généralement connu sous le titre explicite de *La Prise du vaisseau*, et qui relate ce combat, est connu par une trentaine de versions. Ce chant a été collecté dans deux régions bien distinctes, fort loin du détroit de Gibraltar: au Canada français, ainsi que dans le Nivernais, où Achille Millien a pu l'entendre de la bouche de deux informateurs au moins⁷¹. S'y ajoute une version manuscrite, copiée selon toute vraisemblance dans les années 1830 par un contremaître forgeron de l'arsenal de Brest, né en 1785⁷². La localisation du combat en Méditerranée n'est pour rien, sans doute, dans le succès de ce chant. Outre ses qualités esthétiques, il était de nature à intéresser un homme dont le métier le conduisait à construire des bâtiments de guerre français. C'est ce qui peut également expliquer son implantation dans le Nivernais, qui jouait au XVIII^e siècle un rôle majeur dans le système militaro-industriel au service de la marine de guerre. Le succès de la chanson au Canada français s'explique vraisemblablement par le fait que le *Foudroyant* et les vaisseaux qui l'accompagnaient devaient renforcer Louisbourg, enjeu crucial pour la défense du Canada. En outre, le commandant n'était autre que Duquesne de Menneville, ancien gouverneur de la Nouvelle-France de 1752 à 1755.

71 Achille Millien, *Chants et chansons recueillis et classés par Achille Millien avec des airs notés par J.-G. Pénavaire*, t. I, *Complaintes. Chants historiques*, Paris, Leroux, 1906, p. 307-308.

72 Charles Laurent, « Le carnet de chansons d'un ouvrier du port de Brest il y a cent cinquante ans », *Cahiers de l'Iroise*, octobre-décembre 1972, p. 240-247.

On voit que, la Méditerranée déborde en quelque sorte dans l'Atlantique. Dans les chansons, elle y est connectée par le commerce maritime, et en devient, au XVIII^e siècle surtout, l'annexe sur le plan des opérations navales.

DU FRUIT DÉFENDU AU CHAMP CLOS

La part du commerce

Les chansons de mer reflètent la diversité des usages de la mer. Le répertoire anglophone inclut ainsi, si l'on prend en considération l'époque moderne comme l'époque contemporaine, des activités maritimes aussi diverses que le commerce, la pêche, la guerre, mais aussi l'émigration ou l'exploration des océans. Mais, dans les chansons des marins de l'Europe du Nord-Ouest, seules deux activités sont évoquées à propos de la Méditerranée : le commerce et la guerre.

Encore la première a-t-elle une place limitée, et les chants sont peu explicites. On peut certes songer au chant *Un galion d'Espagne*, noté dans un cahier en 1788, qui évoque un navire en provenance d'Alicante :

Un galion d'Espagne
Est parti d'Aligan
Chargé de marchandises
Et quantité d'argent⁷³.

Mais les filles de La Rochelle, comme on l'a vu plus haut, « ont fait bâtir navire/ Pour aller dans le Levant » sans qu'on en sache davantage. Cette destination est mentionnée sans que les opérations commerciales soient précisées. À l'inverse, dans une version du chant intitulé *Iann Ann Arc'hantek*, collectée auprès d'une servante d'auberge au bourg de Plestin, dans le Trégor, en 1864, l'Espagnol qui vient d'arraisonner le navire breton demande à son capitaine de quoi il est chargé. Ce dernier répond : « De figues, de noix/Et d'amandes jusqu'au fond [de la cale]/Je suis chargé de vin de Bordeaux, et du meilleur ». Si la traduction donnée par Luzel est fautive, car il mentionne du « vin d'Espagne » là où il faut bien lire « vin de Bordeaux », la *gwerz*⁷⁴ évoque peut-être une cargaison en

73 Michel Lefèvre, *Chants de marins de la Côte d'Opale*, op. cit., p. 55.

74 Ce mot breton désigne, depuis les années 1830 et sous la plume des folkloristes, des chants de tradition orale généralement longs, relatant des histoires perçues comme véridiques, et au caractère souvent tragique. On le traduit en général par complainte en français et par *ballad* en anglais. Pour une définition de la *gwerz*, voir Éva Guillourel, *La Complainte et la Plainte*, op. cit., p. 63-76 ; pour une analyse critique de la classification des chansons en langue bretonne, voir Hervé Rivière, « Terminologie vernaculaire du chant et discours de spécialité en Basse-Bretagne (XIX^e-XX^e siècles) », *Cahiers d'ethnomusicologie*, n° 11, 1998, p. 57-71.

provenance de Méditerranée⁷⁵. Dans une autre version du même chant type, le capitaine déclare à sa belle :

J'ai sept bâtiments chargés,
Et le huitième est près de l'être,
Pour aller en Espagne chercher des richesses.
Quand je serai de retour je vous épouserai⁷⁶.

S'agit-il de l'Espagne méditerranéenne ? De l'Andalousie atlantique ? On ne le sait, mais cette fois, c'est un Turc qui l'aborde et l'emmène en captivité. En effet, si la Méditerranée possède des attraits économiques, au moins pour les chants remontant au début de la période moderne, y naviguer au commerce, c'est être confronté à d'autres menaces que celles qui planent habituellement sur les marins ponantais.

La hantise des Turcs et Barbaresques

270

Il est un spectre qui hante les répertoires breton, anglais et, dans une moindre mesure, français : celui des Turcs ou Barbaresques. Plusieurs ethnonymes sémantiquement connexes – et dans une certaine mesure interchangeables⁷⁷ – peuvent se rencontrer : « Turc », « Maure », « Sarrasin » ou « Barbaresque », mais le premier domine dans les trois langues. Il n'est jamais connoté positivement.

Peter Burke voit dans le Turc l'*outsider*, étranger et marginal par excellence de l'Europe moderne, aux côtés du Juif et de la sorcière⁷⁸, et qui suscite des réactions sans la moindre ambiguïté. L'Europe entière verrait dans le Turc un blasphémateur, assoiffé de sang, cruel et fourbe, décrit comme un chien ou un loup à qui l'on dénie presque toute humanité, si bien que des soldats qui se sont livrés à des atrocités sont décrits comme s'étant comportés « comme des Turcs ».

75 « Karget 'on a figes, a graon,
Hag alamandes, bet' ann traon ;
Karget 'on 'winn Bourdel [traduit par vin d'Espagne!] ar gwella
Deut ganen ewit hen tanva. »

François-Marie Luzel, *Gwerziou Breiz-Izel*. op. cit., t. II, p. 118-179.

76 « Me 'm eus seiz batimant carget,
Ha prest da gargan an eizvet,
'Wit mont d'ar Spagn da wid mado.
P'in arri 'r gêr, m'hoc'h eureujo. »

Cette version a été chantée à Anatole Le Braz par Fantic Omnès, faiseuse de chandelles de résine, à Bégard, dans le Trégor, en août 1890 (Anatole Le Braz, « La gwerz de Iannic Herri », *Annales de Bretagne*, 1892-1893, p. 91-105).

77 Ainsi, selon les versions, le personnage éponyme du chant intitulé *Dom Iann Derrien* rencontre soit des Turcs (*Turkianet*), soit des Maures (*Moroet*).

78 Peter Burke, *Popular Culture in Early modern Europe*, op. cit., p. 167.

Dans l'Angleterre élisabéthaine « tirer au Turc » désignait l'entraînement au tir sur cible, qu'on ornait d'images de Turcs.

Dans le répertoire breton issu de la période moderne, les Turcs et les Maures apparaissent comme des synonymes et représentent la figure de l'étranger la plus commune après celle de l'Anglais⁷⁹, toujours évoquée de manière xénophobe. Ces Turcs ou Barbaresques ne sont pas nécessairement des Méditerranéens au sens strict, que l'on songe à Salé qui se situe à environ 250 kilomètres du détroit de Gibraltar, sur le littoral atlantique du Maroc, et certains des corsaires barbaresques sont des renégats⁸⁰. Enfin, il convient de souligner qu'ils ne sont pas confinés à la Méditerranée mais qu'ils représentent une réelle menace y compris à proximité des côtes de la Bretagne, au XVII^e siècle. C'est ainsi qu'en 1628 Étienne Roure et dix compagnons sont capturés à proximité immédiate de leur port d'attache, Saint-Malo⁸¹. Plusieurs exemples semblent se référer à cette menace dangereusement proche. Ainsi, dans le chant intitulé *Dom Iann Derrien*⁸² (Malrieu 256), le personnage éponyme se rend en pèlerinage à « Saint-Jacques de Turquie », mais son navire est pris par un Turc qui menace de le jeter par-dessus bord s'il ne renonce pas à sa foi :

Comme il était en route,
Il rencontra un Turc :
— Choisis ou de renoncer à ta loi,
Ou d'aller dans la mer, la tête la première⁸³!

Non content d'être hérétique, le Turc est donc en sus prosélyte.

En outre, François-Marie Luzel donne, sous le titre *Ar Merdedi (Les Matelots)*⁸⁴, une version d'un chant type (Malrieu 56) dont nous avons parlé plus haut – *La Courte Paille* (Coirault 7103). Dans la *gwerz* bretonne, cependant,

79 Youenn Le Prat, « L'anglophobie au prisme des chansons en langue bretonne. Entre mémoire sociale et histoire populaire », dans Jörg Ulbert (dir.), *Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. La France et ses adversaires (XIV^e-XX^e siècles)*, Hamburg, DOBU-Verlag, 2011, p. 56-75.

80 C'est le cas du capitaine Ward qu'évoque la chanson *The Famous Sea Fight between Captain Ward and the Rainbow* (Roud 224) qui fut imprimée à partir de 1627.

81 Alain Croix, *L'Âge d'or de la Bretagne (1532-1675)*, Rennes, Ouest-France, 1993, p. 51.

82 Voir Éva Guillourel, *La Complainte et la Plainte*, op. cit., p. 368-376.

83 « *Pa oa gant ann hent o vonet,
Un Turkian hen euz kavet :
– Daoust did pe gouitad da lezenn,
Pe vont er mor braz war da venn !* »

François-Marie Luzel, *Gwerziou Breiz-Izel. Chants populaires de la Basse-Bretagne*, Lorient, Corfmat, 1868, t. I, p. 122.

84 François-Marie Luzel, *Gwerziou Breiz-Izel. Chants populaires de la Basse-Bretagne*, Lorient, Corfmat, 1874, t. I, p. 184-185.

apparaît un motif que l'on ne retrouve pas ailleurs : le navire doit affronter la menace de navires ennemis supérieurs en nombre. Cet épisode ajoute au tragique du chant, d'autant que les voiles de ces navires sont couleur de sang. Luzel cite en note une variante qui substitue aux navires généralement espagnols des Turcs :

Je vois venir les Turcs
Avec leurs voiles tendues ;
Avec leurs voiles couleur de sang tendues,
Nous sommes sûrs d'avoir guerre et combat⁸⁵ !

272

Cette menace latente, on la retrouve dans un chant type français, *Le Combat contre le navire turc* (Coirault 7110), dont on connaît une demi-douzaine de versions. De nombreuses chansons ont été imprimées en Angleterre sans qu'elles soient parvenues jusqu'à nous ; les registres des libraires (*Stationers' registers*) mentionnent ainsi *A Narrative of a Seafight by the Lyon of London Against 6 Turkish Ships*, le 2 janvier 1635 ; *A New Relation of 4 Englishmen that Brought into San Lucar's Turkish Pirates and their Ship*, le 10 décembre 1638 ; *Ballad of the Seafight with Three Turkish Pirates*, le 13 juillet 1640⁸⁶.

La rencontre avec le corsaire barbaresque peut conduire à la captivité, parfois évoquée en détails, tout comme le rachat des captifs. C'est le cas dans une chanson publiée en Angleterre en 1684, mais qui ne nous est parvenue que sous sa forme imprimée : *The Algiers Slave's Releasement, or the Unchangeable Boatswain*⁸⁷. Dans le chant de tradition orale breton *La gwerz de Iannic Herri*, les compagnons du capitaine breton pris par les Turcs reviennent au pays dire à sa belle de vendre ses biens pour payer la rançon. Elle rend visite au « roi de Turquie » (« Rouè 'n Turki ») devant qui elle s'agenouille pour implorer la libération de son amant. Le Turc renonce à exiger une rançon et les deux jeunes gens peuvent rentrer en Bretagne.

La menace turque et barbaresque a pu conduire à l'élaboration d'un véritable topos littéraire, comme dans le chant breton *Kloarek Kertanguy* (Malrieu 1170) qui est l'occasion d'un dialogue entre deux amants. Au jeune clerc qui déclare : « Vous m'avez rendu captif, comme (si j'étais) en la prison », sa maîtresse rétorque :

Si tous les captifs étaient autant en liberté
Que vous l'êtes, vous, mon serviteur, grâce à Dieu

85 « *Me a well o tont an Turked
Hag ho goeliou gant-hê stignet ;
Stignet ho goeliou liou d'ar gwad,
Sur omp a vrezel, a gombad.* »

86 Cité par Charles Harding Firth, *Naval Songs and Ballads*, op. cit., p. xxv.

87 *Ibid.*, p. 88-89.

Le roi de France n'aurait à payer tribut
Ni à Anglais, ni à Barbaresque, pour racheter ses gens⁸⁸.

Dans les chansons en langue anglaise, l'on trouve également des métaphores et des comparaisons faisant appel à la figure du Turc. C'est ainsi que dans *The Boatswain's Call*, l'on s'attaque à « Louis ce Turc chrétien » (« *Lewis that Christian Turk* »), qui assimile Louis XIV à un hérétique. Dans *England's Great Loss by a Storm* (Roud 1803), l'on trouve la formule suivante : « Nous travaillons comme des Turcs ou des esclaves des galères » – « *We work like Turks or galley slaves* ».

Le champ clos des affrontements inter-étatiques

Si les Barbaresques sont très présents dans des chants qui semblent remonter aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles, la Méditerranée apparaît également comme le lieu de l'affrontement entre puissances européennes. Des chants bretons, nous l'avons évoqué, conservent la mémoire de combats navals avec les Espagnols, mais leur localisation n'est pas précisée, et ils concernent selon toute vraisemblance le golfe de Gascogne. Il est vrai qu'entre 1595 et la paix de Ryswick, en 1697, France et Espagne se firent la guerre à sept reprises en un siècle. La menace, dans un chant qui remonte probablement au ^{xvi}^e ou au tout début du ^{xvii}^e siècle peut être anglaise. Ainsi, dans une version du chant *Crucifi Iliz Ar Vur* (Malrieu 186), un navire de Morlaix est poursuivi par deux vaisseaux anglais armés de canons, et « le bâtiment français, croyant leur échapper/Se rendit aux côtes de Barbarie », où il fut finalement pris⁸⁹.

Les *Stationers' registers* conservent la trace de chansons imprimées en Angleterre à la fin de l'époque élisabéthaine qui ont pour cadre l'entrée de la Méditerranée, mais, pour la plupart, elles ne sont guère parvenues jusqu'à nous⁹⁰. Les hostilités avec l'Espagne en Méditerranée ou à proximité du Détroit donnent lieu à la publication de chansons au ^{xvii}^e siècle. Ainsi, *The Honour of Bristol*, une

- 88 « *Mar ve an hol gaptivet 'bars en ho liberte,
'vel ma 'z oc'h, ma zervijer, gant ar c'hraz a Doue,
A ve couit ar Roue franç da baëan neb tribut
Na da Sôz, na da Varbar ewit caout he dut* ».
François-Marie Luzel, *Soniou Breiz-Izel. Chansons populaires de la Basse-Bretagne*, Paris, Bouillon, 1890, t. I, p. 212-215.
- 89 « *Ar vatiment a Franz, o sonja achapi/A zo bet em rentet euz coste Barbari* ». François-Marie Luzel, « Chansons bretonnes », *Annales de Bretagne*, vol. 7, n° 1, 1891, p. 112-147, *loc. cit.*, p. 112-115.
- 90 On peut citer *A Ditty of the Fight upon the Seas the 4th of June last in the Straits of Jubraltare between the George and the Thomas Bonaventure against eight gallies with three Frigates*, parue en juillet 1590, par exemple, ou une chanson qui relate « *how certain merchant ships of England fought the Spanish ships of war in the straits of Gibraltar on May 25* », imprimée en juillet 1600 (cité par Charles Harding Firth, *Naval Songs and Ballads*, *op. cit.*, p. xx).

chanson du troisième quart du XVII^e siècle, relate le combat entre l'*Angel Gabriel*, un corsaire de Bristol, et des navires espagnols qui doivent se réfugier à Cadix. *The Famous Fight at Malago* (Roud 296) évoque un raid anglais sur Malaga en juillet 1656 qui est entré quant à lui dans la tradition orale.

Cependant, vers le début du XVII^e siècle de nouveaux ennemis apparaissent dans les chansons de langue anglaise. C'est le cas des Turcs, que nous avons déjà évoqué. En témoigne par exemple *Captain Mansfield's Fight with the Turks at Sea* (Roud 951), qui décrit l'affrontement entre le vaisseau anglais le *Mary Rose* et sept navires algérois, en décembre 1669. Le *Mary Rose* affronte dans la chanson dix vaisseaux de guerre turcs (« *ten Turkish men-of-war* »).

274

Les chants que l'on peut dater du siècle suivant évoquent bien davantage les affrontements entre la France et la Grande-Bretagne⁹¹. En Grande-Bretagne, la défaite de Byng devant Minorque, les batailles de Trafalgar à proximité du détroit de Gibraltar, la bataille d'Aboukir, en 1798, ont donné lieu à la publication de nombreuses chansons. Dans le domaine francophone, la perte du *Foudroyant*, on l'a vu, a intégré la tradition orale des deux côtés de l'Atlantique.

Conséquence de cet affrontement, Toulon d'une part et Gibraltar d'autre part apparaissent comme les deux villes portuaires les plus citées, et les plus précisément évoquées.

La chanson de mer transcrite par Timothy Connor⁹² évoque ainsi le retour à Gibraltar :

Il est donc désormais notre prise, les gars, allons à Gibraltar
Avec un fier bol de punch, braves garçons, nous ferons rugir la taverne
A chaque gars une jolie fille sur ses genoux pour oublier tous ses soucis
Il peut être damné, Monsieur, le chien qui a peur de l'arrogant Mōssieur⁹³.

La Landelle rapporte un chant, « œuvre d'un matelot provençal fameux dans la division de Toulon par sa verve comique⁹⁴ », *La Journée du matelot ou le Bidon*. De composition récente lors de sa publication, il évoque le réconfort qui attend le matelot de retour au port en des termes voisins :

91 *Ibid.*, p. 334.

92 Georges Carey, *A Sailor's Songbag*, *op. cit.*, p. 57.

93 « *So now she is our prize boys lets away for Gibraltar
With a swaggering bowl of punch brave boys we'll make the tavern roar
Each lad a pretty girl, upon his knee to drive away all care
The dog may be D-b, Sir, that afraid of proud Mounsear.* »

« Monsieur » est un tour de langue usuel dans les chansons de langue anglaise quand il s'agit de désigner les Français. La prononciation et, partant, l'orthographe de la transcription, est anglicisée.

94 [Guillaume Joseph Gabriel de La Landelle], « Contes et chansons de matelots », *L'illustration*, art. cit, p. 425-427, *loc. cit.* p. 427.

Quand nous arriv'rons à Toulon
C'est là qu'il gn'en aura de vin dans le bidon
Nous s'en irons chacun chez nos haoutesses,
Qui nous feront cinquante politesses.
Beuvons! mes amis! Beuvons donc!
Car c'est là qu'il gn'en a de vin dans le bidon.

La présence des bases navales françaises mais aussi britanniques en Méditerranée occidentale contribue donc à recentrer la Méditerranée des chansons sur son bassin occidental.

La guerre navale est ainsi bien présente, et les chansons sont le reflet des évolutions géopolitiques qui affectent le théâtre d'opérations méditerranéen. Mais ce dernier n'est finalement qu'un terrain d'affrontements secondaire. Après Lépante, en effet, « la Grande Guerre est logée au Nord, à l'Ouest sur l'Atlantique – et pour des siècles – là où elle doit être, là où bat le cœur du monde⁹⁵ ».

L'utilisation des chants de tradition orale et des chansons imprimées sur feuilles volantes permet d'ouvrir une fenêtre sur les perceptions de la Méditerranée qui pouvaient être celles des marins de l'Europe du Nord-Ouest entre le xvi^e et le début du xix^e siècle. Dans ces chansons, la mer intérieure n'apparaît guère comme un espace particulier, considéré dans sa globalité. Si Gibraltar et son détroit, le Levant espagnol et Toulon sont assez fréquemment cités, ce qui témoigne d'une familiarité commerciale ou guerrière avec ces littoraux, le reste de l'espace maritime méditerranéen semble largement « *mare incognitum* ». Les côtes de « Barbarie » paraissent éminemment répulsives, du fait de la menace que fait peser, bien au-delà des horizons méditerranéens d'ailleurs, la course barbaresque. Quant au bassin oriental, il n'est évoqué que de manière très vague, et très rarement. La Méditerranée apparaît comme le lieu d'activités maritimes étroitement liées, à l'époque moderne : le commerce, qui n'est guère évoqué de manière détaillée, et la guerre. Les chansons, qu'elles soient de tradition orale ou imprimées, anglaises, bretonnes ou françaises, paraissent refléter le passage, en la matière, d'affrontements dominés par la course, voire la piraterie, à l'affrontement réglé entre marine britannique et française. Les mutations qui affectent la culture au début du xix^e siècle se combinent avec la *pax britannica* qui transforme la Méditerranée en un lac britannique, trop pauvre en événements majeurs, trop réduit à l'échelle du monde, pour susciter l'intérêt d'une mémoire

95 Fernand Braudel, *La Méditerranée*, t. II, *Les Hommes et l'Héritage*, op. cit., p. 649.

chantée de plus en plus fragilisée par l'émergence de la culture de masse. C'est d'ailleurs ce qui suscitera les entreprises des folkloristes, fascinés par la « beauté du mort⁹⁶ ».

96 Pour reprendre la formule de Michel de Certeau, Dominique Julia et Jacques Revel dans « La beauté du mort : le concept de "culture populaire" », *Politique aujourd'hui*, décembre 1970, p. 3-23. Texte repris dans Michel de Certeau, *La Culture au pluriel*, Paris, Les éditions du Seuil, 1993, p. 45-72.

LES OFFICIERS DE MARINE BRITANNIQUES ET
LA MÉDITERRANÉE AU XIX^e SIÈCLE :
UN REGARD INTIME ET SINGULIER ?

Patrick Louvier
Maître de conférences
Université Paul-Valéry—Montpellier 3

La Méditerranée et les territoires méditerranéens tiennent dans l’imaginaire britannique une place toute particulière au XIX^e siècle. Engagée à la Renaissance, la construction des représentations insulaires du monde méditerranéen atteint sa plus grande complexité entre 1860 et 1914, et ne connaît pas de remise en cause majeure avant les années 1960, quand le tourisme de masse et la décolonisation bousculent les figures et les ethnotypes anciens.

Les Victoriens et les Édouardiens ont bâti et développé leurs imaginaires méditerranéens sur deux fortes passions : l’orgueil et le désir. L’orgueil, tout d’abord, de dominer un espace crucial pour la défense des intérêts européens et indiens de l’Angleterre, où la puissance britannique, quasi invaincue depuis la fin du XVIII^e siècle, s’appuie, au siècle suivant, sur l’une des premières escadres du monde et sur un chapelet de bases navales et de possessions impériales : Gibraltar, le « *Grand Old Rock* », conquis en 1704 ; La Valette, capitale de l’archipel maltais et siège de la station de la Méditerranée, tombée aux mains britanniques en 1800 ; Corfou et les îles Ioniennes¹, également conquises durant les *French Wars*². Malgré l’abandon de l’archipel ionien à la Grèce en 1864, le renforcement ostensible des défenses de Gibraltar et de La Valette entretient la réputation d’imprenabilité des bases impériales britanniques³. Dans le dernier quart du XIX^e siècle, la cession par les Ottomans d’un mandat administratif et militaire sur Chypre (1878), l’occupation de l’Égypte et de ses confins sinaïtes et soudanais (1882-1898), comme le renforcement des communications

1 Alain Blondy, « L’Heptaméron et Malte sous domination britannique (1809-1814) », *Revue d’histoire maritime*, n° 15, « Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours », 2012, p. 357-368.

2 Rappelons que c’est ainsi que l’on désigne, en Grande-Bretagne, les guerres de la Révolution et de l’Empire.

3 Patrick Louvier, *La Puissance navale et militaire britannique en Méditerranée (1840-1871)*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2006, p. 122-134, 334-341, 353-359.

maritimes et télégraphiques impériales, consolident la mainmise du Royaume-Uni sur le canal de Suez et la mer Rouge⁴. Autant de succès que célèbrent des monuments funéraires et religieux, des fêtes nationales, militaires et navales, mais également des tableaux, des romans, des livres d'histoire, et toute une littérature viatique où se déploie une histoire quasi providentielle de la *pax britannica* méditerranéenne⁵.

Outre l'orgueil et le sentiment de sécurité qu'inspirent aux Britanniques du XIX^e siècle leurs succès et ceux de leurs aïeux, la Méditerranée suscite leur désir d'un ailleurs déconcertant, riche en splendeurs artistiques comme en merveilles naturelles, tels l'Etna ou le Vésuve. Exigeant fortune et savoir, voyager et séjourner en Méditerranée, que tous tiennent pour le berceau de la civilisation, confère une véritable distinction sociale et culturelle. Associée aux souvenirs du Grand Tour, cette aura est entretenue, après 1820, par ceux qui cherchent et trouvent en Italie comme au Proche-Orient puis en Afrique du Nord, un éden lumineux et déconcertant, voire pour certains – tels Lady Stanhope et Oscar Wilde –, un asile loin de l'opprobre.

Le décryptage comme l'analyse de l'imaginaire méditerranéen des Victoriens et des Édouardiens constituent une entreprise de longue haleine, engagée il y a plus de quatre décennies, où se sont superposés et parfois croisés les travaux sur l'orientalisme, le balkanisme, la littérature de voyage et le genre⁶, mais également l'histoire de l'archéologie et de l'empire britanniques⁷. Les marins n'apparaissent guère dans ces champs de recherche, ce qui ne manque pas de surprendre⁸. Leurs missions diplomatiques, postales et combattantes

4 Robert Holland, *Blue-Water Empire. The British in the Mediterranean since 1800*, London, Allen Lane, 2013, p. 7-148.

5 Peter Dietz, *The British in the Mediterranean*, Washington/London, Brassey's, 1994, p. 61, 69; Patrick Louvier, *La Puissance navale et militaire britannique en Méditerranée (1840-1871)*, *op. cit.*, p. 87-88; Joseph Bonnici et Michael Cassar, *Malta then and now. Dari unllum*, Zabbar, à compte d'auteur, 1987, p. 2, 6.

6 John Pemble, *The Mediterranean Passion: Victorians and Edwardians in the South*, Oxford, OUP, 1988; Thomas W. Gallant, *Experiencing Dominion: Culture, Identity and Power in the British Mediterranean*, Notre Dame (Indiana), University of Notre Dame Press, 2002; Billie Melman, trad. Céline Grasser, « Orientations historiographiques. Voyage, genre et colonisation », *Clio. Femmes, Genre, Histoire*, n° 28, « Voyageuses », 2008, p. 159-184, en ligne, disponible à l'adresse : <https://clio.revues.org/8512>, consulté le 24 mai 2017; Maria Todorova, *Imaginaire des Balkans*, Paris, EHESS, 2011.

7 Joseph A. MacGillivray, *Minotaur: Sir Arthur Evans and the Archeology of the Minoan Myth*, London, Jonathan Cape, 2000; Jean-Loïc Le Quellec, *La Dame blanche et l'Atlantide. Enquête sur un mythe archéologique*, Paris, Errance, 2010, p. 228-235; Dudley Moore, *Dawn of Discovery: The Early British Travellers to Crete. Richard Pococke, Robert Pashley and Thomas Spratt and their Contribution to the Discovery of the Island's Bronze Age Archeological Heritage*, British Archeological Reports, International Series 2053, 2010.

8 Le corpus employé par John Pemble compte huit ouvrages rédigés par des militaires et d'anciens soldats, mais aucun livre écrit par un marin ou rapportant son témoignage (John Pemble, *The Mediterranean Passion*, *op. cit.*, p. 277-297).

comme leurs loisirs – touristiques, sportifs et savants – conduisent en effet les officiers de marine à s’entretenir avec les autorités, à fréquenter les notables locaux et parfois à parcourir l’arrière-pays. Dans les années 1820, sir Adolphus Slade (1804-1877), alors très jeune officier, voyage en Italie puis en Méditerranée orientale, et tire de ses pérégrinations deux livres de souvenirs publiés au tout début de l’ère victorienne⁹. Déjà connu pour l’excellence de ses travaux hydrographiques, le capitaine de vaisseau William Henry Smyth (1788-1865) arpente, à la même époque, l’intérieur de la Sardaigne, dont il donne un large tableau socioéconomique, agrémenté d’anecdotes variées sur la vendetta et les dialectes insulaires¹⁰. Les récits cynégétiques de l’amiral Robert Hastings Harris (1839-1924), commandant en second l’escadre de la Méditerranée à l’extrême fin du XIX^e siècle, sont associés à de courts et fascinants portraits des sociétés consulaires et levantines d’Égypte, de Smyrne et de Thessalie¹¹. Fin connaisseur du monde hispanique, l’amiral Chambers (1866-1945) a laissé un témoignage passionnant sur la corrida et rassemblé, dans ses mémoires, des anecdotes tantôt amusées, tantôt scandalisées sur le monde ottoman de la fin de l’ère hamidienne¹². L’omission des sources navales de l’histoire culturelle de la Méditerranée des Victoriens et des Édouardiens tient à plusieurs causes.

Alors que les marins jouent un rôle certain dans la colonisation du Canada, de Terre-Neuve et du Pacifique, l’occupation et l’administration des territoires impériaux méditerranéens – Gibraltar, Malte, les îles Ioniennes, Chypre et l’Égypte –, sont l’affaire des soldats qui contribuent également à l’invention administrative et savante du Proche-Orient¹³. Disposant d’une documentation très riche grâce au développement du tourisme savant, artistique et littéraire

9 S. v. « Slade, Sir Adolphus (1804-1877) », dans *The Concise Dictionary of National Biography*, Oxford, OUP, 1921, p. 1208.

10 William Henry Smyth, *Sketch of the Present State of the Island of Sardinia*, London, John Murray, 1828, p. 143, 145, 169-171, 177-178, 184-185.

11 Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral*, London/New York, Cassel, 1913, p. 199-204.

12 Amiral Bertram Mordaunt Chambers, *Salt Junk. Naval Reminiscences, 1881-1906*, London, Constable, 1927, p. 302-306, 322-332.

13 Garnet Wolsey, *Cyprus 1878: The Journal of Sir Garnet Wolseley*, éd. Anne Cavendish, Nicosia, Cultural Centre of the Cyprus Popular Bank, 1991; Rodney Shirley, *Kitchener’s Survey of Cyprus, 1878-1883: The Full Triangulated Survey and Mapping of the Island*, Nicosia, Bank of Cyprus Cultural Foundation, 2001; Robert Holland et Diana Markides, *The British and the Hellenes: Struggles for Mastery in the Eastern Mediterranean 1850-1960*, Oxford, OUP, 2008, p. 162-188; Roger Heacock, « The Framing of Empire: Cyprus and Cypriots through British Eyes, 1878-1960 », *The Cyprus Review*, vol. 23, n° 2, 2011, p. 21-37; Patrick Louvier, « Regards militaires britanniques sur les peuples du Levant hamidien (1876-1908) », dans Marie-France Badie, Michèle-Caroline Heck et Philippe Monbrun (dir.), *La Fabrique du regard*, Paris, Michel Houdiard, 2011, p. 259-271; *id.*, « L’occupation britannique de Chypre et la Cyprus Police (1878-1914) », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, vol. 133, n° 1, 2013, p. 243-267, en ligne, disponible à l’adresse : <https://remmm.revues.org/8135>, consulté le 4 juin 2017.

au XIX^e siècle, l'histoire de la littérature viatique en Méditerranée s'est désintéressée d'une narration navale où l'évocation des escales et des excursions est rarement originale. Le long cloisonnement de l'histoire navale est enfin une autre explication plausible de sa place secondaire dans l'étude des imaginaires méditerranéens contemporains¹⁴.

Deux questionnements ont articulé cette étude sur les représentations navales britanniques du monde méditerranéen. Sur quels espaces et sur quelles sociétés les témoignages sont-ils les plus ordinaires, les plus rares et les plus pénétrants ? Quelle est la spécificité des représentations navales d'un monde méditerranéen sur lequel les élites et l'opinion instruite construisent et réemploient des représentations, des poncifs et des ethnotypes d'une particulière complexité ? La recherche de sources abondantes et homogènes permettant une analyse élargie a précédé nos hypothèses puis accompagné nos réponses. Plusieurs considérations, pragmatiques et méthodologiques, nous ont conduits à laisser à l'arrière-plan les sources archivistiques en privilégiant les sources imprimées, abondantes, homogènes et variées¹⁵.

280

LES SOURCES NAVALES IMPRIMÉES : LA MÉDITERRANÉE VUE DE LA DUNETTE

Ce que la production imprimée navale du XIX^e siècle donne à lire de la Méditerranée est dominé par les écrits des officiers. Pour diverses raisons,

- 14 À titre d'exemple, trois ouvrages du même historien illustrent l'intérêt grandissant de l'histoire navale britannique pour les perspectives culturelles et symboliques : Andrew Lambert, *Battleships in Transition. The Creation of the Steam Battlefleet, 1815-1860*, London, Conway Maritime Press, 1984 ; *id.*, *Franklin: Tragic Hero of Polar Navigation*, London, Faber & Faber, 2009 ; *id.*, « The Power of a Name: Tradition, Technology and Transformation », dans Robert J. Blyth, Andrew Lambert et Jan Rüger (dir.), *The Dreadnought and the Edwardian Age*, Farnham, Ashgate, 2011, p. 19-30.
- 15 Nous avons ainsi écarté les sources iconiques (photographies, aquarelles, gravures, croquis et tableaux), sur lesquelles nos données étaient trop éparées pour ne pas risquer le piège de l'effet-source. Le temps manquant, l'exploitation des fonds privés du Maritime National Museum (Greenwich), où sont conservés les documents des officiers subalternes et des matelots, n'a pu être menée au-delà d'un bref repérage. La documentation ministérielle est disparate et d'ampleur inégale, avant la fondation en 1882 d'un service naval spécialisé, le Foreign Intelligence Committee, puis le Naval Intelligence Department, qui privilégie une approche matérielle, technique et budgétaire, concentrée sur les sites côtiers stratégiques. L'Amirauté laisse aux experts du Foreign Office et du War Office l'étude sociale, voire ethnographique, des territoires les plus « sensibles » : l'Égypte, Chypre, la Syrie, la Crète et l'Albanie (Thomas Fergusson, *British military Intelligence, 1870-1914. The Development of a Modern Intelligence Organization*, London, Arms and Armour Press, 1984, p. 67-68 ; Jean Martinant de Préneuf, « Entre Londres, Rome et Berlin. Les marins français et la figure mouvante de l'ennemi 1871-1914 », dans Jörg Ulbert [dir.], *Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. Construction et instrumentalisation de la figure de l'ennemi. La France et ses adversaires [XIV^e-XX^e siècle]*, Hamburg, DOBU Verlag, 2011, p. 289-302 ; Patrick Louvier, « Regards militaires britanniques sur les peuples du Levant hamidien [1876-1908] », art. cit., p. 259-271).

l'expérience méditerranéenne des matelots et de la maistrance sombra dans l'oubli. Les chansons composées sur le gaillard d'avant, publiées sur feuilles volantes ou collectées ultérieurement, évoquent principalement les grands affrontements du premier XIX^e siècle : Alger en 1816, Navarin en 1827, Acre en 1840. Si les navires engagés et leurs commandants sont au cœur de ces chants, les allusions sur les territoires et les sociétés méditerranéens sont succinctes et sans relief¹⁶. Des rares anecdotes rapportées par les officiers sur les équipages et leurs propos émergent les débris d'une expérience intime et collective, partiellement complétés par les fonds administratifs, sanitaires et policiers¹⁷.

La part écrasante des officiers généraux corrigée par un échantillon représentatif de la *Navy* victorienne

Le corpus rassemblé pour cette étude (vingt-quatre ouvrages) peut-il permettre de saisir l'expérience méditerranéenne des officiers navals ? Les témoignages rassemblés émanent d'une fraction très courte de la *Navy* dont les éléments les plus gradés sont surreprésentés. Un seul livre reprend les écrits posthumes d'un très jeune officier, l'enseigne de vaisseau William Robinson (1804-1827), dont son frère, avocat, et son premier commandant, le capitaine de vaisseau William Henry Smyth, voulurent honorer la mémoire en rassemblant ses lettres, ses dessins et les extraits de ses journaux¹⁸. Pour autant, cette surreprésentation des officiers généraux dans la littérature navale du XIX^e siècle est la règle tant au Royaume-Uni que sur le continent, et elle se comprend aisément. Les pairs, les amis comme les subordonnés et les familles des amiraux suscitèrent, conservèrent et publièrent leurs écrits, en profitant de l'intérêt public pour la *Navy*, fer de lance de la puissance britannique, et pour la disparition de la « vieille » marine à voiles, dont ces officiers – dont les carrières s'étendaient sur cinq voire six décennies –, furent les témoins et les acteurs. Les lettres et les journaux des *midships* et des officiers subalternes, dont la carrière trop brève ne suscitait guère l'intérêt des éditeurs, ne furent en revanche qu'exceptionnellement publiés. Considérons en second lieu la représentativité des seize officiers généraux, dont les écrits constituent l'essentiel de notre corpus, en comparant leurs traits

16 Nous remercions notre collègue Youenn Le Prat de nous avoir communiqué plusieurs documents du premier XIX^e siècle et de nous avoir donné une vue d'ensemble des chansons de marine britanniques de la fin des *French Wars* à la Grande Guerre.

17 National Archives, Kew, (ensuite NA-Kew), Admiralty (ADM) 121-4, commandant Campbell au vice-amiral Smart, 4 mai 1865, n° 49 ; NA-Kew, ADM 121-5, *Arrangements for the Victualling on the Mediterranean Station*, document non daté transmis par l'Amirauté au vice-amiral lord Clarence Paget, 8 mai 1866, n° 85 ; Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford Written by Himself*, 1914, London, Methuen & Co, t. 1, p. 31.

18 John A. Heraud, *Voyages up the Mediterranean and in the Indian Seas; With Memoirs, Compiled from the Logs and Letters of a Midshipman*, London, James Fraser, 1837.

sociaux, générationnels et professionnels, à ce que nous savons des officiers de la *Navy*¹⁹.

Possible, mais rare à la fin du XVIII^e siècle et dans les premières années des *French Wars*, la promotion par le mérite seul cesse quand les politiques de restriction budgétaire et de désarmement, sensibles avant 1814, sont accentuées dans les années 1820-1830 ce qui alimente le népotisme et le clientélisme (*interest*). Si les chances de promotion s'améliorent sensiblement au milieu du siècle, ces pratiques demeurent très présentes jusqu'à la fin de l'ère édouardienne. Les carrières des seize amiraux étudiés dans cette étude sont ici exemplaires de ces processus de reproduction. Sept d'entre eux appartiennent à l'*establishment* naval (William Parker, Georges Rodney Mundy, William Fanshawe Martin et Henry Codrington), à la *gentry* aisée, voire à l'aristocratie écossaise (Charles Napier), anglo-irlandaise et anglaise (Charles Beresford et lord Clarence Paget). Huit amiraux, dont les témoignages ont été retenus dans ce corpus, appartiennent aux classes moyennes supérieures. Edmund E. G. Fanshawe, Thomas A. B. Spratt, Lord Lyons, Robert Hastings Harris et William Henry Smyth sont nés au sein des « élites secondes²⁰ » des forces armées, tandis que Percy Scott, Cyprian Bridge et Bertram Mordaunt Chambers sont issus du clergé anglican, des professions libérales ou de la magistrature²¹. John Fisher que l'on présente parfois comme un « homme nouveau » est issu d'une famille militaire et coloniale désargentée, mais honorablement connue, et disposa, jeune officier supérieur, de puissants et décisifs appuis au sein de l'appareil politique et naval. Illustrant donc bien les traits sociaux et professionnels des officiers supérieurs de la Marine britannique, l'échantillon retenu couvre tout le XIX^e siècle.

Entrés dans la *Navy* dans les premières années des *French Wars*, Codrington, Napier, Parker, Lyons et Smyth sont officiers subalternes à la fin du conflit et parviennent au sommet de leur carrière au milieu du siècle, non sans avoir subi de longues périodes d'inactivité. Admis dans la Marine après 1815, les amiraux « Fly » Martin, Hornby, Paget, Slade, Spratt et Mundy reçoivent leurs premiers grands commandements au milieu de l'ère victorienne (1856-1878), quand entrent dans la carrière navale de futures grandes figures de la

19 Michael Lewis, *A Social History of the Navy. 1793-1815* [1960], London, Greenhill Books, 2006 ; *id.*, *The Navy in Transition. 1814-1864. A Social History*, London, Hodder & Stoughton, 1965.

20 Cette expression quelque peu anachronique a été choisie pour désigner les officiers subalternes des forces armées, issus de la *gentry* ou des classes moyennes.

21 Les origines de l'amiral Chambers, que ce dernier a soigneusement décrites, montrent ici la convergence de milieux socioprofessionnels bien distincts. Fils d'un avocat et petit-fils d'un juge, issus de la bourgeoisie provinciale, l'amiral Chambers compte également des officiers de haut rang dans sa famille paternelle, et appartient, par sa mère, à une ancienne famille liée à l'aristocratie comme à la *Navy* (Bertram Mordaunt Chambers, *Salt Junk, op. cit.*, p. 1-24).

Marine édouardienne : Fisher, Beresford, Harris, Scott et Bridge. Né en 1866, Bertram Mordaunt Chambers, qui parvint aux étoiles au début du premier conflit mondial, représente enfin la génération des capitaines de vaisseau et des contre-amiraux de l'ère édouardienne. Tandis que les amiraux Parker, Martin et Hornby s'illustrent comme de remarquables « généralistes », les spécialistes sont bien présents : les amiraux Spratt et Smyth appartiennent au monde fermé des hydrographes qui sont, durant le premier XIX^e siècle, les seuls « spécialistes » de la *Navy* avec les *Royal Marines*. Le développement dans le dernier tiers du siècle des spécialités techniques (artillerie navale, torpillage) est également visible à travers deux figures : l'amiral Sir Percy Scott (1853-1924), un artilleur, et son aîné, John Fisher (1841-1920), qui fut l'un des premiers experts des défenses sous-marines. La diversité des récits publiés permet enfin de considérer l'expérience navale de la Méditerranée, des grades les plus élevés aux plus modestes. Si les amiraux Harris, Paget, Scott et Chambers rédigent leurs souvenirs à la fin de leur carrière, les récits de voyage de Smyth, Spratt et Slade sont écrits et publiés quand ces derniers sont encore des officiers subalternes. La publication des correspondances et des extraits de journaux (Parker, Codrington, Fanshawe, Napier), généralement cités avec soin, permet en outre de retrouver le propos de l'enseigne et du jeune capitaine de frégate, que la chance, les talents et les appuis menèrent aux grades supérieurs. Les seize amiraux, dont les écrits ont été rassemblés, forment donc un échantillon assez homogène et divers pour que nous puissions tenir leurs impressions et leurs propos comme représentatifs de ce que pouvaient dire et ressentir le plus grand nombre des officiers déployés en Méditerranée tout au long du XIX^e siècle. Cette représentativité – relative – posée et, nous l'espérons, admise, il convient de considérer les difficultés méthodologiques d'une littérature corporatiste, souvent produite à plusieurs mains, où les voix du marin et de son éditeur doivent donc être distinguées.

Singularités et opacités d'une littérature corporatiste et élitiste

Les récits que les officiers de marine livrent à la lecture de leurs proches et de leurs contemporains répondent aux attentes de leur temps et de leurs lecteurs, auxquelles s'ajoutent les omissions et les hypermnésies qui affectent toute littérature corporatiste. Comme les expatriés et les voyageurs « professionnels », les officiers rapportent autant ce qu'ils voient dans le cadre de leurs fonctions et de leurs loisirs que ce qu'ils croient comprendre et veulent montrer, tout en enveloppant de silence ou d'euphémismes ce que leurs supérieurs, leurs lecteurs et eux-mêmes jugeaient trivial ou blâmable. Les récits sur l'empire ottoman parlent rarement des musulmans et quand elles sont évoquées, cela est fait dans les cadres les plus canoniques de l'orientalisme – leurs tenues, leur

instruction, l'organisation du harem – et, bien naturellement, dans les bornes de la décence²². L'alcoolisme des jeunes officiers, leur amour débridé des jeux d'argent, mais également la brutalité des commandants sont soit passés sous silence soit enveloppés dans un court récit dont la fin, heureuse ou moralisatrice, est toujours bonne à méditer pour de futurs marins²³. En revanche, la pêche à la mouche, la chasse au gibier d'eau et les sports équestres, qui sont les plaisirs de la bonne société insulaire, tiennent une place considérable dans les biographies et les correspondances²⁴. Comme toute littérature corporatiste, l'écriture navale suit des canons ou des modèles. Les biographies des amiraux victoriens puis édouardiens sont inspirées par les grandes figures de la *Navy* nelsonienne, dont la ténacité, le patriotisme et les talents permirent la victoire finale sur la France. Les écrits des vétérans de la guerre d'Orient (1854-1856) – durant laquelle les combats navals et côtiers furent rares – s'inscrivent dans cette perspective héroïque et sacrificielle. En s'étendant sur la dureté de l'hivernage en mer Noire en 1854, comme sur les difficultés nautiques rencontrées dans les Détroits, les lettres et les souvenirs trouvent autant d'occasions d'exalter l'endurance de la *Navy* et de confirmer la prééminence britannique sur toute puissance continentale. Une mémoire déformée à des fins corporatistes et politiques donc, mais aussi passablement opaque. Pour autant, toute histoire des représentations des élites est confrontée à ces limites comme à ces singularités documentaires, qui sont bien connues par ailleurs²⁵.

Les principales formes, contraintes et ressources de la littérature navale

Cinq genres majeurs enveloppent la production du récit naval : épistolaire, diariste, biographique, viatique et scientifique. Ce classement s'avère parfois incertain. Le *Sketch on the Present State of Sardinia*, que le capitaine de vaisseau Smyth publie à Londres en 1828, oscille ainsi entre l'essai politique et médical, le tableau de mœurs, le livre de souvenirs, le guide touristique et l'étude statistique²⁶. Pour autant, les titres du livre et des chapitres, la préface comme les pièces annexes aident à définir le genre dominant de l'ouvrage.

22 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget: Autobiography and Journals of Admiral Lord Clarence Paget*, London, Chapman & Hall, 1896, p. 254-262 ; Bertram Mordaunt Chambers, *Salt Junk*, *op. cit.*, p. 326.

23 Chambers, qui rédige ses souvenirs dans l'entre-deux-guerres, se montre assez loquace, mais enveloppe toujours ses propos d'un grand appareil d'euphémismes (*ibid.*, p. 67-68).

24 *Memoir of Sir Henry Keppel G.C.B.*, éd. sir Algernon West, London, Smith, Elder & Co, 1905, p. 168-169 ; Bertram Mordaunt Chambers, *Salt Junk*, *op. cit.*, p. 42-43.

25 À titre d'exemple : Pierre Tucoo-Chala et Noël Pinzuti, « Le Voyage de Pierre Barbatre à Jérusalem en 1480. Édition critique d'un manuscrit inédit », extrait de l'*Annuaire-Bulletin de la Société de l'histoire de France*, 1972-1973, p. 75-80 ; Frédéric Rousseau, « Entre découverte de l'altérité et définition de soi. L' "Orient méditerranéen" des soldats français de la Grande Guerre (1915-1918) », *Cahiers de la Méditerranée*, n°81, 2010, p. 105-120.

26 William Henry Smyth, *Sketch on the Present State of the Island of Sardinia*, *op. cit.*

La littérature viatique et savante : une production considérable et d'une exceptionnelle qualité durant le premier XIX^e siècle

Alors que la composition et la publication des productions épistolaires, biographiques et mémorialistes couvrent tout le siècle, les récits de voyage, scientifiques ou non, sont écrits durant le premier XIX^e siècle, quand plusieurs territoires, telles la Sardaigne, la Crète, la Libye ou l'Albanie, demeurent très mal connus. Sur les sept ouvrages étudiés qui relèvent de cette littérature savante et viatique, deux ont été écrits par un marin-voyageur, Adolphus Slade, trois par un hydrographe vétéran des *French Wars*, William Henry Smyth, deux enfin par un autre hydrographe, Thomas Abel Brimage Spratt (1811-1889), entré dans le service en 1823²⁷.

Voyageant en Italie du Nord à plusieurs reprises au début puis au milieu des années 1820, Adolphus Slade se rend dans l'Adriatique puis dans l'Empire ottoman durant la guerre d'indépendance hellénique et prend part à la bataille de Navarin en 1827. Autorisé, en 1835, à se rendre en mer Noire, alors fermée aux navires de guerre des puissances non riveraines, il est un des rares marins occidentaux à voir les infrastructures portuaires russes et les unités de l'escadre de Sébastopol. Dans les deux premiers livres de souvenirs qu'il consacre à ses voyages en Méditerranée, Adolphus Slade, que le *Dictionary of National Biography* désigne comme « un voyageur et un marin », oscille entre la littérature viatique et l'essai géopolitique²⁸. Dans une certaine mesure, les voyages des hydrographes Smyth et Spratt s'apparentent aux pérégrinations de Slade. Une grande partie de leurs travaux se déroule en effet sans cadre officiel strict et relève de l'entreprise savante individuelle. Néanmoins, la comparaison tourne vite court. Adolphus Slade est un marin « généraliste », voyageur par goût ou par esprit d'aventure comme le sont alors des dizaines de demi-soldes, tel le capitaine de vaisseau « Black » Charles Napier (1786-1860) qui parcourt l'Italie et la France au lendemain des *French Wars*. Smyth et Spratt sont avant tout des cartographes, qui travaillent pour la communauté nautique, mais également des érudits et des naturalistes au service de leurs réseaux scientifiques. Leur connaissance exceptionnelle des eaux, des côtes et des îles méditerranéennes fait de Smyth, numismate et astronome réputé, comme de son cadet Spratt, ami de Charles Lyell, les seuls représentants d'une littérature de voyage savante.

27 Une production ramassée sur deux décennies, toute concentrée sur le monde méditerranéen, atypique certes, si l'on considère la carrière de Slade, un des chefs de la marine ottomane de l'ère des *tanzîmât*, et la spécialisation hydrographique de Smyth et de Spratt, mais remarquable par l'ampleur de leurs propos, leur connaissance exceptionnelle des territoires et des populations décrits, la notoriété enfin de leurs livres.

28 Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece, etc. and of a Cruise in the Black Sea, with the Capitan Pasha, in the Years 1829, 1830, and 1831*, London, Saunders & Otley, 1833; *id.*, *Turkey, Greece and Malta*, 2 vol., London, Saunders & Otley, 1837.

The Mediterranean. A Memoir Physical, Historical and Nautical, que le contre-amiral Smyth publie en 1854, est une somme sur la faune maritime, les courants et la géologie côtière, que conclut une histoire de l'hydrographie britannique et européenne²⁹. Rédigé par le lieutenant de vaisseau Thomas Spratt et son ami, le naturaliste Edward Forbes (1815-1854), *Travels in Lycia, Milyas and the Cibyrtis* (1843), est consacré à la géologie, – la grande passion de Spratt –, à la flore, à la faune, mais également au passé gréco-romain des régions parcourues³⁰. *Travels and Researches in Crete*, que publie Spratt douze années plus tard, suit la même construction austère et les mêmes objets³¹.

Remarquables par l'ampleur des recherches et l'expérience des lieux, les ouvrages de ces deux marins-savants n'en sont pas moins aussi des livres de souvenirs³². Les tableaux des territoires abordés et parcourus – siciliens et sardes, libyens, crétois, rhodiens et levantins – et de leurs populations sont étayés par de nombreuses anecdotes³³. En ce sens, ils s'apparentent aux autres récits et témoignages des officiers de marine dont l'expérience méditerranéenne s'insère dans un propos plus général sur la carrière de l'officier, l'histoire contemporaine et le destin de la *Navy*.

La littérature épistolaire, biographique et mémorialiste navale à l'ombre des marins nelsoniens

Au XIX^e siècle, les officiers de marine ont beaucoup écrit et publié. Leurs articles dans la presse nationale se comptent par centaines, et traitent de sujets aussi divers que l'état des forces navales, la situation géopolitique de l'Europe et les grandes questions de défense. La publication des journaux (*diaries, journals, logs*), des souvenirs (*autobiographies, records, reminiscences, notes, memories et memoirs*) et des correspondances (*correspondence, letters*) consolide cette présence publique. Publiés de leur vivant ou à titre posthume, les correspondances, les souvenirs et les journaux des officiers britanniques forment la matière de dizaines de livres dont vingt-quatre ont été retenus pour cette étude, comme cela a déjà été précisé.

29 William Henry Smyth, *The Mediterranean. A Memoir Physical, Historical and Nautical*, London, John W. Parker & Son, 1854.

30 Thomas Abel Brimage Spratt et Edwards Forbes, *Travels in Lycia, Milyas and the Cibyrtis, in Company with the Late Rev. E. T. Daniell*, London, John Van Voorst, 1847.

31 Thomas Abel Brimage Spratt, *Travels and Researches in Crete*, London, John Van Voorst, 1865.

32 Smyth sert en Méditerranée occidentale de 1811 à 1824, tandis que Spratt demeure presque sans interruption en Méditerranée centrale et orientale de 1834 à 1863.

33 William Henry Smyth, *Memoir Descriptive of the Resources, Inhabitants and Hydrography of Sicily and its Islands, interspersed with Antiquarian and Other Notices*, London, John Murray, 1824; *id.*, *Sketch on the Present State of the Island of Sardinia*, *op. cit.*

Fallait-il conserver les écrits rédigés ou composés par les officiers, publiés de leur vivant ou non³⁴, en les tenant pour les seuls témoignages authentiques, mais écarter les écrits rassemblés après leur décès, par leurs proches dont les propos enveloppent les lettres et les récits mêmes de l'officier disparu³⁵? Cela ne parut pas justifié, ni opportun, ni même possible: la plupart des éditions posthumes furent préparées du vivant de l'officier avec son consentement ou sa participation active³⁶. La proximité professionnelle, voire familiale, entre le témoin et l'éditeur de ses écrits, a permis de conserver l'écho des traits d'humeur, des conversations amicales et des propos de table³⁷. Composées par les officiers ou par des tiers, les « vies » des amiraux victoriens sont traversées par les mêmes traits communs qui rendent en outre assez vaine une séparation des témoignages directs et des propos rapportés. Dans leurs autobiographies, les officiers – on pense à John Fisher – ne s'affranchissent pas ou peu du modèle des amiraux « nelsoniens » (Exmouth, Hotham, Parker), fins tacticiens et habiles négociateurs³⁸. L'affectation d'amateurisme sportif qui est associée à la distinction des vrais *gentlemen* de l'ère édouardienne comme la sacro-sainte peur

- 34 Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece, op. cit.*; Sir Rodney Mundy, *HMS Hannibal at Palermo and Naples during the Italian Revolution with Notices of Garibaldi, Francis II, and Victor Emmanuel*, London, John Murray, 1863; Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, éd. cit.; Sir Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford, op. cit.*; Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral, op. cit.*; Lord Fisher, *Memories and Records*, London, Hodder & Stoughton, 1919; Sir Percy Scott, *Fifty Years in the Royal Navy*, London, John Murray, 1919; Sir Cyprian Bridge, *Some Recollections*, London, John Murray, 1919; Arthur J. Marder, *Fear God and Dreadnought: The Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone*, t. I, *The Making of an Admiral, 1854-1904*, London, Jonathan Cope, 1952.
- 35 John A. Heraud, *Voyages up the Mediterranean and in the Indian Seas, op. cit.*; Sir John Ross, *Memoirs and Correspondence of Admiral Lord De Saumarez*, London, R. Bentley, 1838; Major-General Elers-Napier, *Life and Correspondence of Admiral Sir Charles Napier, K.C.B.*, London, Hurst & Blackett, 1862; Lady Bouchier, *Selections from the Letters (Private and Professional) of Sir Henry Codrington, Admiral of the Fleet*, London, Longmans, Green & Co, 1873-1880; Augustus Phillimore, *The Life of Admiral of the Fleet Sir William Parker*, London, Harrison, 1876-1880; *id.*, *The Last of Nelson's Captains*, London, Harrison, 1891; Mrs. Frederick Egerton, *Admiral of the Fleet: Sir Geoffrey Phipps Hornby*, Edinburgh, Blackwood, 1896; Sydney Marrow Eardley-Wilmot, *Life of Vice-Admiral Edmund, Lord Lyons*, Londres, Sampson Law, Marston & Co, 1898; Alice E. J. Fanshawe, *Admiral Sir Edward Gennys Fanshawe, A Record. Notes, journals, letters written and compiled by Alice E. J. Fanshawe*, London, Spottiswoode & Co, 1904; Hugh Noel Williams, *The Life and Letters of Admiral Sir Charles Napier, K.C.B.*, London, Hutchinson, 1917.
- 36 L'édition des lettres de l'amiral sir Henry Codrington (1770-1851), le vainqueur de Navarin, par sa fille, lady Bouchier, commença en 1844 quand cette dernière entreprit de rassembler les lettres privées de son père, tout particulièrement celles écrites à son épouse. Le choix des extraits fit alors l'objet de plusieurs échanges épistolaires et de nombreuses conversations entre lady Bouchier, son époux, militaire, et l'amiral Codrington: lady Bouchier, *Selections from the Letters (Private and Professional) of sir Henry Codrington, op. cit.*, t. I, p. 42-43.
- 37 Andrew Lambert, *Admirals. The Naval Commanders Who Made Britain Great*, London, Faber & Faber, 2008, p. 250; Mrs. Frederick Egerton, *Admiral of the Fleet, op. cit.*, p. 5.
- 38 Andrew Lambert, *Admirals, op. cit.*, p. 291.

de « sentir l'huile » dissuadent la plupart des marins de s'attarder sur les aspects les plus ardu du métier. Les amiraux parlent donc généralement peu de leur temps de commandement dans les arsenaux ni de leurs tâches à l'Amirauté. Ils privilégient en revanche les faits d'armes³⁹, mais également les récits de chasse, délassément viril et impérial par excellence. Ils parlent enfin longuement de leurs parents, de leurs supérieurs et des personnalités rencontrées, généralement princières et royales⁴⁰. Exaltant les vertus familiales, sociales et professionnelles des marins disparus, les biographies consacrées aux amiraux comme les ouvrages rassemblant leurs lettres et leurs souvenirs privilégient également une histoire narrative, riche en anecdotes héroïques, exotiques et pittoresques. Il paraît donc difficile et sans grand profit de fractionner une littérature biographique navale dont les modèles, les règles et les finalités sont proches.

UNE CONNAISSANCE DE PREMIÈRE MAIN, MAIS D'INÉGALE PROFONDEUR DES TERRITOIRES ET DES SOCIÉTÉS MÉDITERRANÉENS

La Méditerranée est, avec les eaux britanniques – *Home Waters, Channel station* –, l'espace maritime où le plus grand nombre d'officiers de la *Navy* a été appelé à servir. Cette expérience, généralement répétée à deux voire trois reprises dans une longue carrière, ne signifie pas pour autant une connaissance intime de tous les territoires méditerranéens et de leurs populations sur lesquels le regard naval, trop routinier, bref ou superficiel, est enveloppé d'une gangue de généralisations et de poncifs dont seuls quelques marins parviennent à se détacher.

Servir en Méditerranée : une expérience quasi universelle au sein de la *Navy*

À la différence de leurs homologues austro-hongrois, italiens, grecs et ottomans, dont la formation et la carrière se déroulent presque toujours dans les eaux méditerranéennes, les cadres de la *Navy* sont appelés à servir sur tous les théâtres ultra-marins où l'expansion du Royaume-Uni, mais également des missions d'exploration et d'ingérence humanitaire entraînent le déploiement de croiseurs et la création de commandements nouveaux⁴¹. L'essentiel de la brillante carrière

39 Sir Rodney Mundy, *Narrative of Events in Borneo and Celebes Down to the Occupation of Labuan. Together with a Narrative of the Operations of HMS Iris*, London, John Murray, 1848 ; *id.*, *HMS Hannibal*, *op. cit.*

40 Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral*, *op. cit.*, p. 198-202.

41 Grace Estelle Fox, *British Admirals and Chinese Pirates, 1832-1869*, London, Kegan Paul, Trench, Trübner & Co, 1940 ; Gerald S. Graham, *Great Britain in the Indian Ocean. A Study of Maritime Enterprise, 1810-1850*, Oxford, Clarendon Press, 1967 ; Regis A. Courtemanche, *No Need of Glory. The British Navy in American Waters, 1860-1864*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1977 ; Barry M. Cough, *Britain, Canada and the North Pacific. Maritime Enterprise and Dominion, 1778-1914*, Aldershot, Ashgate, 2004.

de l'amiral sir Bartholemew Sullivan (1810-1890) se passe ainsi dans les eaux atlantiques, pacifiques et baltiques, où s'illustre cet hydrographe réputé⁴². Les carrières de quelques brillantes figures de la Marine *late victorian* (1878-1901) puis édouardienne (1901-1910/1914), les amiraux Bridge et Keppel, se passent aussi presque totalement sur des théâtres maritimes lointains. L'importance géopolitique du bassin méditerranéen impose toutefois de grands moyens matériels – pas moins de huit navires de ligne entre 1860 et 1909 – et humains : près de 12 000 marins et plusieurs centaines d'officiers servent ainsi en Méditerranée du milieu à la fin du siècle⁴³. Quasi inévitable donc, le temps de service en Méditerranée offre en outre plusieurs atouts professionnels et sociaux qui suscitent d'âpres rivalités au sein de l'*establishment* naval. Non seulement les capitaines de frégate et de vaisseau y apprennent les délicates manœuvres d'escadre, peu fréquentes voire impossibles dans les stations secondaires, mais les tensions internationales comme les faits de guerre (campagne d'Égypte de 1882) permettent aux plus zélés comme aux plus chanceux de se faire remarquer. Détaché en Méditerranée en 1877, John Fisher, alors tenu pour l'un des meilleurs experts de ces questions, étudie les premiers tirs de torpilles Whitehead à Fiume, avant de recevoir le commandement de la corvette *Pallas* au premier semestre 1879, puis, en janvier 1881, celui de l'*Inflexible* qui prend une part notable au bombardement d'Alexandrie en 1882. Le *Mediterranean Command* passe pour la plus belle et la plus distrayante des stations navales et la seule où des *gentlemen* peuvent trouver une vie de société digne de ce nom⁴⁴. Les régates maltaises comme les escales de Naples, de Corfou et du Pirée, qui sont l'occasion de réceptions brillantes et de pittoresques excursions, forment ainsi les figures imposées de la mémoire navale jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, et sans doute au-delà :

Des yachts de ce genre, [le capitaine de vaisseau] Ainslie en avait vu de nombreux en temps de paix alors qu'il servait comme enseigne sur un destroyer de la flotte de la Méditerranée. Le *Lady Jane* éveillait en lui d'heureux souvenirs : Malte, Naples, Le Pirée, des nuits de rêve, des orchestres et de jolies filles aux épaules dorées et au regard provocant, un autre monde. Sans doute disparu à jamais⁴⁵.

42 Henry Norton Sullivan, *Life and Letters of the Late Admiral Sir Bartholemew James Sulivan K.C.B., 1810-1890*, London, John Murray, 1896, p. 36-37, 88-99.

43 Chaque affaire majeure – la seconde crise de Syrie de 1839-1840, la guerre de Crimée (1854-1856), l'unification italienne (1859-1861), la crise d'Orient de 1877-1878, l'expédition d'Égypte en 1882 et la crise du Pendjab (1885) – entraîne en outre le déploiement d'une partie des forces stationnant dans les eaux nationales (*home waters*) et ouest-atlantiques (Mediterranean Approaches, Lisbon Station).

44 Sir Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford*, *op. cit.*, p. 509 ; Sir Percy Scott, *Fifty Years in the Royal Navy*, *op. cit.*, p. 66 ; Andrew Lambert, *Admirals*, *op. cit.*, p. 296, 338-339, 343.

45 Douglas Reeman, *L'Attaque vient de la mer [Strike from the Sea]*, Paris, Plon, 1979, p. 268.

Si les bâtiments de la *Navy* ne croisent pas en Méditerranée orientale avant 1793, la lutte contre les menées françaises en Égypte puis dans l'Adriatique durant les *French Wars*, la destruction de la course barbaresque après 1815, la traque enfin des flibustiers grecs durant la guerre d'Indépendance hellénique (1821-1830) permettent d'engranger un très large savoir nautique sur les côtes africaines, proche-orientales et balkaniques⁴⁶. Renforcée par d'importants travaux hydrographiques en Afrique méditerranéenne comme au Levant, menés avec les Français sous la Restauration et la monarchie de Juillet, la couverture cartographique des côtes méditerranéennes est tenue pour achevée à la fin du premier XIX^e siècle⁴⁷. Dans les décennies suivantes, il s'agit de parfaire les relevés côtiers, d'enregistrer les effets de l'activité sismique et volcanique, de suivre les aménagements portuaires et côtiers, de travailler enfin à la géographie des fonds sous-marins⁴⁸. Cette accumulation de savoirs ne signifie nullement que les marins britanniques – pas plus que leurs homologues étrangers – ont une connaissance intime des bassins qui composent cette mer plurielle ni de ses territoires insulaires et côtiers.

Une connaissance routinière des territoires portuaires, britanniques et étrangers

Les territoires méditerranéens les mieux connus des officiers de la *Navy* sont évidemment portuaires. Outre les bases navales britanniques, les ports méditerranéens les plus fréquentés sont ceux que les nécessités logistiques comme la diplomatie navale amènent à visiter régulièrement. Les grands ports espagnols (Barcelone, Mahon), français (Toulon, Marseille, plus rarement Alger), italiens (Gênes, Naples et Palerme), nord-africains et levantins (Tunis, Alexandrie, Le Pirée, Smyrne, Beyrouth), sont les escales ordinaires des croisières estivales et automnales de l'escadre de Malte⁴⁹. Quand la situation diplomatique s'y prête, les règles de la réciprocité et de la courtoisie enveloppant les usages navals permettent d'étendre ces visites aux ateliers comme aux bâtiments de guerre étrangers. Le partenariat diplomatique franco-britannique au Levant en 1839 comme en Sicile en 1848 puis en 1860 est l'occasion pour les états-majors des stationnaires britanniques de se rendre sur les navires français dont ils rapportent une moisson

46 Tom Malcomson, « An Aid to Nelson's Victory? A Rediscovered Description of the Harbour of Aboukir, 1798 », *Mariner's Mirror*, vol. 84, n° 3, 1998, p. 291-297.

47 William Henry Smyth, *The Mediterranean*, op. cit., p. 353-429 ; Christopher Drew Harris, « Travel and Experience in the Mediterranean of Louis XV », dans William V. Harris (dir.), *Rethinking the Mediterranean*, Oxford, OUP, 2005, p. 235-267.

48 Margaret Deacon, *Vice-Admiral TAB [Thomas Abel Brimage] Spratt and the Development of Oceanography in the Mediterranean. 1841-1873*, Woolwich, National Maritime Museum, coll. « Maritime Monographs and Reports », 1978.

49 Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral*, op. cit., p. 198.

de détails⁵⁰. En 1866, l'apaisement de la question italienne et la communauté de vues franco-britanniques sur les affaires crétoises facilitent une escale dans le port de Toulon où les cuirassés de l'escadre française et les établissements de la Marine sont généreusement montrés aux officiers du Malta Squadron⁵¹.

Les rivalités consulaires, les missions postales, fréquentes encore jusque dans les années 1860, comme la collecte des informations politiques, supposent également la visite régulière des ports de second ordre, tels que Sidon, Tanger, La Canée, Candie et Réthymnon, mais également Sousse, Civitavecchia, Ancône et Marsala, où les Mille débarquent, le 7 mai 1860, sous le regard de l'équipage de l'*Argus* et de l'*Intrepid*. Durant les crises politico-humanitaires les plus graves (les massacres du Liban de 1860 ou l'insurrection crétoise en 1897-1898), le déploiement de divisions temporaires intensifie les croisières. Les officiers des croiseurs s'arrêtent ordinairement aux portes des villes portuaires où se trouvent les agents du *Consular Department*, les autorités locales, les communautés européennes et les populations placées sous la protection de la *Navy*. Les nécessités diplomatiques, mais également l'acquisition de renseignements sensibles amènent occasionnellement les commandants d'un bâtiment ou l'état-major d'une escadre à pénétrer dans l'arrière-pays. Durant la seconde crise de Syrie (1839-1840), le commodore Charles Napier, un praticien aguerri des opérations amphibies, prend pied à Djounié avant de sillonner l'arrière-pays pour rallier les montagnards libanais contre l'occupant égyptien⁵². Au début des années 1840, le commandant de l'*Aigle*, lord Clarence Paget (1811-1895), se rend auprès du prince du Monténégro pour obtenir l'arrêt des combats opposant ses sujets aux forces ottomanes et rapporte de la principauté balkanique le tableau « pittoresque » et convenu d'un imprenable repère de « rois de la Montagne »⁵³. Alors que le gouvernement Palmerston tente de saboter le projet du canal de Suez, le déploiement d'une forte division navale dans les eaux d'Alexandrie en 1859 est suivi de l'invitation de l'état-major britannique à se rendre au Caire, où le khédivé répond à l'avertissement palmerstonien par un grand défilé militaire. Les travaux cartographiques, géologiques, voire archéologiques sont une autre occasion de visiter l'intérieur des îles, particulièrement Djerba, la Sicile, Rhodes, la Sardaigne et la Crète. Le plus souvent, pourtant, la fréquentation de l'arrière-pays relève du pur

50 Patrick Louvier, « Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III. Le vice-amiral Le Barbier de Tinan commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) », *Revue d'histoire maritime*, n° 12, « Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux », 2010, p. 219-249, *loc. cit.*, p. 229.

51 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget, op. cit.*, p. 266-269.

52 Major-General Elers-Napier, *Life and Correspondence of Admiral Sir Charles Napier, K.C.B., op. cit.*, t. I, p. 33.

53 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget, op. cit.*, p. 74-75.

tourisme, archéologique, sportif ou cynégétique, que permet l'oisiveté relative qui précède et suit les croisières estivales et automnales, comme les escales prolongées. En avril 1823, le navire de William Robinson jette l'ancre à Civitavecchia, où le bâtiment reste à quai durant deux semaines à l'occasion d'une fête votive. Profitant de l'occasion, le *midship* visite avec ses compagnons des ruines romaines, les églises de la ville, et quelques sites naturels⁵⁴. Évoquant les deux années et demie passées en Méditerranée où il servit la première fois comme capitaine de frégate, l'amiral sir Percy Scott parle d'une période très heureuse, « presque de la navigation de plaisance », rythmée par la visite de tous les hauts lieux touristiques et de très agréables parties de chasse⁵⁵.

292

L'ouverture de la route impériale de Suez dans les années 1820, le développement constant des relations commerciales et politiques avec l'empire ottoman, l'ordre rigoureux que Méhémet Ali impose au Proche-Orient dans les années 1830 ouvrent à ce tourisme des horizons levantins encore peu connus une génération auparavant. Fils aîné de lord Anglesey, marquis de Waterloo, lord Clarence Paget se rend au Liban en 1829 avec ses camarades du *Madagascar* et y rencontre la fascinante lady Stanhope, avant d'être présenté au khédivé⁵⁶. Profitant de la reprise en main de la Syrie et du Liban par les forces franco-ottomanes en 1860, des dizaines d'officiers de marine, français et britanniques, excursionnent en Terre sainte⁵⁷. Encore rare durant le premier XIX^e siècle, ce tourisme naval se banalise avec l'amélioration des réseaux de transport à l'époque hamidienne. Pour autant, l'arrière-pays des bases navales, ainsi Gozo dans l'archipel maltais, comme les régions les plus proches des bases navales – les alentours de la rade d'Algésiras et l'arrière-pays de Tanger, l'Albanie méridionale, la Sicile enfin – demeurent les zones touristiques les plus fréquentées et reviennent régulièrement dans les récits navals⁵⁸.

Une expérience fragmentaire de la mer Noire et des périphéries méditerranéennes

Aux territoires régulièrement visités et arpentés s'opposent, dans une certaine mesure, ceux que les instructions diplomatiques, la médiocrité des enjeux commerciaux et politiques, voire le droit international ferment plus ou moins complètement aux navires de guerre. Le Sud désertique de la Tunisie, parcouru par les nomades arabo-berbères, certaines portions du littoral asiatique de la Turquie où les intérêts commerciaux britanniques sont nuls, sont exceptionnellement visités. Dans cet espace de confrontations impériales

54 John A. Heraud, *Voyages up the Mediterranean and in the Indian Seas*, *op. cit.*, p. 113-115.

55 Sir Percy Scott, *Fifty years in the Royal Navy*, *op. cit.*, p. 66.

56 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, *op. cit.*, p. 17-18.

57 Sir Cyprian Bridge, *Some Recollections*, *op. cit.*, p. 198.

58 Sir Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford*, *op. cit.*, p. 515-516.

qu'est la Méditerranée, la prudence politique conduit également à ignorer les côtes des États tampons. Malgré le danger que les naufrageurs et forbans rifains font courir au commerce européen au milieu du siècle, la médiocrité des informations et l'impossibilité de représailles décisives sans l'aide de la France conduisent le Foreign Office, après une ultime démonstration de force en 1848, à recommander la surveillance lointaine des côtes nord-marocaines en interdisant tout débarquement⁵⁹. La fréquentation des côtes algériennes s'avère également impolitique, jusqu'à la fin des années 1860, les Britanniques ayant été suspectés par le passé – surtout avant 1845 – d'armer la résistance indigène. Pour ne pas exciter les rumeurs d'ingérence et précipiter les insurrections, l'escadre et les stationnaires évitent enfin certaines zones chaudes, telle la Crète insurgée en 1866-1867. D'anciens usages, confirmés par la convention de Londres de 1841, ferment enfin les Détroits comme la mer de Marmara aux flottes étrangères et réservent la mer Noire aux forces navales russes et turques. Dans ces conditions, seule une poignée d'officiers en demi-solde, ou rattachés au service de l'ambassade à Constantinople, navigue en mer Noire durant le premier XIX^e siècle et visite les ports russes⁶⁰. Après la victoire alliée, le traité de Paris de 1856 verrouille de nouveau les Détroits et réserve aux marines de guerre riveraines (russe, turque puis roumaine et bulgare) le droit de naviguer en mer Noire où la surveillance des entreprises navales russes est confiée aux agences consulaires puis aux attachés en poste à Berlin comme à Saint-Petersbourg. L'accumulation constante et croissante d'informations nautiques et géographiques tout au long du XIX^e siècle nuance toutefois beaucoup l'impression d'une distinction tranchée ou nette entre des territoires connus des marins, pour ne pas dire routiniers, et ceux qui leur étaient peu familiers.

Mare notissimum : une accumulation constante d'informations dans la seconde moitié du XIX^e siècle

Les ventes d'équipements navals et industriels divers, la présence de fortes communautés britanniques dans tous les ports méditerranéens, la circulation très fluide des informations militaires contribuent, tout au long du XIX^e siècle,

59 Major-General Elers-Napier, *Life, op. cit.*, t. II, p. 197-202 ; C. Richard Pennell, « Dealing with Pirates: British, French and Moroccans, 1834-1856 », *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 22, n° 1, 1994, p. 54-83, en ligne, disponible à l'adresse : <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03086539408582920>, consulté le 24 mai 2017.

60 Lord Lyons, commandant le stationnaire de Constantinople, obtient l'autorisation de visiter les ports russes de la mer Noire après la guerre russo-turque et rappelle cette « escapade » en juin 1853 en sollicitant sa nomination comme commandant en second de l'escadre de Malte. L'année suivante, le gouvernement Aberdeen qui cherche un marin compétent et dynamique pour seconder l'amiral Dundas, âgé de 68 ans, et lui succéder, répond favorablement à cette sollicitation. Sydney Marrow Eardley-Wilmot, *Life of Vice-Admiral Edmund Lord Lyons, op. cit.*, p. 47, 124-129.

mais surtout après 1840, à une mise à jour régulière des données collectées par les agents du *Consular Office*, de l'Amirauté et du *Board of Trade*. Engagée au lendemain de la crise syrienne de 1840, la modernisation des forces navales turques est menée, jusqu'au début du ^{xx}e siècle, en partenariat étroit avec l'Angleterre. Non seulement l'Amirauté vend aux Ottomans des navires, leurs armements et leurs équipements, mais plusieurs experts, les amiraux Slade et Hobert Pacha au milieu du siècle, puis les amiraux Gable, Williams et Limpus à l'époque des Jeunes-Turcs, contribuent aux différentes tentatives de relèvement naval ottoman⁶¹. En outre, les guerres et les tensions majeures permettent de renouveler périodiquement les savoirs sur les zones les plus difficiles d'accès ou les plus périphériques. Si les côtes de la mer Noire et de ses bassins sont encore mal connues en 1853, la crise d'Orient (1853-1854) puis la guerre de Crimée (1854-1856) imposent un intense travail hydrographique des côtes bulgares jusqu'aux confins nord-caucasiens de l'Empire ottoman. Malgré la fermeture des Détroits aux escadres de guerre européennes en 1856, les données nautiques et militaires sont mises à jour par les attachés militaires et navals comme par les agents du *Consular Department* et du *War Office*⁶². Confronté de 1876 à 1878 à la menace d'un éclatement brutal de l'Empire ottoman, le gouvernement britannique accumule de nouveau sur les côtes et les ports du Levant et de l'Afrique méditerranéenne une masse considérable de données que les tensions ultérieures, telle la crise tunisienne de 1881, aident à compléter. En 1882, informée par les agents du *War Office* et les indiscretions des cadres occidentaux des forces armées égyptiennes, l'Amirauté sait ce qu'il faut savoir du fort et du faible des défenses d'Alexandrie et des côtes du delta.

Des sociétés méditerranéennes ordinairement dédaignées et méconnues

Les habitants des ports impériaux sont sans doute les Méditerranéens que les marins britanniques connaissent le mieux. La population du Grand Port de La Valette, station de l'escadre et premier point d'appui des forces navales, fournit à l'arsenal de Malte des centaines de manœuvres, d'ouvriers et de dockers, mais également une part notable des clercs et des agents des services de l'amiral surintendant. Les travailleurs espagnols du port de Gibraltar comme les

61 Chris B. Rooney, « The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908-1914 », *Middle Eastern Studies*, vol. 34, n° 1, janvier 1998, p. 1-29, en ligne, disponible à l'adresse : <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00263209808701207>, consulté le 24 mai 2017.

62 NA-Kew, ADM 121-67, capitaine de Vaisseau Goodenough, attaché naval à Berlin, à l'amiral Yelverton, 11 novembre 1871 ; NA-Kew, Foreign Office (FO) 257-17, *Military and Naval Intelligence Collected by Vice-Consul G. A. Stevens, Transmitted to K. E. Abbott, Consul General at Odessa between 1870 and 1879* (15 rapports) ; NA-Kew, War Office (WO) 33-35 [0791], lieutenant-colonel George Villiers à lord Dufferin, 11 juillet 1880.

personnels grecs de la base d'appui de Corfou sont, dans une mesure moindre, d'autres figures ordinaires de la vie navale. Dans les trois ports impériaux, ces échanges et cette collaboration souffrent de l'ignorance des langues vernaculaires : l'espagnol à Gibraltar, le maltais à Malte et le grec à Corfou. Si, par la force des choses, les travailleurs et de nombreux habitants des ports de guerre britanniques emploient l'anglais, il s'agit à l'ordinaire d'un parler utilitaire au lexique restreint⁶³. Les préjugés anciens et nouveaux accumulent enfin d'autres écrans. L'anti-catholicisme des officiers, largement issu du presbytérianisme et de l'anglicanisme, alimente non seulement d'innombrables poncifs sur l'idolâtrie et le fanatisme « oriental » des Maltais, mais suscite régulièrement des rixes, dont les officiers sont les témoins, les complices et parfois les victimes⁶⁴. Gibraltar, décrite comme une tour de Babel entre l'Andalousie et l'Afrique, souffre enfin du mépris victorien pour toute société hybride.

Dans les ports étrangers, une fois échangés les saluts avec les forts et les autres navires de guerre, le commandant d'un bâtiment et son état-major rencontrent les agents consulaires et les autorités locales, avant de traiter, avec leurs fournisseurs et les agents des compagnies télégraphiques. Fréquents certes, ces échanges souffrent de l'ignorance des langues méditerranéennes, à l'exception notable du français, que les *midships* apprennent, mais sans toujours bien le parler⁶⁵. Dans les ports étrangers, particulièrement levantins, l'interposition des agents consulaires et de leurs traducteurs, mais également le carcan protocolaire sont autant d'obstacles à une appréhension personnelle des sociétés et de leurs passions. Résumant un long entretien avec le pacha de Smyrne, l'amiral Codrington avoue, le 26 juillet 1827, n'en avoir rien tiré de bien pertinent ; fin praticien des affaires diplomatiques, il s'en tient aux détails pour sonder le degré de sincérité et d'intelligence de son interlocuteur⁶⁶. Les partenariats scientifiques et militaires, comme les réflexes d'identification ou d'empathie que produisent la communauté d'âge et l'égalité sociale permettent toutefois de passer outre à ces obstacles, voire, plus rarement, de les renverser.

63 John A. Heraud, *Voyages up the Mediterranean and in the Indian Seas*, op. cit., p. 63.

64 *Ibid.*, p. 63-66 ; Sir Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford*, op. cit., p. 9, 31.

65 L'espagnol est mentionné à deux reprises dans notre corpus. Lord Clarence Paget, dont le père est un compagnon de lord Wellington, le parle assez bien pour servir d'interprète dans une affaire protocolaire. Quittant en 1882 la Méditerranée pour rejoindre le Pacifique Sud, le *midship* Bertram Mordaunt Chambers entreprend d'apprendre l'espagnol sur les recommandations d'une vieille aristocrate, amie de sa mère. De retour en Méditerranée, sa connaissance de l'espagnol facilite grandement son travail en Espagne et lui permet, en 1904, de s'entretenir assez longuement avec des Smyrniotes sépharades dont la langue, le judéo-espagnol ou *ladino*, ne le surprend pas outre mesure (Bertram Mordaunt Chambers, *Salt Junk*, op. cit., p. 74, 325).

66 Lady Bouchier, *Selections from the Letters (Private and Professional) of sir Henry Codrington*, op. cit., t. II, p. 391-392.

Détaché à la fin des *French Wars* en Italie où il mène durant une décennie des campagnes hydrographiques en s'appuyant sur de solides amitiés locales, William Henry Smyth laisse un tableau admiratif de ses homologues napolitains et espagnols, très éloigné de l'image de déclin qui enveloppe alors la plupart des récits des voyageurs insulaires. La guerre de Crimée, durant laquelle les forces coalisées turques, britanniques, piémontaises et françaises combattent en mer Noire, annule en partie les images méprisantes accablant les armées ottomanes depuis les revers de Tschémé (1770) et surtout les deux crises de Syrie (1833-1840). Admirés pour leur endurance, leur sobriété et leur calme, les soldats turcs transportés sur des navires de guerre anglais ont favorablement impressionné les marins britanniques, qui nouent avec leurs homologues ottomans des relations amicales, facilitées par une commune connaissance du français. Ces sympathies collectives et individuelles résistent au temps comme à l'hostilité des campagnes de presse. Déployés au Levant en 1860 comme en 1878, les vétérans de la guerre de Crimée se réjouissent d'y retrouver d'autres *Crimean war heroes* turcs qui facilitent leurs approvisionnements ou leurs missions⁶⁷. Moins souvent exprimée, la solidarité générationnelle et sociale est une autre passerelle vers « l'Autre méditerranéen ». Issu de la meilleure société aristocratique, lord Clarence Paget commence sa carrière en Méditerranée et sympathise avec le rejeton d'une ancienne et noble famille maltaise, Savario Gatt, dont l'amitié, renouvelée par plusieurs séjours en Méditerranée, permet au marin de comprendre les racines de l'hostilité anglo-maltese⁶⁸. De longues missions propices à l'amitié comme à l'apprentissage des parlers locaux jettent enfin d'autres passerelles par-delà les ethnotypes hérités et en construction. Parcourant la Sicile et la Sardaigne dans les années 1820, le capitaine de vaisseau William Henry Smyth emploie sa connaissance du latin, du corse et de l'italien pour se familiariser avec les principaux dialectes insulaires⁶⁹. En parcourant l'île de Rhodes et la Lycie dans les années 1840, le commandant Spratt et ses compagnons se trouvent, presque sans intermédiaires, au contact de populations chrétiennes et musulmanes, hellénophones ou non. Surpris par la cordialité de l'hospitalité musulmane, les voyageurs, qui parlent et comprennent le grec, s'étonnent également de la non-réclusion des campagnardes dont les habits ne diffèrent guère de ceux que portent leurs compatriotes chrétiennes⁷⁰. Autant

67 « À Rhodes, je rencontraï un vieil ami, Achmet Pacha, gouverneur général ou Mushir de l'Archipel. Lui et moi avions commandé un vaisseau de ligne en mer Noire [...] » (Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget, op. cit.*, p. 327).

68 *Ibid.*, p. 137-138, 204-207.

69 William Henry Smyth, *Sketch on the Present State of the Island of Sardinia, op. cit.*, p. 148-154.

70 Thomas Abel Brimage Spratt et Edwards Forbes, *Travels in Lycia, Milyas and the Cibyritis*, t. II, p. 5.

d'indices d'une similitude entre le soi et l'autre qui expliquent l'intérêt amical que Spratt porte aux musulmans de culture grecque dont son *opus* sur la Crète, publié en 1865, dit le plus grand bien⁷¹.

REGARDS MARINS : REGARDS SINGULIERS ?

L'archéologie d'un imaginaire collectif pose de sérieuses difficultés méthodologiques, puisqu'il s'agit de retrouver les différentes étapes (scolaires, professionnelles, nationales), de la construction des représentations, sans perdre de vue l'impact des événements qui bousculent les poncifs et parfois les inversent⁷². Cette recherche paraît d'autant plus difficile à mener pour le milieu naval victorien que les études des aspirants officiers ne se déroulent pas dans un cadre scolaire et professionnel uniforme avant la seconde moitié du siècle et ne sont pas alors connues dans le détail, si l'on excepte le Service hydrographique dont les cadres suivent avec beaucoup de soin l'instruction scientifique et littéraire des aspirants officiers⁷³.

Pour autant, les traits familiaux et sociopolitiques des officiers de marine britanniques sont assez nets pour qu'il soit possible de reconstituer leur vision des mondes britannique et étranger. Les officiers de marine partagent avec les milieux éduqués et dominants dont ils sont issus une vision du monde eurocentrée, hiérarchisée et réformatrice, largement héritée des Lumières anglo-saxonnes, sur laquelle se superposent tout au long du XIX^e siècle les valeurs de l'impérialisme, les thèses raciales, mais également les idées maîtresses de l'orientalisme et du balkanisme⁷⁴. C'est dans cette vision complexe que doivent être replacées la plupart des observations navales sur les sociétés maghrébines, proche-orientales et balkaniques.

Une perception banale du déclin et du sous-développement méditerranéens

Suivant une catégorisation semi-officielle en cours à l'époque victorienne, le monde est perçu à l'aune de trois critères distincts, mais associés : la puissance matérielle, une administration régulière, le libéralisme politique enfin. Le premier cercle rassemble les nations « civilisées », prospères et constitutionnelles, dont le Royaume-Uni et les États occidentaux forment l'hypercentre. La catégorie

71 Thomas Abel Brimage Spratt, *Travels and Researches in Crete*, *op. cit.*, t. 1, p. 174-176, 329-330.

72 Colonel Frédéric Guelton, « Georges Scott et la fabrication de l'information : un illustrateur français avec l'armée grecque en 1913 », dans Catherine Horel (dir.), *Les Guerres balkaniques (1912-1913). Conflits, enjeux, mémoires*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2014, p. 265-276.

73 Andrew Lambert, *Franklin*, *op. cit.*, p. 24-25.

74 Thomas W. Gallant, *Experiencing Dominion*, *op. cit.*, p. 18.

des États semi-civilisés regroupe les pays que l'obscurantisme et le despotisme ont menés soit à la déchéance économique soit à la domination étrangère. Un troisième monde, tout de violences et d'oppressions, rassemble les territoires prétendument sans administration, tels les royaumes d'Afrique de l'Ouest, et de vieux États, tels la Chine, que leurs archaïsmes et leur isolement ont menés à l'anarchie comme au déclin. Alors que des régions entières (l'Afrique de l'Ouest, l'Amérique latine, l'Asie du Sud-Est) entrent sans difficulté dans une seule catégorie, le monde méditerranéen oscille, selon les régions, entre le plus haut niveau de civilisation et la sauvagerie.

298

Si le Piémont, la Lombardie-Vénétie, le Languedoc comme la Provence sont des territoires bien administrés et sûrs, la nonchalance des fonctionnaires espagnols, grecs et ottomans, la fréquence des coups d'État et des insurrections en Catalogne, en Grèce, en Italie centrale comme dans le royaume de Naples, les errements budgétaires puis l'endettement de la Tunisie et de l'Égypte sont autant d'indices d'un sous-développement administratif. Au-delà des grands ports, voire d'un très mince liseré côtier, la vendetta, le clanisme, le brigandage et les violences interconfessionnelles vouent enfin les sociétés méditerranéennes à l'anarchie qui, du Rif aux montagnes libanaises, alimente d'importantes « zones grises ». Sous l'influence du libéralisme cobdenite et des mouvements pro-italiens et philhellènes, le regard britannique sur le monde méditerranéen s'est teinté de compassion et d'optimisme au milieu du siècle. La légitimité d'une politique d'ingérence réformatrice est alors communément admise⁷⁵. Les doctrines impérialistes et raciales opposent toutefois à cet espoir l'étrangeté et le métissage des populations helléniques (grecques, ioniennes, chypriotes), mais également maltaïses ou levantines, que leur ancestrale dégradation morale voue à la tutelle étrangère. Les perceptions navales britanniques des territoires méditerranéens s'inscrivent dans cette perception méprisante d'un monde méditerranéen qui semble largement rétif au progrès.

Une Méditerranée plurielle tout d'abord, où les frontières entre civilisation, semi-civilisation et sauvagerie sont incertaines et mouvantes. Sous la plume du capitaine de vaisseau Smyth, la Sardaigne de la fin des années 1820 apparaît comme une périphérie appauvrie par la superstition et l'isolement, encore pétrie d'influences puniques et musulmanes, mais où les Piémontais combattent la vendetta et bâtissent un ordre propice au développement agricole⁷⁶. Quelques jours après avoir loué les progrès économiques et scolaires

75 Suzane Saïd, « The Mirage of Greek Continuity: On the Uses and Abuses of Analogy in Some Travel Narratives from the Seventeenth to the Eighteenth Century », dans William V. Harris (dir), *Rethinking*, op. cit., p. [268]-293.

76 William Henry Smyth, *Sketch of the Present State of the Island of Sardinia*, op. cit., 1828, p. 128-224.

accomplis par ses compatriotes dans les îles Ioniennes, la vue de l'île désolée de Chios, le 23 juillet 1827, accable de tristesse l'amiral Codrington qui rapporte le témoignage épouvanté de son pilote grec. Parcourant à plusieurs reprises l'Italie du Nord dans les années 1820, Adolphus Slade avoue son étonnement devant les progrès matériels qu'il décrit dans le détail⁷⁷. Visitant Alger en 1867, l'amiral Paget oppose la sauvagerie de l'ancienne province barbaresque, qu'il avait entraperçue quatre décennies auparavant, à la colonie bien administrée par la France dont l'œuvre agricole et la détermination le marquent particulièrement⁷⁸. La vision dominante du monde méditerranéen est toutefois celle d'un incurable déclin indigène dont le fanatisme, le clientélisme et l'ignorance sont les principaux moteurs. Navré de la relégation brutale des lépreux crétois par leurs compatriotes, l'hydrographe Spratt voit dans leur inhumanité « un des meilleurs indices que [...] la maturité nécessaire à l'autonomie crétoise fait encore défaut », puisque « le degré de moralité publique » d'un État civilisé se juge aux efforts menés pour « le relèvement des plus pauvres⁷⁹ ». Sur cette trame dominante de poncifs enveloppant les contrées et les sociétés méditerranéennes, se superposent les ethnotypes qui s'attachent aux mondes montagnards et musulmans. En soulignant l'esprit d'indépendance des Sfakiotes de la Montagne blanche et des autres communautés chrétiennes insulaires, le même Spratt reproduit à l'échelle de la Crète ce que l'opinion instruite pense des sociétés écossaises ou suisses, prétendument vouées par leurs milieux à la liberté comme à l'individualisme⁸⁰. L'association des mots « islam », « turc », « désordre » et « appauvrissement » sous la plume des amiraux Smyth, Paget et Lyons ne peut guère surprendre leurs lecteurs convaincus de l'apathie atavique des Turcs et des musulmans.

Juger les États en marins

À ces vues très convenues se superposent des perspectives professionnelles qui donnent tout son intérêt au regard naval. À la différence des voyageurs et des touristes, dont le dépaysement et le divertissement sont les grandes motivations, les expatriés sont au service d'une mission – scientifique, religieuse, commerciale, politique ou militaire – qui occupe une place importante dans leur vie. L'accomplissement de la tâche confiée, les considérations professionnelles et corporatistes, les pratiques du métier forment – qui en serait surpris? – le fond des correspondances et des écrits privés des expatriés. Ordinairement, les récits navals s'attardent sur les ports de guerre, la marche des escadres

77 Sir Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece*, op. cit., t. I, p. 20-40.

78 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, op. cit., p. 266-269.

79 Thomas Abel Brimage Spratt, *Travels and Researches in Crete*, op. cit., t. I, 266-268.

80 *Ibid.*, p. 53-54.

étrangères, les pratiques de recrutement, de formation et de promotion des marines étrangères. L'autonomie du propos varie considérablement selon les spécialisations, les personnalités et leur degré d'instruction. Le seul ouvrage que l'amiral sir William Fanshawe Martin (1801-1895), ancien chef du *Malta Squadron* (1860-1863), consacra à la Méditerranée est un court essai, publié en 1879, consacré à l'utilité militaire de Chypre sans mêler à son propos ses souvenirs ou des anecdotes⁸¹. Dans ses mémoires, l'amiral sir Percy Scott, un des grands réformateurs de l'artillerie navale édouardienne, envisage sous le seul aspect militaire et technique la campagne d'Alexandrie (1882) et sa carrière ultérieure⁸². Le degré d'instruction nuance considérablement la part des choses navales dans les récits. Les propos de John Fisher sur les Marocains, les Espagnols et les Maltais ne dépassent pas l'esquisse méprisante ou sommaire⁸³. Les traditions encyclopédiques, héritées des Lumières, leur profonde culture classique et la diversité de leurs amitiés savantes conduisent en revanche les hydrographes à considérer avec curiosité les dimensions, culturelles, confessionnelles, économiques des sociétés observées (Sicilienne, Sarde ou Crétoise), et donnent une richesse particulière à leurs anecdotes comme à leurs observations générales⁸⁴.

Précision et déformations du regard naval : les officiers ottomans sous le regard d'Adolphus Slade et de Clarence Paget

Le regard naval que les marins britanniques portent sur la Méditerranée est jaloux et fier d'une supériorité acquise de haute lutte. Les rencontres des escadres françaises et britanniques donnent lieu, dans tous les récits, au jeu ambigu des comparaisons douces-amères que dominant, avant les années 1905-1914, les valeurs clés de la Marine post-nelsonienne : la propreté des navires, la rapidité et l'excellence des manœuvres au port et sous voiles, comme la tenue des hommes à terre⁸⁵. Porté par le désir de conserver toujours la première place, ce regard jaloux juge exactement les traits techniques, nautiques et logistiques des flottes étrangères. L'impact de débats sur l'évolution des forces armées insulaires n'est pas toutefois sans le troubler voire l'aveugler, ce dont témoignent les considérations des amiraux Slade et Paget sur la marine ottomane.

81 Sir William Fanshawe Martin, *Cyprus as a naval Station and a place of Arms*, London, Harrison, 1879.

82 Sir Percy Scott, *Fifty years in the Royal Navy*, *op. cit.*, p. 46-57.

83 Arthur J. Marder, *Fear God and Dreadnought*, *op. cit.*, t. 1, p. 196.

84 National Maritime Museum (NMM), *Spratt Papers* 2-11, s. d. (vers 1851) ; William Henry Smyth, *The Mediterranean*, *op. cit.*, p. 68, 104-209, 210-470.

85 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, *op. cit.*, p. 282-287 ; Sir Cyprian Bridge, *Some Recollections*, *op. cit.*, p. 197-198.

Connaissant bien les forces armées turques⁸⁶, ces deux officiers saisissent, à très juste titre, la fragilité des ressources logistiques et industrielles nationales, souvent à l'extrême limite de la pénurie ou de l'effondrement, mais également l'irrégularité de l'effort financier⁸⁷. Pour autant la principale faiblesse de la Marine turque que désignent Adolphus Slade et lord Clarence Paget, est le manque d'esprit de corps des officiers, ce dont les méthodes de sélection sont responsables. Adolphus Slade dénonce, en 1833, la nomination de pages royaux, peu instruits, à des postes de commandement administratifs et militaires⁸⁸. Dans ses souvenirs, rédigés à la fin des années 1860, l'amiral Paget, stigmatise également le favoritisme monarchique, non sans noter l'exquise courtoisie des officiers de haut rang qui témoigne d'une éducation palatiale soignée⁸⁹.

Cette vision monochrome et convenue du favoritisme oriental est en partie fautive puisque la sélection des administrateurs civils et des officiers ottomans passe progressivement par le filtre des écoles spécialisées, de valeur inégale certes, et par des voyages de formation à l'étranger⁹⁰. Les raisons principales des difficultés navales ottomanes tiennent moins aux hommes qu'aux moyens administratifs et budgétaires, insuffisants, comme à la prééminence des enjeux continentaux. En insistant sur une seule cause, le favoritisme monarchique, Paget et Slade ont-ils projeté un stéréotype orientaliste convenu et compréhensible de tous ? Sans doute, mais il n'est pas impossible de trouver dans leur propos une forme d'apologie d'un système de nomination du haut commandement et de la haute administration britanniques alors très attaqués pour leur favoritisme.

Dans les quatre décennies qui suivent les *French Wars*, alors que la Marine gère difficilement la carrière de milliers d'officiers, le bon renom familial, une certaine fortune, des appuis administratifs et politiques ont été les ressorts naturels et avoués de toute « belle » carrière navale⁹¹. Reculant très lentement devant un système plus ouvertement méritocratique, ce patronage naval conserve néanmoins un fort crédit jusqu'à la Grande Guerre⁹². L'habileté des thuriféraires de ce système est de l'avoir associé à l'esprit des temps nouveaux. Si les carrières des meilleurs marins britanniques (Saumarez, Nelson, Parker, Martin) ont toutes bénéficié d'appuis navals et politiques, le favoritisme dont

86 Lord Paget et Sir Adolphus Slade avaient connu la marine ottomane des *tanzîmât* et contribué à son apogée au lendemain de la guerre de Crimée durant laquelle l'un et l'autre avaient servi en mer Noire.

87 Augustus Phillimore, *Admiral of the Fleet*, op. cit., vol. 3, p. 50.

88 Sir Adolphus Slade, *Travels*, op. cit., p. 135-136.

89 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, op. cit., p. 232.

90 François Georgeon, *Abdülhamid II. Le sultan calife*, Paris, Fayard, 2003, p. 246-247 ; Daniel Panzac, *La Marine ottomane. De l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, Paris, CNRS Éditions, 2009, p. 346-349.

91 Augustus Phillimore, *The Last of Nelson's captains*, op. cit., p. 396-397.

92 *Id.*, *The Life of Admiral of the Fleet Sir William Parker*, op. cit., t. III [1880], p. 264.

ils bénéficièrent, soulignent leurs biographes, exigeait en contrepartie de grands talents, beaucoup de zèle, l'exercice enfin de commandements variés. Inégalitaire certes, le favoritisme naval non seulement produisait de grands marins, mais entretenait l'esprit de corps par la considération universelle dont jouissaient des chefs veillant sur la carrière de jeunes officiers talentueux, moins fortunés ou sans réseau familial. En stigmatisant le patronage « à l'ottomane », Slade et Paget opposaient, non sans habileté, ce « mauvais » favoritisme, destructeur de tout esprit de corps, au patronage « à l'anglaise », seul capable de fournir des « Saumarez » et des « Nelson ».

302

À l'exception de la littérature viatique savante, la perception navale de la Méditerranée au XIX^e siècle s'inscrit donc sans aucun relief propre dans la construction savante, touristique et journalistique d'un monde méditerranéen, véritable marche de la civilisation libérale et industrielle, où l'emprise occidentale, indéniable et bénéfique, bute sur l'isolement, l'apathie et le fanatisme. Faute de temps, contraints de travailler avec des intermédiaires pour se faire entendre et pour comprendre les enjeux locaux, les marins ont très rarement une connaissance intime des sociétés méditerranéennes, « occidentalisées » ou non. Mais leur représentation globale, somme toute banale, des mondes méditerranéens n'exclut pas la connaissance exceptionnelle de certains territoires, telles la Crète et la mer Noire au milieu du siècle, ni l'émergence d'une mémoire professionnelle que ses critères comme sa géographie des risques et des loisirs singularisent partiellement. En ce sens seulement, on peut parler d'un regard naval sur la Méditerranée.

Édouard Delobette

Chercheur associé au CRHQ, université de Caen

Tout le fondement et la cause de toutes les richesses de l'Europe sont le blé, le vin, le sel et la toile.

Pierre Le Pesant de Boisguillebert,
*Détail de la France sous le règne présent*¹.

L'historiographie des petits ports et havres du royaume de France sous l'Ancien Régime retient désormais l'attention des chercheurs². Cet indéniable intérêt est suscité par la question plus générale de l'emprise monarchique accrue sur les littoraux au cours de l'époque moderne³. Les historiens des façades atlantique et méditerranéenne ont été les premiers à orienter la recherche scientifique dans cette voie, notamment pour la question des échanges au cabotage demeurée encore mal connue ou sous-estimée pour certaines périodes⁴.

- 1 Cité par Pierre Dockès, *L'Espace dans la pensée économique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Flammarion, coll. « Nouvelle bibliothèque scientifique », 1969, p. 179.
- 2 Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997 ; André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg (dir.), *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1995, p. 439-455 ; Gérard Le Bouëdec et Sylviane Llinarès, « Le port comme lieu de conflit d'autorité (XVI^e-XIX^e siècles) », *Les Cahiers du CRHQ*, n° 1, en ligne, disponible à l'adresse : <http://www.unicaen.fr/mrsh/crhq/cahiers/page-article.php?num=311&ch=6>, mis en ligne le 5 janvier 2009, consulté le 27 mars 2017 : « Le XVII^e siècle constitue un tournant. Le nouveau discours sur le littoral est sans ambiguïté : l'État doit le contrôler car il est en fait un espace stratégique comme frontière et comme point d'appui de sa politique de projection océanique qu'elle soit militaire ou marchande. Il en résulte une militarisation accrue du littoral, certes à travers les fortifications, mais, et c'est nouveau, avec de grands équipements militaires portuaires. D'ailleurs, le choix se porte sur des sites en eau profonde pour limiter les aménagements. Leur double dimension portuaire et industrielle pour la construction de flottes spécialisées de gros tonnages en fait des gros consommateurs d'espaces littoraux d'autant que ces créations parfois *ex-nihilo* s'accompagnent de créations urbaines. »
- 3 André Lespagnol, « État mercantiliste et littoral dans la France des XVII^e-XVIII^e siècles. Une première forme d'aménagement de l'espace littoral », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 349-358.
- 4 Lucien Bély (dir.), s. v. « Cabotage », *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 4^e éd., 2010, p. 190 ; Gilbert Buti (dir.), *Rives méditerranéennes*, n° 13, « Cabotage et réseaux portuaires

Grande province maritime, la Normandie ne pouvait être en reste. Certes, les petits ports et havres normands contribuent peu en valeur à la production de la richesse française au XVII^e siècle, période qui nous intéresse tout particulièrement ici. Mais de ce peu de choses à l'échelle macroéconomique, les communautés littorales et maritimes retirent toute leur subsistance, voire leur survie parfois, et c'est là un point essentiel de l'histoire socioéconomique et maritime des ports de la Manche⁵.

Le croisement de sources inédites avec des correspondances, des registres de l'amirauté du Havre, des ressources cartographiques diverses et des travaux publiés montre que les situations comme les fonctions portuaires sont très contrastées en Normandie littorale parce que le réseau de cabotage ou de bornage offre une structure fort complexe. La forte densité des pêches et des échanges côtiers, les variations économiques liées à leur activité comme leur complémentarité dans le tissu économique des généralités conduisent aussi l'État à intervenir par le biais de l'intendant.

304

DES FONCTIONS PORTUAIRES TRÈS CONTRASTÉES.

Les petits ports et havres de la province, situés aux étages infra et mésoéconomique du royaume⁶, n'ont, à quelques rares exceptions près, jamais su véritablement capter l'attention de l'État en raison de leur potentiel naval fort réduit, hormis la levée de matelots pour le service du roi⁷. L'existence de ces microécoumènes littoraux aux représentations culturelles et religieuses parfois dissemblables⁸ n'intéresse donc que très ponctuellement le pouvoir royal

en Méditerranée », 2003 ; Gilbert Buti et Gérard Le Bouëdec (dir.), *Rives méditerranéennes*, n° 35, « Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (XV^e-XIX^e siècle) », 2010.

- 5 Matthieu Arnoux et Jacques Bottin, « La Manche : frontière, marché ou espace de production ? Fonctions économiques et évolution d'un espace maritime (XIV^e-XVII^e siècles) », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII* [Actes du 37^e colloque international de Prato, 11-15 avril 2005], Firenze, Istituto internazionale di storia economica F. Datini/Lemonnier, 2006, p. 875-906.
- 6 Michel Bochaca et Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007 ; Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013. La thématique portuaire fait régulièrement l'objet de colloques : Éric Wauters (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, actes du colloque Rouen-Le Havre, 28-29 mai 1998, Rouen, Presses universitaires de Rouen-Le Havre, 1999 ; Journées d'études de la Société française d'histoire urbaine et du centre de recherche en histoire quantitative, UMR 6583/CNRS/CRHQ-UCBN, *Les Zones portuaires. Aménagements, réaménagements, réhabilitation de l'Antiquité à nos jours*, Caen, 16-17 janvier 2014.
- 7 Gijs Rommelse, « Y a-t-il eu une révolution navale au début de l'époque moderne ? Les relations entre la raison économique d'État et la guerre maritime », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, « Marine, État et Politique », 2011, p. 239-257.
- 8 Gérard Le Bouëdec, « L'évolution de la perception des zones côtières du XV^e au XX^e siècle », dans Frédéric Chauvaud et Jacques Péret (dir.), *Terres marines. Études en hommage*

avant les premières inspections générales du XVIII^e siècle, conduites par Sicard, Le Masson Du Parc ou Chardon.

La pêche côtière et le petit cabotage, souvent présentés comme des trafics peu valorisants pour leurs acteurs, commandent au sein des communautés littorales et maritimes une répartition socioéconomique des tâches très précise selon le rapport classique travail/capital. À Granville, par exemple, le fructueux débit de la morue sèche qui s'effectue à Bordeaux, en Espagne, à Marseille et en Italie, est jalousement tenu par les marchands bourgeois granvillais. Mais la cueillette des huîtres et la pêche du poisson frais ne regardent que le menu peuple⁹. En dépit de leur indéniable existence économique fondée sur les nombreux groupes de petits armements de pêche côtière densément alignés sur le cordon littoral, les activités des havres d'échouages restent difficiles à saisir dans la documentation malgré les approches méthodologiques proposées¹⁰.

L'activité halieutique de base, partagée communément par la plupart des havres d'échouage du pays de Caux et de Basse-Normandie, est la petite pêche au poisson frais, désertée depuis longtemps par les grands ports marchands. Ainsi, la pêche au poisson frais n'existe plus qu'à titre anecdotique au Havre,

à D. Guillemet, Rennes, PUR, 2005, p. 29-37 ; Le choix de retenir des noms de saints pour les baptêmes des navires varie fortement d'une communauté littorale à l'autre : Jean Lepage, « Les saints protecteurs de navires dans la Normandie des XVIII^e-XIX^e siècles », *Annales de Normandie*, 30^e année, n° 1, 1980, p. 35-53.

- 9 La question reste pourtant discutable selon l'époque à laquelle l'on se place : Archives départementales de la Seine-Maritime (ensuite AD 76), 204 BP 5, l'affaire jugée en appel de l'amirauté de Granville opposant Ollivier Le Pelley, sieur de Basselandes, demandeur et propriétaire du navire la *Chaste Fleur* dont la coque aurait été crevée en entrant au havre de Granville par l'ancre du bateau dont est propriétaire Jean Le Bouteiller et commandé en pleine saison de pêche des « huîtres en escalles » par Artur Le Boucher, maître-pilote et défendeur, 1648. Dans les deux cas, la propriété du navire n'appartient pas au maître, signe de la division très nette du travail et du capital.
- 10 Voir le schéma évolutif du classement typologique des ports « complets » et « incomplets », notamment les définitions de *portus* et *habulum* proposés par Marcel A. Hérubel, *L'Homme et la Côte. Étude d'économie maritime*, Paris, Gallimard, 1936, p. 125 ; André Zysberg, « De Honfleur à Granville. Bâtiments de commerce et de pêche au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle », *Cahiers des Annales de Normandie*, n° 24, « Recueil d'études offert à Gabriel Désert », 1992, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0570-1600_1992_hos_24_1_4085, consulté le 24 mai 2017 : « Des activités telles que le cabotage à court et même très court rayon d'action, le va-et-vient des chasse-marées et la cueillette des huîtres font vivre les communautés proches du rivage sans les déraciner [...] Entre Honfleur et Granville, la pêche, sous toutes ses formes, au poisson frais, au maquereau, au hareng et à la morue, et en toute saison, a joué un rôle essentiel » (*loc. cit.*, p. 222) ; Christian Pfister-Langanay, « La Basse-Normandie, sa flotte et son commerce en 1683-1686 », dans *Les Normands et la Mer* [Actes du 25^e congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Cherbourg, 4-7 octobre 1990], Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île de Tatihou, 1995, p. 192-199 ; Jack Lepetit-Vattier, « Aspects de l'activité maritime du port de Barfleur et de ses environs dans le notariat de même nom (XVII^e-XVIII^e siècles) », *ibid.*, p. 378-379. Pour une autre méthodologie d'étude des communautés littorales au XX^e siècle, voir Daniel Clary, « L'approche systémique comme méthode d'étude des sociétés littorales et de leurs milieux. Applications à la Basse-Normandie », *Norois*, n° 133-135, 1987, p. 109-118.

comme l'indique un rapport de mars 1712. Les pilotes lamaneurs du port ne se livrent à cette pratique que lorsqu'il n'y a pas de vaisseaux sur rade¹¹. Cette activité de prédation halieutique sur les franges de l'estran, parfois associée depuis fort longtemps aux pêcheries sédentaires du rivage¹², constitue bien souvent l'unique ressource des nombreuses petites communautés littorales les plus pauvres¹³. L'absence totale de tout site propre à établir une infrastructure portuaire, même rudimentaire, limite bien évidemment le tirant d'eau des embarcations et restreint considérablement la possibilité d'une large diversification des activités maritimes¹⁴. Dans l'étendue de la juridiction de l'amirauté de Barfleur se trouvent quatre anses, petits havres ou criques « qui servent de posée et de retraite aux bateaux pêcheurs du rivage ». D'autres havres d'échouage combinent la pêche au poisson frais avec, pour certains maîtres et équipages, la pêche en haute mer : à Arromanches, Anelles et Ver

306

[...] il y a de petits ports et vaisseaux pour la pesche du poisson seulement, à la réserve de la paroisse d'Armanches [Arromanches] où il y avoit deux vaisseaux qui alloient à la pesche des harancs et des maquereaux. [...] à Armanches et Annelles, il y a quelques petits bateaux pêcheurs, les uns de un tonneau, les autres de 2-3 tonneaux pour la pêche au poisson frais¹⁵.

Ainsi, sur le rivage de l'élection de Carentan, les habitants « vivent dans l'indigence et ne s'occupent qu'à leur pesche de laquelle ils ne vivent qu'avec

11 AD 76, 216 BP 21, rapport du 2 mars 1712 ; Éric Dardel, *La Pêche harenguière en France. Étude d'histoire sociale*, Paris, PUF, 1941, p. 161-162. Le Havre arme à Terre-Neuve et au hareng au XVI^e siècle, puis se spécialise dans la pêche terre-neuvière au siècle suivant. Il y a encore six harenguiers armés au Havre en 1671, rejoints dans cette pêche par quelques bâtiments terre-neuviers après leur décharge au retour de la grande pêche. L'armement au hareng disparaît plus précocement dans les petits ports et havres des fonds d'estuaire comme celui de Pont-Audemer depuis le XVI^e siècle et décline au cours du XVII^e siècle sur le littoral de la Manche, à l'exception notable de Dieppe et des petits ports situés en amont : « Il y avoit sur cette seule partie des costes de Normandie, au bourg d'Ault et autre port vingt à vingt-quatre gros bastimens occupez une partie de l'année à ceste pesche et l'autre partie à la pesche du harang et dix autres petits bastimens qui peschoient aussi à la drague pendant une bonne partie de l'année... » (AD 76, 204 BP 75, *Mémoire pour obtenir le rétablissement de la drague ou dreige*).

12 Denis Binet, « Des poissons dans les pêcheries », *Terre de pêcheries. 4 000 ans d'archéologie et d'histoire sur le littoral de la Manche*, Bayeux, OREP Éditions, 2012, p. 100-107.

13 Éric Barré, Elisabeth Ridel et André Zysberg (dir.), *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral* [actes du colloque du Musée maritime de l'île de Tatihou, 29 juin-1^{er} juillet 2000], Caen, CRHQ, 2005.

14 Thierry Sauzeau va jusqu'à parler de la « tyrannie du tirant d'eau » pour les petits havres du pertuis saintongeais : « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 91. Il distingue pour le littoral saintongeais une gamme portuaire classée en cinq types : ports d'exportation monoactifs, ports de rupture de charge, ports de pêche, ports mixtes et ports d'entrepôt.

15 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700*, Paris, Éditions du CTHS, 1998, p. 310.

peine, n'allant au poisson qu'au bord de la mer qu'avec des ammesons et de petits filets¹⁶ ». La misère de ces communautés de l'éstran atteint parfois un point de tension extrême dans une conjoncture particulièrement difficile. Des matelots du havre de Gouville et des paroisses circonvoisines partent chaque année après leur labeur en « marauderies » ou en « Horquinage pour gueuzer » en Flandre et en Hollande pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, « ce disant pauvres matelots qui ont perdu leurs barques, les vieux y meine mesme les jeunes¹⁷... ». Ces comportements endurcis, indifférents au malheur de soi ou des autres, justifient aussi la réputation sulfureuse de naufrageurs accolée aux communautés littorales par la légende noire¹⁸.

Il est nécessaire de bien distinguer dans les trafics de ces petits ports ce qui relève de l'armement à la pêche côtière purement local, faute d'un capital de départ suffisant pour le bornage, aussi modeste puisse-t-il être, de ce qui appartient aux armements extralocaux financés par des moyens plus importants car liés au cabotage. Au bourg d'Isigny, « dont la rivière porte batteau, et va à la mer, [...] ceux qui servent de matelots peschent seulement du poisson dans les costes ny aiant aucuns vaisseaux que ceux que les marchands y font venir pour porter leurs marchandises¹⁹ ». La distribution marchande des produits de la pêche côtière en Basse-Normandie est d'ailleurs loin d'être négligeable : elle procure un intéressant complément de ressources par l'ampleur de son aire d'achalandage à l'intérieur de la généralité²⁰. À ce titre, Port-en-Bessin figure comme l'exemple le plus abouti d'un actif port de pêche mais de médiocre cabotage, dont les qualités nautiques restent superbement ignorées de la Marine royale.

Le bassin des Évêques a été creusé à Port-en-Bessin, vers 1475, sur un littoral totalement dépourvu de port entre l'estuaire de l'Orne et les Veys²¹. Deux parties le composent : la première sert de retenue de chasse pour le curage du bassin à marée basse ; la seconde abrite les bâtiments de pêche et de commerce²².

16 *Ibid.*, p. 108, 310 : « Il y a encore une autre petite rade en la paroisse de Grandcamp où il y a quelques petits vaisseaux qui vont à la pesche sur cette coste sans aller ailleurs. »

17 *Ibid.*, p. 320, 444.

18 Alain Cabantous, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993.

19 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 309.

20 *Ibid.*, p. 417 : quelques habitants des paroisses du bord de mer de l'élection de Coutances « avoient de petits batteaux avec lesquels ils alloient à la pesche trois à 4 lieües en mer, et le poisson qu'ils peschoient avec celluy qui étoit pris dans les pescheries, estoit porté dans les villes et bourgs esloignez de 8, 12 et 15 et vingt lieües de la mer [...] ».

21 Archives nationales (ensuite AN), *Mar*, D/2 57, dossier n° 751, plan de la côte du Bessin, XVIII^e siècle.

22 Marie-Pierre Legrand, « Un port de pêche : Port-en-Bessin et ses aménagements », *Annales de Normandie*, 58^e année, n° 3-4, 2008, p. 135-136 ; AN, *Mar*, D/2 94 à 226, dossier volumineux sur le projet de construction d'un nouveau port à Port-en-Bessin entre 1753 et 1787.

L'absence d'entretien des écluses, digues et jetées ainsi que le défaut de curage du bassin au cours du XVII^e siècle finirent par rendre le port inaccessible aux navires de pêche et de commerce de fort tonnage : « Les navires et bateaux de vingt cinq a trente tonneaux peuvent entrer à Port en pleine mer, si le havre était parfait des navires de deux a trois cents tonneaux pourraient y entrer a la pleine mer... ». Il est d'ailleurs déclaré impropre à l'établissement d'un port de guerre lors de la chevauchée de Colbert de Terron en 1664. Pourtant, Port-en-Bessin jouit d'une excellente situation d'escale sur la côte du Bessin, à mi-chemin entre la baie des Veys à l'ouest et l'estuaire de l'Orne à l'est :

Du temps de mon prédécesseur, M. de Chamillard, des bateaux des communes de Sainte-Honorine-des-Pertes et de Port-en-Bessin se livraient à la grande pêche et au commerce [...] il y avait autrefois 15 ou 18 vaisseaux et à présent il n'y reste plus que deux qui portent des marchandises au Havre et à Rouen, avant la guerre ils allaient à la pêche des harengs et des maquereaux, et ceux qui restaient en laditte parroisse peschaient du poisson pour vendre dans la ville²³.

308

C'est de plus un « petit port très bon pour donner retraite aux bâtimen[t]s poursuivis par les corsaires » : Port-en-Bessin remplace avantageusement Isigny le temps d'un conflit maritime avec l'Angleterre ou les Provinces-Unies pour rassembler sous escorte les flottes des caboteurs de beurre en partance vers la Basse-Seine²⁴. En réalité, Port-en-Bessin subit les effets de sa situation géographique trop excentrée par rapport au centre de gravité économique du Bessin, de la motivation financière très limitée des élites envers l'investissement maritime, de la faiblesse des débouchés vers son arrière-pays immédiat, de l'insuffisance notoire d'un minimum d'infrastructure routière et, surtout, du poids de la spécialisation de ses armements de pêche. Aucun navire n'entre à Port-en-Bessin ou dans le havre de Sainte-Honorine autre que ceux qui appartiennent aux maîtres de bateaux de Port ou à d'autres personnes « gentilhommes et gens circonvoisins », « lesquels bateaux vont seulement à la pêche des harengs, maquereaux et poisson frais sur les côtes du royaume et

23 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 310 ; Raoulin Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer ou le Véritable guide des pilotes côtiers; où il est clairement enseigné la manière de naviguer le long de toutes les côtes de France...* [Le Havre, imprimerie Jacques Gruchet, 1684], Le Havre, PJDG Faure impr., 1763, p. 14 : « [...] Bourg de pêcheurs, nommé Port en Bessin, il y a quantité de bateaux que l'on monte sur la grève avec des cabestans ». Sur ces cabestans, voir au Musée maritime de Tatihou (Manche), le tableau d'Eugène Lepoittevin, *La Grève de Port-en-Bessin*, huile sur toile (1832), ainsi que plusieurs lithographies de Charles Mozin au musée de Trouville-sur-mer.

24 *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 133 ; AN, *Mar*, G 240, dossier 1, arrêt du parlement de Rouen sur les chargements à Isigny, 1746.

porter quelques voyages de beures, sildres, pierres et autres marchandises en la ville de Rouen²⁵... ».

En d'autres lieux de la côte, le calendrier saisonnier fait habilement alterner les armements des pêches, le cabotage, les récoltes huîtres sur certains sites, et se complète, quand cela est possible, par des activités agricoles²⁶. Le relatif dynamisme de certains armements bas normands doit donc beaucoup à sa stratégie de pluriactivité qui alimente régulièrement les circuits du cabotage²⁷. Outre les pêches, lointaines, dans certains cas et devenant de plus en plus rares au fil du temps²⁸, les petits ports côtiers comme le bourg de Barfleur, « où il y a un havre où il descent des bastiments [et où] il s'y fait trafic de marchandises de bled, sidre et poisson²⁹ », sont intégré dans le réseau de bornage, voire de cabotage des denrées alimentaires de première nécessité, des matières premières, et des produits pondéreux écoulés sur les marchés urbains³⁰. Le cabotage supplée

- 25 AN, *Mar*, B/3 53 f°178; Éric Dardel, *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII^e siècle d'après les procès-verbaux de visite de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc (1723-1732)*, Paris, PUF, 1941, p. 160, n. 1. En 1687, Port-en-Bessin et Sainte-Honorine arment encore dix harenguiers de 30 à 40 tonneaux, mais cette pêche décline. Le nombre des harenguiers de ces deux ports s'élevait auparavant à une cinquantaine de bâtiments armés avec des capitaux provenant des bourgeois de Bayeux et de Caen.
- 26 Sur les activités des gens de mer entre pêche, cabotage, pilotage et ressources complémentaires tirées d'une agriculture vivrière, voir Philippe Guillot, « Étude économique et sociale du front de côte entre Orne et Seules », *Cahier des Annales de Normandie. Recueil d'études en hommage à André Zysberg*, n° 3 (numéro spécial), « À travers la Normandie des XVII^e et XVIII^e siècles », 1963, p. 275-304.
- 27 Mathias Tranchant, « Pluriactivité et mutualisation des risques maritimes par les sociétés littorales : problématique et éléments de définition », dans Mathias Tranchant (dir.), « Face aux risques maritimes. La pluriactivité et la mutualisation comme stratégies individuelles et collectives (XIII^e-XVIII^e siècles) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 120, n° 2, 2013, p. 7-14; Gérard Le Bouëdec, Aliette Geistdoerfer, François Ploux et Christophe Cérimo (dir.), *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004.
- 28 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 310. À Sainte-Honorine (amirauté de Bayeux), « il y avoit plusieurs vaisseaux, la plupart pescheurs aux harengs et aux maquereaux, lesquels trafiquoient en Hollande, Angleterre et Espagne, et quelques uns qui alloient au Grand Banc [pêche à la morue verte à Terre-Neuve] ».
- 29 *Ibid.*, p. 388.
- 30 Sur le cabotage et les flottes de caboteurs en Europe voir John Armstrong et Andreas Kunz (dir.), *Coastal Shipping and the European Economy 1750-1980* [actes du colloque du Musée maritime, Hambourg, 4-7 juin 1997], Mainz, Verlag Philipp von Zabern, 2002; David Hussey, *Coastal and River Trade in Pre-Industrial England. Bristol and its Region 1680-1730*, Exeter, The University of Exeter Press, 2000; Rosalind Barker, *The Rise of an English modern Shipping Industry. Whitby's Golden Fleet, 1600-1750*, Woodbridge, Boydell Press, 2011; *Revue d'histoire maritime*, n° 8 (numéro spécial), « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », 2008; « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n° 13, 2003, en ligne, disponible à l'adresse, <https://rives.revues.org/164>, mis en ligne le 20 octobre 2005, consulté le 27 mars 2017; Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », dans Denis Woronoff (dir.), *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime. Journée d'étude de Bercy, 12 décembre 1997*, Paris, CHEFF, 1998, p. 53-83;

d'ailleurs à la détresse économique des pêcheurs tréportais³¹. Mais l'esprit d'entreprise des maîtres au cabotage de ces petits ports et havres est bien réel : au Tréport, par exemple, les maîtres et patrons se livrent par nécessité au cabotage gyrovague sur une période de deux ans en moyenne, naviguant jusqu'en Bretagne et à La Rochelle, voire au-delà, sans revenir à leur port d'attache, faute d'un noyau marchand local capable de leur trouver constamment du fret :

[...] Lesquelles parties Comparantes ont dict Et déclaré que attendu quil ny a aucun commerce ny trafficq en cette ville d'Eu & tresport ny aucuns marchandz pour fréter Leurs navires leurs dictz maris et esquipages ne peuvent retourner En ce port & havre et sont contrains daller chercher leurs fret dans les pays Estrangers³².

310 À l'échelle provinciale, il serait très intéressant de pouvoir remonter les circuits du microcrédit d'armement et de commerce des petites communautés littorales, notamment les épouses ou les veuves, comme le montre le cabotage tréportais, en s'appuyant au départ sur les stimulants apports de Laurence Fontaine³³. Au demeurant, s'il est toujours malaisé d'évaluer le produit brut global généré dans la province par les multiples circuits du cabotage, la valeur atteinte par certains trafics spécifiques comme les beurres du Bessin s'élève à un montant annuel remarquable³⁴.

Pierrick Pourchasse, « Temps et grand cabotage européen. L'exemple de la navigation dans les mers du nord de l'Europe », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 117, n° 3, 2010, p. 25-37.

31 Jean-Baptiste Voysin de la Noiraye, *Mémoire sur la Généralité de Rouen (1665)*, éd. Edmond Esmonin, Paris, Hachette, 1913, p. 5, 192 : les vaisseaux de pêche tréportais échouent sur le galet pour se mettre à couvert de la tempête. Le havre du Tréport pourrait accueillir des vaisseaux de 100 tonneaux avec sa rade de fond de sable et d'une profondeur de 5-6 brasses (25-30 pieds), mais la pêche y languit « affin de donner moyen à ce peu qu'il y a de pescheurs de morue et de harang qui n'ont que 5 navires du port de 60 jusques à 70 tonneaux pour la pesche de la morue, et de 12 tant grands que petits drogueurs pour celle du harang ».

32 BnF, *Cinq Cents Colbert*, ms n° 199, enquête de la flotte marchande de 1664, Le Tréport.

33 Laurence Fontaine, *L'Économie morale. Pauvreté, crédit et confiance dans l'Europe préindustrielle*, Paris, Gallimard, 2008, p. 95, 145-165 (la femme, le marché et la législation), la comptabilité du marchand Jean Giraud révèle trois principaux postes de crédit, parfois entremêlés selon les stratégies ou les personnes : le familial, le marchand et la proximité.

34 AN, G/7 1143, lettre de Chamillart du 24 juillet 1688 au contrôleur général Le Peletier : « La première journée iay couché à Isigny qui est un lieu très considérable cause du grand commerce de beurres qui s'y fait J'ay entretenu plusieurs marchands de paris qui y sont depuis long tems [...] les marchands prennent des rescriptions a Paris et quand ils veulent recevoir leur argent en ces pais cy Les Receveurs leur disent qu'ils n'ont point de fonds [...] la marchandise ne souffre point de retardement car elle ne se donne point à crédit et ne peut se garder Il n'est pas facile de fournir tout le fonds necessaire, en trois mois il se debite pour huit cens mil livres de beurres... ». Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 205 : chaque année, se tient à Isigny un grand commerce de beurres chargés sur bateaux à Isigny pour Rouen et Paris ou, en temps de conflit maritime, à Port-en-Bessin. La valeur totale des ventes s'élève selon les mémoires entre 800 000 et 1 million de livres.

Rien ne semble figé dans la structure économique des petits ports et havres. La fourniture du marché parisien en denrées alimentaires est devenue depuis longtemps un enjeu vital comme un « puissant moteur de spécialisation », voire de spéculation dès que les financiers se mêlent de vouloir accaparer ce trafic³⁵. En raison des impressionnantes quantités produites, transportées puis distribuées dans le « ventre de Paris », un petit village du littoral comme Isigny, Barfleur ou Saint-Vaast-la-Hougue, peut ainsi vivre à peu près exclusivement de la demande suscitée à Paris par la consommation d'une denrée comme le beurre, les huîtres ou les poissons frais. Plusieurs ports normands, depuis la baie du Mont-Saint-Michel jusqu'à Dieppe, se livrent entre eux aux XVII^e et XVIII^e siècles à une guerre commerciale, financière et quasi capitaliste pour monopoliser la filière³⁶. Tous ces marchands portuaires cherchent à occuper la position dominante d'un circuit d'approvisionnement alimentaire spécifique, par exemple le marché de l'approvisionnement en huîtres ou en poissons frais de la capitale, tout en se jouant des entraves prétendument « régulatrices » mises en place par l'administration royale.

UNE CARTOGRAPHIE COMPLEXE DES AIRES ET RÉSEAUX DU CABOTAGE NORMAND

Les circuits, rythmes et tonnages du cabotage, dont la définition délicate de ce trafic date tardivement de l'ordonnance du 10 octobre 1740, sont bien mieux connus en Normandie depuis les mises au point décisives d'André Zysberg, pour la période 1683-1686, et de Christian Pfister-Langanay, pour la fin de l'Ancien Régime³⁷. Très schématiquement, la Normandie du cabotage présente deux aspects antinomiques : le premier, de type « passif », appartient surtout aux petits ports cauchois vivant repliés sur eux-mêmes, ce qui reste toutefois discutable selon les périodes comme selon les trafics³⁸. L'enquête de la

35 Françoise Bayard, *Le Monde des financiers au XVII^e siècle*, Paris, Flammarion, 1992, p. 358 : c'est sous le prête-nom de Jean Meulan que le financier Nicolas Mignot fournit avant 1646 les huîtres sur le marché parisien, selon une stratégie de diversification commerciale élargie.

36 Michel Surun, *Marchands de vin en gros à Paris au XVII^e siècle. Recherches d'histoire institutionnelle et sociale*, Paris, L'Harmattan, 2007 : comme pour les marchands de vins en gros à Paris, le négoce des denrées alimentaires de Normandie fait émerger à la Halle de Paris une oligarchie marchande spécialisée, dispensant ordres d'achat, crédit et circulation monétaire entre la capitale et les centres producteurs.

37 André Zysberg, « Mesurer les activités du cabotage des navires normands à la fin du XVII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », 2008, p. 109-140 ; Christian Pfister-Langanay, « Grand et petit cabotage en mer du Nord et en Manche (1680-1790) », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 141-154 ; AN, *Mar*, D/2 51, dossiers n° 108-146, observations sur le port d'Honfleur et son commerce ; *ibid.*, mémoire sur le commerce maritime d'Honfleur, 1751.

38 AN, fds. Massif, 76 AP/1, 3-34, correspondance entre Catherine Morel d'Yvetot et Jean Massif père de Saint-Valéry-en-Caux pour l'armement et expédition de plusieurs caboteurs en Manche et Atlantique.

flotte marchande de 1664 indique que ces petits ports laissent les fonctions de cabotage aux flottes extérieures en focalisant leurs activités sur les armements de pêche, sans chercher à tirer parti de leur proximité avec les pôles marchands de Dieppe ou de la Basse Seine³⁹. En revanche, les trafics au cabotage de type « actif » étendent leurs aires de navigation depuis Caen, Port-en-Bessin, Cherbourg, Carteret ou Coutances vers les grands ports marchands du Ponant jusqu'en Espagne ou en Baltique⁴⁰.

Bien évidemment, la configuration des littoraux normands, qui a plus ou moins lentement évolué au fil des siècles, conditionne l'accessibilité des havres et rades foraines aux caboteurs⁴¹. Cela induit l'emploi de bâtiments aux tonnages très modestes, dont la navigation requiert du maître ou du patron une connaissance parfaite des dangers liés à la configuration des côtes, notamment du Cotentin, mentionnée dans certains procès-verbaux du document SH 48 :

312

Le havre de Quinéville est fort enfoncé dans les terres et l'entrée assez difficile tant a cause des bancs faisant les deux costés d'une estroite et petite riviere partant dudit havre pour aller a la mer, qu'a raison du peu d'eau qui demeure sur lesdicts bancs ce qui fait que l'entrée dudit havre n'est favorable qu'aux petites barques et vaisseaux de vingt ou trente tonneaux durant la grande mer [pleine mer de vive eau] et non autrement⁴² [...]

39 La dégradation régulière des accès nautiques des petits ports cauchois constitue l'explication essentielle de leur déclassement maritime d'après Raoulin Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer, op. cit.*, p. 5-7 : « Le Tréport est une petite rivière peu fréquentée que des gens du même lieu, joint qu'il n'y peut entrer que des petites Barques : il y a des deux côtés de cette rivière des pointes de sable qui mettent bien une demie lieue en Mer, & où la Mer roule incessamment, ce qui fait que l'entrée en est fort étroite & très-difficile. [...] Saint-Vallery est [...] un petit Havre qui assèche toutes les Marées, il n'y peut entrer que des petits Navires ; il est peu fréquenté des Etrangers ; ceux qui désirent entrer dans ledit Havre, il faut qu'ils prennent un homme du lieu, car il est fort difficile. Le Havre de Fécamp est difficile & sujet à se boucher de cailloux, c'est pourquoi il n'y peut entrer que de petits Navires... »

40 Voir la méthode de reconstitution des circuits des caboteurs de Gilbert Buti dans « Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », 2008, p. 67-108.

41 Édouard Delobette, « Les ports, havres et rivières navigables de Normandie dans l'enquête des amirautés de 1665 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 121, n° 4, décembre 2014, p. 39-80.

42 Service historique de la Défense (ensuite SHD), Vincennes, Marine, SH 48, enquête des amirautés de 1665, amirauté de Barfleur.

Raoulin Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer, op. cit.*, p. 17 : « La pointe de Barfleur est une terre fort basse & longue, sur laquelle il y a un Bourg du même nom qui a un petit Havre du côté du Sud-Est, dans lequel il peut entrer des Navires tirans 9 à 10 pieds d'eau » ; AD 76, 204 BP 7, dossier de la barque la *Bonne Jourdainne* ; cette maîtrise n'évite pas les fortunes de mer dues aux négligences liées à la routine du cabotage, en dépit de la navigation en caravane des caboteurs. Malgré « plus de trente voyages » entrepris entre Quinéville et « le havre de grasse », le marchand Pierre de Louche fils qui avait « le gouvernement » de la barque par une nuit pluvieuse, brumeuse et obscure échoue puis fait « péricliter de bas a pene [de bas en haut] » la barque sur les roches des îles Saint-Marcouf pendant que le maître Charles

Cette configuration impose aux caboteurs un plafond des tonnages autorisant ou non l'accès aux petits ports et havres et, de ce fait, redéfinit la géographie des aires de navigation côtière comme l'indiquent les témoignages suivants :

[...] Dans les marées commodes il pouroit facilement entrer dans ledit havre [de Regnéville] des navires du port d'environ cinquante tonneaux n'y ayant au plus fort desdits marests qu'environ dix a douze pieds d'eau et peut y entrer des navires en grande quantité a cause de la longueur et commodité dudit havre quoyque le lieu plus propre et ordinaire pour la charge et descharge des marchandises soit sous la paroisse de Regneville de quatre cents pas de longueur ou a peu près [...] d'autant que les batteaux qui y naviguent pour l'ordinaire sont de petits port les plus grands du port de vingt tonneaux ou environ lesquels faisant leur retour sans charges de marchandises se lestent de sable⁴³.

Philippe Allain, né à Grimouville (Manche), âgé de 85 ans en 1665 navigue depuis 70 ans et « a longtemps navigué dudit havre de Regnéville et la côte de Bretagne et dangleterre dans une barque du port de vingt cinq tonneaux ou viron ». À Lingreville, Barnabé Hue, âgé de 46 ans, matelot et propriétaire d'un bateau naviguant depuis ce havre

a cognoissance que depuis plus de vingt cinq ans ledit havre n'a aucunement changé quoyqu'il y ay presentement peu de navigation [...] en sorte que presentement il ne pouroyt entrer dans ledict havre des batteaux de plus grand port que de dix tonneaux dans le temps des marests en suivant un petit courant d'eau qui provient de dedans les terres et qui va se desgorger dans la mer au lieu quil a appris que le temps passé il pouvoit entrer dans ledict havre des vaisseaux du port de soixante tonneaux... [aujourd'hui] il ny navigue que de petitz batteaux du port de viron trois tonneaux qui ne portent aucuns lests.

Périer « pétunait » dans la chambre du compas avec les marchands Collin, de Lesnable, Piquechef, Simon Hurtevent, Jean De Louche père, 4 mars 1661. Partie par « beau temps et bonne marée » le 31 janvier 1661, la route de la barque était au « Sut sueste » [sud-sud-est] dans le but de passer au vent des îles Saint-Marcouf, mais la marée de « Laibe » [l'esbe ou ebbe, synonyme archaïque de jusant], l'obscurité et « le vent trop prest et trop forain » ont fait tomber la barque sur les roches bien qu'Estienne Faston affirme dans sa déposition être de quart sur le tillac et de crier au barreur que la barque « alloit tousiours sur les isles et pourquoy ledit De Louche en agréant lascha au dessoulz sur les roches plus favorablement ». « Ce malheur est arrivé tant d'autre fois a divers vaisseaux que personne ne peut donner la faulte audits mattellots [...] veu que lesdites isles sont droicts a la route donc il fault peu de choses a faire tomber les barques sur icelles comme fist celle de feu s' de greneville de faisant d'andrey Gosselin et quantité d'autre qui sont tombés en pareil naufrage... » (4 mars 1661). Pierre Garcie dit Ferrande, l'auteur du *Grand routier. Pilotage, et encrage de mer* (La Rochelle, Barthelemi Berton imp. [ca. 1560], p. 76), signalait déjà en 1483 ces dangereux îlots pour le cabotage : « Bareflour & Cul de Cauh, est & oest, & y a en la routte vingt cinq brasses ; & iras querir la Hocque bien pres des isles Saint Marcol : & garde toy des isles en icelle route si tu pars de Chef de Caux [l'estuaire de la Seine][...] »

43 SHD Vincennes, SH 48, procès-verbal de l'amirauté de Coutances.

Dans les havres de Coutainville et de la « berque à l'eau » (Agon), dans

le plain des marées communes et hors le temps de la morte eau Il ne peult entrer dans ledit havre que des vaisseaux du port de environ vingt tonneaux [...] et il y monte huit pieds d'eau dans le grand des marées communes ne pouvant y en entrer et dans le temps d'autant que c'est un havre de barre dans lequel les batteaux sont portés par le flux et le reflux de la mer.

Le littoral bas normand apparaît peu favorisé avec seulement trois sites portuaires importants : l'estuaire de l'Orne, Barfleur et Granville, les seuls capables d'accueillir des bâtiments de 100 tonneaux au moins.

314 Néanmoins, les valeurs unitaires en tonnage des caboteurs ne dépendent pas seulement du tirant d'eau des sites portuaires fréquentés, mais également des stratégies commerciales mises en œuvre comme du volume global des marchandises à transporter sur les circuits du cabotage : le maillage très étroit du cabotage de Basse-Normandie anime, et complète aussi, avec la voie de terre, le semis rural très dense des foires de demi-gros et de détail, ainsi que celui des marchés élémentaires, urbains ou d'entrepôts de la généralité de Caen cartographiés par Guy Arbellot⁴⁴. La carte de 1725 révèle le nombre plus important de foires durant plusieurs jours à l'intérieur du territoire, mais le nombre de foires journalières apparaît beaucoup plus élevé le long des bourgs du littoral en raison de la proximité des réseaux du petit cabotage⁴⁵. L'influence majeure des échanges maritimes côtiers confirme ici leur fonction de redistribution économique locale, par exemple dans les petits havres de Portbail et de Carteret, « où il y descend des batteaux qui apportent des marchandises dans le pays⁴⁶ ». Dans l'amirauté de La Hougue, le cabotage du havre de

44 Cité par Fernand Braudel, *Civilisation matérielle. Économie et Capitalisme xv^e-xviii^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1979, t. II, p. 30-31 : au total pour la généralité de Caen, 223 journées de foires annuelles et 4 420 jours de marché.

45 Dominique Margairaz, *Foires et marchés dans la France pré-industrielle*, Paris, EHESS, 1988, p. 243 sq., p. 268, carte n° 17 : par la route depuis Trouville et la navigation légère sur la Touques, Lisieux est à la fois un marché d'approvisionnement et un marché relais pour les paroisses environnantes ; Collectif, *Circuits commerciaux, foires et marchés en Normandie*, acte du IX^e congrès des Sociétés historiques, archéologiques et ethnographiques de Normandie, Valognes, 2-6 oct. 1974, Rouen, CRDP, 1978. Pour les foires et marchés de Caen : Jean-Claude Perrot, *Genèse d'une ville moderne. Caen au xviii^e siècle*, Paris/Den Haag, EHESS-Mouton, 1975, t. II, p. 467-494.

46 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 366 et 372. AN, *Mar*, D/2°50, dossiers n° 280-292, extrait du mémoire de Sicard du 24 juillet 1731 sur le port de Diélette ; mémoire des sondes de la rade et du port de Diélette, janvier 1732 avec plan de Diélette. André Rostand, « Le port de Diélette (Manche) au xviii^e siècle », *Annales de Normandie*, 3^e année, n° 3-4, 1953, p. 275-286 ; SHD Cherbourg, amirauté de Cherbourg, 1 P/4°1 et 2, deux registres de déchargement de marchandises dans les ports d'Omonville (1750-1754) et de Diélette (1750-1756) offrent un petit aperçu du trafic des marchandises et caboteurs à l'entrée seulement.

Quinéville, dont on reparlera plus loin, reste actif car y entrent « Les batiments estrangers et ceux des habitants de ces lieux [...] il desent quelques basteaux qui apportent des marchandises dans les pays. On y fait trafic de bled et de sidre ». À La Hougue même, dont la rade est « des meilleures de l'Europe et un bon abri pour les vesseaux », « il y desent des basteaux chargés de marchandises, on y trafique en bled & sidre, et on y pesche de très bon poisson⁴⁷ ».

Dans le ressort de l'amirauté de Coutances, les habitants de Lingreville, Regnéville⁴⁸, Agon, Coutainville, Blainville, Pirou, et autres pratiquent depuis longtemps la pluriactivité maritime car :

[ils] avoient des batteaux avec lesquels ils alloient sur le banc à la pesche de la moullüe, ils alloient à Bordeaux, à Saint Malo, au Havre, à Dieppe, à Roüen porter et rapporter des marchandises; ils alloient à la pesche de l'huistre et du poisson frais; tout cela est tombé [ca. 1698]. [...] Et huict ou 10 autres particuliers de moindre conséquence qui ont encores de petites barques dans lesquelles ils portent de la chaux à Saint Malo, et vont prendre de l'ardoise à Chastellain en Bretagne, encore sont-ils souvent pris par le pirate de Gerzey et Gernezey [...] ces petits batteaux estoient le mieux à couvert qu'en aucun autre de la coste où les insulaires de Gerzey et Gernezey descendoient ordinairement avant la guerre pour apporter leurs bas et leurs leinnes [...] de sorte que les bordiers de la mer n'ayant plus la liberté de continuer leur petit commerce l'ont entièrement négligé [depuis l'interdiction des ports et havres par les fermiers des traites⁴⁹].

Plusieurs ports et havres du Cotentin tirent même une ressource supplémentaire de leur situation géographique en se livrant à la contrebande avec les îles Anglo-Normandes⁵⁰. Contrairement à Saint-Malo et à Granville,

47 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 351, 356.

48 Charles Mahias, *Le Château et le port de Regnéville à travers les siècles*, Coutances, Éditions Notre-Dame, 1952, p. 10 : au début du ^{xiv}^e siècle, les marchands gascons tenaient un cellier-entrepôt de vins à Regnéville pour les écoulés à la foire de Montmartin. Les grosses nefes marchandes devaient rompre leur charge à Chausey sur des petites barques pour adresser leurs marchandises à Regnéville (Michel Le Pesant, « Le commerce maritime de Regnéville au Moyen Âge », *Annales de Normandie*, vol. 8, n° 3, 1958, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1958_num_8_3_4382, consulté le 24 mai 2017). En 1408, Regnéville est encore « le millieur et le plus seür port et hable de la Basse Normandie en la venue des país d'Espaigne, Poitou, Bretaingne et des autres país gitans en la mer par devers lesdis país, par lesqueulx le duchié de Normandie et plusieurs autres país du royaume ont esté fournis tant de vins, fer, achier, draps de laine que de pluseurs autres denrées » avant d'entrer en décadence lors de la guerre de Cent Ans, sa ruine étant achevée par l'essor de la foire de Guibray près de Falaise.

49 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 420.

50 Renaud Morieux, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (xvii^e-xviii^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008, p. 241-251; SHD Cherbourg, amirauté de Cherbourg, sous-série 1P/2, dossiers de contrebande avec les îles anglo-normandes.

les liens étroits de contrebande des Cherbourgeois avec Jersey et Guernesey auraient sauvé leur port d'une destruction certaine en 1695. Si l'on en croit la polygraphe Madame Rétau-Dufresne, les pilotes du *Channel Squadron of the Royal Navy*, tous originaires des îles Anglo-Normandes, auraient sciemment recommandé à l'état-major britannique l'abandon du projet de bombardement naval de Cherbourg afin d'épargner leurs propres intérêts interlopes avec les Cherbourgeois⁵¹. Selon les produits trafiqués, la puissance de la contrebande pèse parfois lourdement sur le développement des activités manufacturières, créatrices d'emplois. Jacques Legendre, négociant de la Compagnie des Indes, visite en 1665 la généralité de Caen pour y établir de nouvelles manufactures, mais ses projets se heurtent à une virulente contrebande sur les cuirs : « Je verray aussy ce qui peut se faire pour empescher l'apport qu'il se fait sur toute cette coste de basse Normandie de bandes de cuir prest qui ruinent tous nos tanneurs, et par conséquent le commerce de cuir par mer⁵². »

316

La presqu'île du Cotentin divise d'ailleurs la Manche en deux aires de cabotage bien distinctes. Sur la ligne de partage, le havre de Cherbourg tire parti de sa situation géographique avancée vers l'Angleterre comme de sa fonction de port d'escale obligé entre le raz de Barfleur et le raz Blanchard pour armer de gros caboteurs et intégrer les circuits du cabotage au service des grands ports de commandement de la Manche centrale⁵³. La baie de Seine se divise elle aussi en deux sous-ensembles bien remarquables par Raoulin Bougard, l'auteur du *Petit flambeau de la mer*. La partie la plus occidentale court depuis Barfleur jusqu'à Isigny. L'importance économique et maritime de cette aire de cabotage incite Bougard à représenter les points de relèvement ou les dangers les plus remarquables tout en jetant aux orties les habituelles règles de précision cartographique⁵⁴ (fig. 1).

51 Madame Rétau-Dufresne, *Histoire de la ville de Cherbourg et de ses antiquités*, Paris, Ballard impr., 1760, p. 129. Sur l'esprit d'entreprise des négociants et armateurs corsaires de Guernesey dans l'expansion des réseaux commerciaux irlandais du cognac pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, voir Louis M. Cullen, *Le Choix de Cognac. L'établissement des négociants irlandais en eau-de-vie au XVIII^e siècle*, Paris, Le Croît Vif, 2006, p. 58-63.

52 Georg Bernhard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, Paris, Imprimerie nationale, 1852, t. III, p. 703, « lettre à Colbert du 25 mai 1665 ».

53 Les vaisseaux de 300 tx peuvent aborder à Cherbourg où l'on construit et arme plusieurs navires « qui trafiquent le long des côtes de France et d'Angleterre » (Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 38, 343). Raoul Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer, op. cit.*, p. 18 : « Il y a une petite Rivière à Cherbourg, dans laquelle il peut entrer des Navires tirans 10 à 11 pieds d'eau ; l'entrée est à l'Est de la Ville, où la Rivière court tout le long des murailles ; l'on n'y entre que de pleine Mer ; il y a des Balizes à l'entrée de Cette Rivière qui vous marquent le Canal. » Voir aussi la définition « d'avant-pays maritime » donnée pour les exemples malouins et rouennais par Gérard Le Bouëdec dans « Le cabotage sur la façade atlantique française (XVI^e-XIX^e siècles) », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 24-25.

54 BnF, GE SH 18 PF 33, pièce 20, carte de la côte de Vierville à Quinéville d'après Nicolas Magin : la navigation côtière est très délicate pour accéder à ces petits ports et havres en raison des bancs de sable de la baie des Veys et des plateaux rocheux de l'estran. SHD, Vincennes, *Marine*, Service hydrographique, SH 82-83 : les cartes les plus détaillées du XVII^e siècle

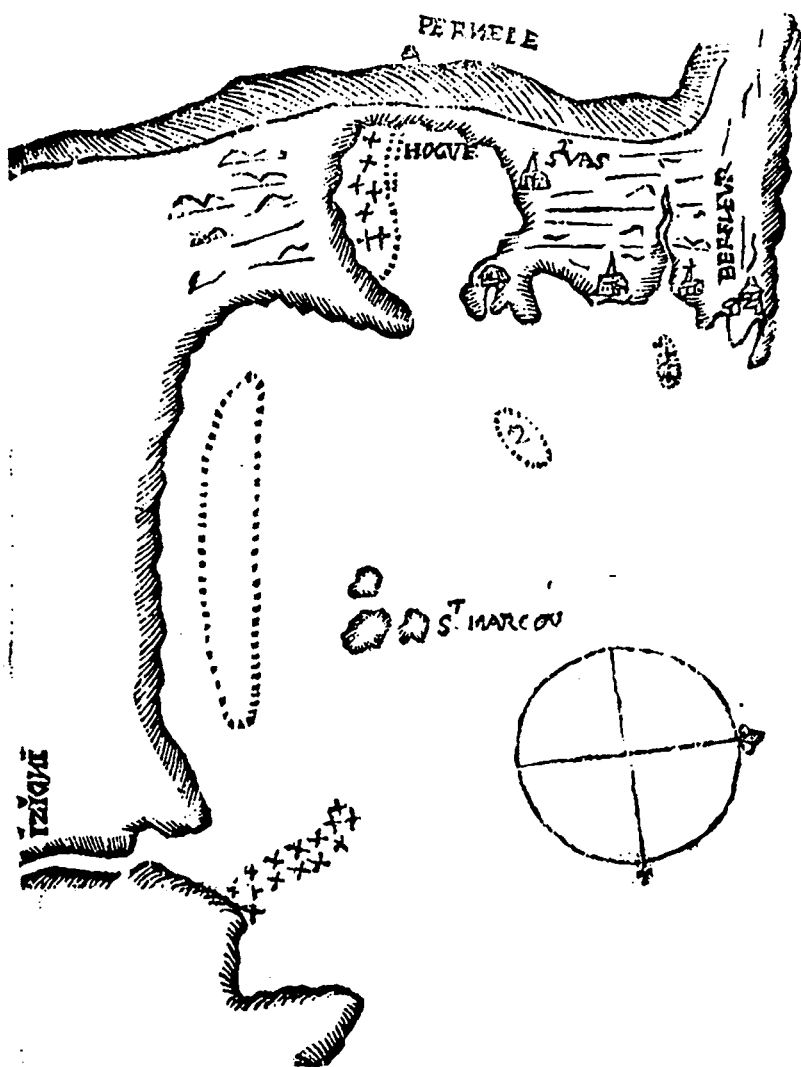


Fig. 1. Carte de la Baie de la Seine occidentale, fin du XVII^e siècle, dans René Bouvard, *Le Petit Flambeau de la mer, ou Le véritable guide des pilotes côtiers ; où il est clairement enseigné la manière de naviguer le long de toutes les côtes de France [...]*, Le Havre, P.-J.-D.-G. Faure, 1763, p. 16 (Bibliothèque nationale de France, département Littérature et art, V-9626) © Gallica/BnF⁵⁵

concernant le littoral depuis le Bessin jusqu'à La Hougue sont conservées dans le rapport de l'inspection des gardes-côtes par l'intendant de Marine Habert de Fargis de Montmor en 1686-1688. À compléter avec AN, *Mar, G/77*, Description des côtes et des ports de la Basse Normandie et de Bretagne, depuis Honfleur jusqu'au cap Fréhel par l'ingénieur cartographe de Saint-Colombe, 1678.

- 55 L'orientation inhabituelle du plan gravé sur bois (le nord est orienté vers la droite de la page) privilégie à dessein la logique de la navigation à vue au cabotage le long des côtes de Basse-Normandie. À la différence des cartes du *Neptune françois*, de qualité cartographique bien supérieure, mais très coûteuses, trop abstraites pour les maîtres au cabotage et d'emploi peu pratique en mer à bord d'un petit bâtiment, le croquis de Bouvard est une sorte de carte

La seconde partie, rectiligne depuis la baie des Veys jusqu'à l'estuaire de la Seine, constitue la route ou plutôt le grand « boulevard » du cabotage vers Le Havre, Rouen et Paris. Cette voie de navigation, empruntée quotidiennement par les petits caboteurs du Bessin ou du Cotentin, véhicule les poissons frais d'hiver jusqu'aux portes de Paris⁵⁶. Ceux du pays d'Auge, chargés en cidres et bois de chauffage ou d'ouvrage, sortent des estuaires de la Touques, de la Dives ou de la Risle. Ainsi certains gros bourgs marchands comme Isigny, d'où partent les caravanes des beurres, centralisent les arrivages saisonniers des denrées descendues par voie fluviale des terroirs circonvoisins avant leur envoi vers les pôles urbains par cabotage. En revanche, les trafics venant de la Basse-Seine vers ces petits ports demeurent très mal connus⁵⁷. Quelques informations glanées au fil des registres mentionnent des bateaux, barques et chaloupes au retour du Havre chargés avec le fret le plus abondant du grand port haut normand : la morue⁵⁸. Il semble d'ailleurs que ce dernier produit soit parfois

mentale facilement mémorable et conçue avant tout pour assister rapidement le maître de barque dans son aire de navigation, barrée ici par la presqu'île du Cotentin. Les roches de Grandcamp sont figurées par des croix en bas de l'illustration, près d'Isigny. La côte basse de l'estuaire de la Vire à la Hougue se double au large d'un important banc de sable et de roches. L'ensemble portuaire La Hougue-Saint-Vaast-Barfleur est exagéré pour y faire figurer les amers (clochers d'églises dont celui de La Pernelle en haut de la carte) ou les dangers remarquables (roches et bancs). Les trois îles Saint-Marcouf portées sur la carte ne sont en réalité que deux.

- 56 Reynald Abad, *Le Grand Marché*, Paris, Fayard, 2002, p. 519-564 et fig. n° 13, p. 811-815. Barfleur détient le monopole du parcage des huîtres obtenu par un sieur Le Mersier dans les années 1660, mais Saint-Vaast-la-Hougue prend l'avantage au siècle suivant en devenant la plaque tournante des approvisionnements, parcages et expéditions vers Paris. La consommation annuelle, gargantuesque, à Paris dans les années 1760, s'élève à 14-17 millions d'huîtres. Sur les pêches maritimes et le marché parisien (*ibid.*, p. 393-517). La goinfreterie devient même un art de vivre, et la Cour n'y est pas étrangère (Louis Bergeron, « L'homme d'affaires », dans Michel Vovelle [dir.], *L'Homme des Lumières*, Paris, Seuil, 1996, p. 137). Un jeune Bâlois décrit le repas public du Roi-Soleil à Versailles en 1701 : « une monstruosité évoquant la Mongolie plutôt que l'Occident ; le vin lui dégouline sur les deux joues ; il engloutit une quantité inouïe de nourriture qu'il saisit avec les doigts et sans se servir des couverts d'or qui sont devant lui ; il n'a presque plus de dents ».
- 57 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 314 : les cidres venant du pays de Saint-Lô sont transportés par bateau plat jusqu'à Isigny puis chargé sur des gribanes à destination de Caen ou de Rouen ; Michel Mollat du Jourdin (dir.), *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Dictionnaire multilingue des termes de la marine à voiles*, Paris, CNRS, t. « G », 1998, p. 819 : une gribane est un bateau de charge à fond plat utilisé sur les côtes normandes et picardes ainsi que sur la Somme et la Seine. Le fonds de l'amirauté d'Honfleur renseigne par des registres du milieu du XVIII^e siècle le détail des marchandises ayant transité par ce port ; cette source de données est inexploitée à ce jour : Isigny, « c'est une Rivière dans laquelle il ne peut entrer que des petits Vaisseaux tirans seulement 8 ou 9 pieds d'eau » (Raoulin Bougard, *Le Petit Flambeau, op. cit.*, p. 14).
- 58 Les opportunités de frets permettent aux chargeurs d'embarquer régulièrement en retour pour les ports et havres du Cotentin des marchandises et denrées (morues vertes ou sèches ?) achetées au Havre (AD 76, 200 BP 35) ; Louis de Lesnable de Quinéville charge des morues au Havre sur le bateau de Marin Périer de Quinéville, 21 février 1655. À noter l'existence d'une société Pierre de Lesnable & Cie de Dieppe mentionnée dans l'enquête de 1664. Thibault Lecompte de Saint-Marcouf, vicomte de Valognes, charge au Havre 12 barriques

difficile à écouler en gros sur les micromarchés de Basse-Normandie littorale : le marchand-chargeur Michel Lefebvre, du Havre, donne au maître de bateau caennais, Guillaume Delaporte, la consigne de vendre en cueillette ses 15 cents de morue à Touques et autres lieux de la province « ou il pourra vendre et distribuer⁵⁹ ». Plus généralement, c'est la question du calendrier annuel des diverses activités de bornage ou de cabotage qui reste à reconstituer en parallèle à la géographie des espaces du cabotage.

Dans le golfe normanno-breton, les commissionnaires des petits havres du Coutançais commercent activement avec les réseaux marchands malouins⁶⁰. Jean Tanguy puis André Lespagnol insistent sur les liaisons d'affaires courantes nouées entre les ports et havres du ressort de l'amirauté de Coutances, notamment dans l'exportation des toiles du Coutançais, vers les marchés anglais ou espagnols *via* Saint-Malo⁶¹. Les petits caboteurs des cidres de l'Avranchin accèdent aux havres bas normands de par leur faible tonnage (de huit à douze tonneaux) avant de faire route vers Saint-Malo, qui concentre les ordres d'achats, effectue les règlements par compensation, espèces sonnantes et trébuchantes, ou par lettres de change, et centralise la redistribution des cargaisons. Le havre de Carteret-Port-Bail expédie également du charbon de bois vers la Bretagne nord ; les petits ports et havres du Cotentin envoient à Saint-Malo des chanvres, des céréales, des légumes. En sens inverse, Saint-Malo redirige vers les petits ports normands des vins, de l'huile d'olive, des fûts et du bois de merrain ; Le Havre et Honfleur exportent des plâtres ; la Basse-Normandie envoie en Bretagne nord des matériaux pour la construction : ainsi, Caen expédie des pierres de Ranville⁶², Regnéville de la chaux, tous ces trafics

d'huiles et 15 cents de morues sur le bateau de Pierre Fauconnier de Barfleur pour Quinéville, 27 novembre 1655. Michel Houpeville de Quinéville, charge de l'huile de morue au Havre sur le bateau de Marin Périer de Quinéville, 8 octobre 1655.

- 59 AD 76, 200 BP 35, déclaration de chargement du 15 février 1655 à l'amirauté du Havre.
- 60 Philippe Langlet, « Les principaux courants commerciaux du port de Saint-Malo en 1681 et 1682 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 64, n° 3, 1957, p. 322 : « L'étude analytique des grands ensembles commerciaux montre que la Manche occidentale telle que nous l'avons définie est la région du petit cabotage, caractérisée par les petits bateaux et par les produits agricoles et artisanaux variés. Ce trafic entre pour 1/7^{ème} dans le tonnage total du port de Saint-Malo. »
- 61 Jean Tanguy, *Quand la Toile Va. L'industrie toilière bretonne du XVI^e au XVIII^e siècle*, Rennes, Apogée, 1994, p. 70, carte n° 12 ; *id.*, p. 130-131, annexes n° 4 et 5 ; André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, t. 1, cartes, p. 55 (hinterland toilier malouin) et p. 61 (cabotage et hinterland portuaire : vins et matériaux de construction) ; André Lespagnol, « Regards sur l'histoire du commerce des toiles bretonnes », dans Jean Martin et Yvon Pellerin (dir.), *Du lin à la toile. La proto-industrie textile en Bretagne*, Rennes, PUR, 2008, p. 319 sq.
- 62 Laurent Dujardin, « Le commerce de la pierre de Caen (XI^e-XVIII^e siècle) », dans Mathieu Arnoux et Anne-Marie Flambard-Héricher (dir.), *La Normandie dans l'économie européenne (XII^e-XVII^e siècle)* [actes du colloque de Cerisy, 4-8 octobre 2006], Caen, CRAHM, 2010, p. 139-152.

se prêtant très facilement aux conditions d'accès restreintes des petits ports et havres bas normands.

Les missions de l'intendant consistent à relayer les encouragements du pouvoir apportés aux armateurs bas normands dans la construction et l'armement de nouveaux navires de pêche et de commerce. Colbert incite les maires et échevins de Cherbourg et de Granville à faire construire ou à affréter leurs vaisseaux à la Compagnie du Nord avec une prime de 100 sols par tonneau, et à entrer en relation avec les directeurs de la Compagnie à La Rochelle⁶³. L'intendant Chamillart surveille l'avancement de la construction de ces navires et informe Colbert du soin qu'il met à relancer les armements terre-neuviens puisqu'il a parlé « à quelques particuliers [de Caen] pour les engager à envoyer des vaisseaux en Terre-Neuve à la pesche des molües, qui [lui] ont promis d'en acheter deux pour commencer le commerce qui a esté négligé jusques a présent par les marchands de cette ville⁶⁴ ».

320

En temps de guerre maritime, l'intendant devient une courroie de transmission directe entre le pouvoir, les amirautés et les commissaires de Marine lorsque la protection des côtes est brusquement menacée par le danger corsaire⁶⁵. À ce titre, la monarchie ne tolère plus depuis 1661 les armements de frégates financés par des particuliers afin de protéger les convois ou les flottes de pêche harenguières comme cela se pratiquait jusqu'alors⁶⁶. Mécontent de l'efficacité plus que discutable du dispositif naval établi en Manche orientale à partir du Havre pendant la guerre de Hollande⁶⁷, Colbert rappelle au commissaire de

63 Georg Bernhard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, op. cit., p. 594, « lettre du 6 novembre 1671 ».

64 *Ibid.*, p. 780, lettre du 23 septembre 1667 ; *ibid.*, p. 782, lettre du 23 juin 1669 à Colbert : « On bastit deux vaisseaux marchands à Carentan et quatre à Grandville. Je les iray voir lorsque j'auray fini les affaires de l'Eslection de Caen [...] ».

65 Pour l'ampleur du problème corsaire anglais sur le commerce maritime d'Honfleur en 1666 : André Zysberg, « La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'amirauté de Honfleur au XVII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 19, « Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle », 2014, p. 128-131.

66 Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Paris, Imprimerie impériale, 1863, t. II, p. 683 : Colbert à Chamillart, 10 novembre 1673 : « Il faudroit que je me fusse bien oublié moy mesme si je vous avois fait connoistre que le Roy trouveroit bon que les marchands fissent une imposition de 24,000 livres pour donner cette somme aux sieurs de Beaumont et de Breteuil pour la protection qu'ils recevront d'eux dans leur pesche, vous pouvant assurer que Sa Majesté a si peu envie que des particuliers s'establisent en protecteurs de ses sujets, qu'elle m'ordonne d'envoyer ordre à quatre de ses vaisseaux de guerre, qu'elle a fait laisser expressement dans la Manche pour la conservation de cette pesche, de couler à fond les vaisseaux desdits de Beaumont et de Breteuil, s'ils ne se retirent promptement. En mesme temps, Sa Majesté a fait expédier en son conseil un arrest pour faire défense aux marchands propriétaires des vaisseaux pescheurs de payer aucune chose audit de Beaumont et autres. »

67 *Ibid.*, t. III, p. 554 sq. : Colbert à Vauvray, commissaire général de la Marine au Havre le 6 août 1675 : « Tous les avis que je reçois de Normandie me font connoistre qu'il y a plusieurs petits corsaires qui naviguent le long de la coste. Je vous avoue que je suis surpris que

Marine du Havre, en charge des quartiers maritimes normands, de se tenir soigneusement informé de la composition des convois des beurres d'Isigny, tant pour mieux en assurer leur protection que pour éradiquer toute tentative de fraude lors du paiement du droit d'escorte :

Tenez soigneusement la main à ce que les capitaines des frégates qui escorteront les bastimens chargés des beurres d'Isigny vous rapportent une liste qui contienne le nombre et le port desdits bastimens, et mesme la quantité des pots de beurre qu'ils auront embarqués⁶⁸.

De la même manière, l'intendant est le rouage administratif essentiel de la politique mercantiliste dans sa généralité. C'est pourquoi il doit ponctuellement rendre compte au ministre du mouvement des bâtiments armés en pêche ou au cabotage⁶⁹. Ce dernier trafic assure en grande partie la fonction de régulation de l'économie locale, par exemple en écoulant vers d'autres débouchés urbains des denrées alimentaires non vendues, en raison du peu d'élasticité de l'économie de marché à l'époque moderne :

Une preuve concluante qu'il se fait beaucoup moins de consommation que par le passé, et que les sujets du roy vivent avec plus d'épargne que les années précédentes, est que, en l'année présente, il est entré deux fois moins de provision de caresme que les années 1667 et 1668, et les marchands qui les ont aporté n'ont pu encore jusques à présent en débiter la moitié, et ont esté obligez d'en charger une partie pour le Havre, Dieppe et Saint-Vallery, ce que j'ay appris par la vérification des tarifs et par la conférence que j'ai eu avec les principaux marchands⁷⁰.

La réactivité des marchands dans les circuits de la distribution alimentaire provinciale s'observe notamment dans le cabotage des grains du Cotentin lors des crises frumentaires.

les capitaines des frégates qui ont esté armées au Havre-de-Grâce ne chassent et ne combattent pas ces corsaires. Vous devez leur faire connoistre qu'en cela il y a de leur négligence [...]

68 *Ibid.*, t. III, p. 555, lettre du 7 août 1675 à Vauvray.

69 *Ibid.*, t. III, p. 713, lettre de Colbert à Le Blanc intendant de la généralité de Rouen le 23 octobre 1680 : « Je suis fâché que la pesche du hareng ne commence pas bien. Je vous prie de me faire sçavoir si elle réussira mieux vers la Toussaint, cette pesche estant d'une très-grande conséquence, vu que les Hollandois en apportent tous les ans une très-grande quantité, par le moyen de laquelle ils tirent beaucoup d'argent du royaume. Lorsque vous visitez les villes maritimes, il est bon que vous excitiez les marchands à augmenter leur pesche, et que vous vous informiez mesme s'ils vont en Angleterre, sur les costes de Yarmouth, où cette pesche est plus importante qu'en aucun autre lieu, et combien il y a de bateaux pescheurs sur toutes les costes de Normandie. »

70 Georg Bernhard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, op. cit., p. 781, Chamillart à Colbert, lettre du 8 avril 1669.

Sous l'Ancien Régime, le pouvoir royal, les intendants et les autorités municipales redoutent tout particulièrement les temps de disette et des « crues » du prix des céréales, périodes toujours fertiles en « émotions » populaires⁷¹. Cela se vérifie lors de la très complexe crise de subsistance de 1661-1662 dite aussi la « crise de l'avènement⁷² ». Le Val de Loire, le Bassin parisien et la Haute-Normandie sont les régions les plus touchées par la forte hausse du cours des céréales due à une série de mauvaises récoltes. Le cabotage provincial exerce alors une fonction non négligeable de redistribution et d'approvisionnement des villes en céréales panifiables exportées par des marchands blatiers, en complément des blés achetés par le roi dans d'autres provinces ou à l'étranger⁷³.

Les blés expédiés par cabotage au Havre lors de cette crise de subsistances, l'une des plus dramatiques du règne personnel de Louis XIV, mettent en lumière l'existence d'un microcapitalisme agraire incarné par plusieurs marchands grainetiers du Cotentin dont les activités s'intercalent entre le niveau de la vie matérielle et celui de l'économie de marché⁷⁴. L'aire d'influence de ces

- 71 Steven Kaplan, *Les Ventres de Paris. Pouvoir et approvisionnement dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 1988 ; Olivier Chaline, « Le juge et le pain. Parlement et politique d'approvisionnement en 1788-1789 d'après les papiers du procureur général de Rouen », *Annales de Normandie*, vol. 39, n° 1, 1989, p. 21-36, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1989_num_39_1_1833, consulté le 24 mai 2017 ; Monica Martinat, « L'approvisionnement alimentaire à Lyon : intérêts particuliers et utilité publique au xvii^e siècle », dans Isabelle Brian (dir.), *Le Lieu et le Moment. Mélanges en l'honneur d'Alain Cabantous*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2015, p. 221-234.
- 72 Sur le trend de stagnation de l'effectif de la population du Pays de Caux de 1638-1639 à l'effondrement de 1693-1694, voir Jean-Noël Biraben et Noël Bonneuil, « Population et économie en Pays de Caux aux xvi^e et xvii^e siècles », *Population*, vol. 41, n° 6, 1986, p. 942, 950, graphique n° 8, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/pop_0032-4663_1986_num_41_6_17673, consulté le 24 mai 2017 ; Paul-Marie Bondonio, « La misère sous Louis XIV. La disette de 1662 », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 12, n° 1, 1924, p. 53-118, en ligne, disponible à l'adresse : https://www.jstor.org/stable/24061250?seq=1#page_scan_tab_contents, consulté le 24 mai 2017 ; François Lebrun, « Les crises démographiques en France aux xvii^e et xviii^e siècles », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 35^e année, n° 2, 1980, p. 205-234, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1980_num_35_2_282626, consulté le 24 mai 2017 ; Pierre Goubert, *L'Avènement du Roi-Soleil. 1661*, Paris, Julliard, coll. « Archives », 1967, p. 281-296 ; Jean-Yves Grenier, *L'Économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, coll. « Évolution de l'humanité », 1996, p. 417-427. Sur la « famine pure » de 1661 voir Emmanuel Le Roy Ladurie, *Histoire humaine et comparée du climat. Canicules et glaciers xiii^e-xviii^e siècles*, t. I, *Canicules et glaciers (xiii^e-xviii^e siècles)*, Paris, Fayard, 2004, p. 444-462.
- 73 Voir à ce sujet la très intéressante contribution de Bernard Michon, « Le port de Nantes et "la crise de l'avènement" (1661-1663) », dans Caroline Le Mao et Philippe Meyzie (dir.), *L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe du xvii^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015, p. 435-449.
- 74 Francesco Boldizzoni, *The Poverty of Clio. Resurrecting Economic History*, Princeton, Princeton University Press, 2011, p. 103 ; Robert Richard, « Boulangerie et commerce maritime au Havre au début du xviii^e siècle », *La Porte Océane*, n° 94, avril 1953, p. 11 : « Le capitalisme agraire, et plus généralement, le capitalisme immobilier, dont on a voulu qu'il soit le fait de la

marchands est circonscrite à quelques paroisses agricoles du fertile Cotentin littoral, depuis la baie des Veys, parfois le Bessin, jusqu'au Val de Saire près de Barfleur. Ces grainetiers en gros, des blatiers surtout, quelquefois des maîtres de bateau⁷⁵, ont l'initiative du transport et de la vente en gros de grains pour leur compte. Bien que certains ne sachent pas signer leur déposition au greffe de l'amirauté du Havre, ce sont de roués marchands, âpres au gain et très au fait du cabotage⁷⁶; ils savent très opportunément tirer parti des ressources du petit cabotage et de l'embaras frumentaire des villes et places de commerce en temps de disette, notamment en plaçant habilement leurs offres de froment à travers le dédale réglementaire pesant sur la circulation et la vente des grains⁷⁷. La majorité de ces chargeurs du Cotentin expédient leurs grains principalement depuis le havre de Quinéville: 23 déclarations sur 57; de Sainte-Marie-du-Mont: 5; de La Hougue, Réville et Barfleur: 14.

Les ports d'attache des barques et bateaux affrétés ne présentent pas tout à fait la même répartition géographique. Deux havres concentrent l'essentiel des résidences des maîtres et conducteurs dans 48 déclarations: Quinéville: 18; et Barfleur: 11; il n'y en a que cinq pour La Hougue, paroisse alors distincte de celle de Saint-Vaast, et une pour cette dernière. Ces havres, aménagés ou non, sont situés à proximité immédiate de l'arrière-pays rural du Cotentin, au point de pouvoir dire que la mer est la continuité de la terre, et non, comme le prétend Olivier Levasseur dans le cas du Trégor, que « la mer est au service de

bourgeoisie, est dans la mentalité des ruraux comme dans celle des citadins, et sa pratique, à l'époque de Louis XIV, paraît déjà fort ancienne. » Sur les espaces ruraux, le monde agricole et les marchés du crédit, voir Philippe Minard et Denis Woronoff (dir.), *L'Argent des campagnes. Échanges, monnaie, crédit dans la France rurale d'Ancien Régime* [actes de la journée d'études Bercy, 18 décembre 2000], Paris, CHEFF, 2003; dans « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle » (*Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 66), Gérard Le Bouëdec identifie dans les travaux de Timothy J. A. Le Goff, le microcapitalisme vannetais construit autour de l'exportation des excédents de blés froment au XVIII^e siècle au profit des détenteurs de la rente foncière (négociants locaux, élites nobiliaires ou judiciaires).

75 On leur doit huit déclarations.

76 Le marchand enregistré au greffe représente pour un bâtiment l'ensemble fort composite des autres chargeurs et de leurs cargaisons; AD 76, 204 BP 7, affaire de la barque la *Bonne Jourdainne*, les marchands de Quinéville Michel Hue, Simon Hurtevent, Michel Pinel dit le Vert « coutumier à faire trafic par mer » et Jacques Collin chargent sur cette barque au dit lieu leurs « pouches » (sacs) de blés froment pour Le Havre « en espérant d'en avoir de Largeant ». Après le naufrage, ils exigent condamnation des matelots-conducteurs Jean De Louche père et Pierre De Louche fils, Charles Périer et Estienne Faston pour « le retardement de largeant qui leur seroit provenu de leur marchandise » en prétendant que ces derniers voulaient par cette fortune de mer « faire perte aux marchands pour leur faire desplaisir », 4 mars 1661.

77 Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, op. cit.*, t. I, p. 101: « Chaque fois, l'appât est l'argent comptant. Car dans le commerce des blés, le riche paie toujours comptant, le pauvre se laissant tenter et, comme de juste, pour le profit essentiel des intermédiaires ». Sur la complexité réglementaire de la circulation des grains et de leur commercialisation en temps de crise de subsistance, voir Marcel Marion, s. v. « Commerce des grains », *Dictionnaire des institutions de la France (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Picard, 1984, p. 117-119; Lucien Bély (dir.), s. v. « Grains », *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF [4^e éd.], 2010, p. 612.

la terre⁷⁸ ». Un deuxième sous-ensemble est composé des caboteurs des ports ou havres de Port-en-Bessin : une déclaration ; Sainte-Honorine : 2 ; Bernières-sur-Mer : 5 ; Langrune-sur-Mer : 2 et Lion-sur-Mer : 2. Les maîtres ont chargé des grains dans ces lieux, souvent sur l'estran même. Deux caboteurs sont rattachés à Cherbourg ou Granville. Un seul bâtiment battant pavillon hollandais, élément statistiquement insignifiant mais néanmoins révélateur de réseau⁷⁹, est affrété en société par des marchands de Rouen. La barque de Louis Legal vient à deux reprises du Morbihan en 1661.

324

Le tableau numéro 1 en annexe (57 déclarations au total) présente les quantités de blé froment déclarées et la chronologie de leurs entrées au Havre entre juillet 1660 et mars 1664. Les 51 déclarations enregistrées précisent un total finalement limité des chargements de froment déchargés et acceptés entre avril 1661 et mars 1664 à la vente au Havre par le procureur du roi de l'amirauté : 12 258 boisseaux équivalant en mesure de Paris à plus de 90 tonnes de blés environ⁸⁰. Cela représente une moyenne de 240 boisseaux par bateau, soit 1,8 tonne environ, ce qui laisse deviner le modeste tonnage unitaire des bateaux caboteurs recensés, assurément inférieur à dix-sept tonneaux. Les caboteurs des grains de Basse-Normandie sont peu nombreux à entrer au Havre (trois déclarations) au plus fort de la crise de subsistances en 1662. Cette année-là connaît d'ailleurs le doublement spectaculaire du cours des froments au Havre : 120 sols le boisseau fin juillet 1662 pour une moyenne de 66 sols environ sur 55 déclarations, de 1661 à 1664, corrélativement à l'extrême rareté des grains. On recense pour les années 1661 et 1663 un total de 16 déclarations chacune. La tendance à l'écoulement précoce des stocks de grains se confirme d'ailleurs l'année suivante avec 21 déclarations entre janvier et avril 1664. Hormis les mois de mars et mai, 6 déclarations chaque, et de juillet avec 8 déclarations, les plus nombreuses entrées de caboteurs des grains du Cotentin au Havre ont pourtant lieu en décembre : 9 déclarations ; janvier et février : 8 chaque. Les mois des plus faibles entrées sont novembre : 4 déclarations ; juin et août : 3 ; avril : une ; septembre et octobre : aucune.

78 Olivier Levasseur, *Les Usages de la mer dans le Trégor au XVIII^e siècle*, thèse sous la direction de Claude Nières, université Rennes 2, 1999.

79 Sur les réseaux de négoce céréalier internationaux établis à Rouen : Jacques Bottin, « La mer comme vecteur des échanges », dans Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron (dir.), *Les Français, la Terre et la Mer (XIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2005, p. 190-194.

80 Pierre Portet, *La Mesure de Paris*, dans Pierre Charbonnier, *Les Anciennes mesures locales du Bassin-Parisien et du Nord, d'après les tables de conversion*, Clermont-Ferrand, Institut d'études du Massif central, université Blaise-Pascal, 2008 (le boisseau à 7,48 kg, mesure de Paris). Sur le maquis des mesures de capacité locales en Haute-Normandie : Charles Leroy, « Mesures de capacité en usage en Haute-Normandie aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Bulletin de la Société libre d'émulation du commerce et de l'industrie de la Seine inférieure*, 1936, p. 49-97, et 1937 (supplément), p. 155-218.

Comment expliquer cette irrationnelle chronologie des entrées de caboteurs ? En réalité, deux problématiques marchandes se succèdent entre 1661 et 1664. La première montre que les entrées de caboteurs des grains du printemps 1661 relèvent surtout de la soudure des approvisionnements céréaliers au Havre. Cela se conjugue avec la décision des blatiers du Plain et du Cotentin de réaliser de belles spéculations hors des marchés bas normands correctement ravitaillés en céréales⁸¹. La diminution graduelle des quantités de boisseaux de froment enregistrés ensuite au Havre d'avril 1661 à juillet 1662 s'explique soit par la rareté des grains exportables, soit par la désaffection croissante des blatiers pour la place du Havre, incapable de soutenir l'offre qui atteint de si hauts prix en juillet 1662⁸², soit encore parce que le prix plafond de vente, imposé par le procureur du roi de l'amirauté du Havre à 120 sols le boisseau, leur paraît inacceptable par rapport à la réalité des prix pratiqués sur les marchés de Normandie⁸³. En revanche, les abondantes récoltes de l'été 1663 conduisent dès l'automne suivant les blatiers à reprendre la route du Havre. C'est pourquoi

- 81 Fernand Braudel et Ernest Labrousse (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, 1970, t. II, p. 41-42, fig. n° 3 : la Basse-Normandie échappe aux trois grandes crises démographiques et de subsistance du règne personnel de Louis XIV. Les récoltes très convenables, mais qui n'enrayent pas les hauts prix de vente, sont confirmées par les tendances longues de la production céréalière relevées par Bernard Garnier dans « Pays herbagers, pays céréaliers et pays "ouverts" en Normandie (XVI^e-début du XIX^e siècle) » *Revue d'histoire économique et sociale*, 1975, vol. 53, n° 4, p. 506, en ligne, disponible à l'adresse : https://www.jstor.org/stable/24079420?seq=1#page_scan_tab_contents, consulté le 24 mai 2017.
- 82 Sur la situation commerciale et financière de la ville présentée comme difficile en 1661-1662 en raison des impositions diverses à payer au roi « ce qui réduit ladite ville à une extrême misère » : BnF, *Mélanges Colbert*, 107 bis, lettre des échevins du Havre à Colbert [1662].
- 83 La dernière solution paraît la plus recevable : dans la plaine de Caen, le boisseau de blé froment atteint 8 l. 10 sols en juin 1662 contre 40 sols d'ordinaire en moyenne : Gustave Dupont, *Histoire du Cotentin et de ses îles*, Caen, F. Le Blanc-Hardel, 1885, t. IV, p. 303. Sur les questions de circulation et d'institutions régulatrices des marchés de consommation, voir Didier Terrier, « L'histoire du commerce et de l'industrie à l'époque moderne : entre héritage assumé et pistes nouvelles », dans Jean-Claude Daumas (dir.), *L'Histoire économique en mouvement. Entre héritages et renouvellements*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2012, p. 99-124. On notera ici que, contrairement à Vincent de Gournay qui affirme que c'est le marchand « qui donne un prix aux choses de l'échange », le procureur du roi à l'amirauté détermine un plafond de prix à ne pas franchir et exerce une fonction de régulation incontournable sur certains prix de denrées. Le prix à déterminer peut faire l'objet de négociations préalables au greffe de l'amirauté (AD 76, 216 BP 122) : le marchand Pierre Lefebvre de Sainte-Geneviève près de Barfleur, qui a chargé 216 boisseaux de fèves sur le bateau de Jacques Godar de Barfleur, demande au procureur du roi 30 sols par boisseau mais n'obtient finalement que 27 sols 6 deniers, 10 février 1655. Venu de Lisbonne avec 2 milliers de citrons « tant bons que mauvais », Hans Pitter de Hambourg, maître de la galiote *La Couronne* de 60 tonneaux, est condamné à 100 sols d'amende, et à l'interdiction de vendre ses citrons au Havre pour avoir refusé le prix fixé à 7 l. 10 sols le cent ; il a clamé « qu'il aimoit mieux jeter lesdits citrons dans la Mer et quil ne vouloit prendre audit prix et s'estre a l'instant retiré... » (16 octobre 1660).

la seconde problématique détaille la connexion du cabotage des grains avec les armements terre-neuviens du Havre.

Au moment où les cours des froments refluent partout dans les mercuriales depuis la fin du printemps 1663, la demande locale en grains et farines augmente très sensiblement en prévision de la nouvelle campagne de pêche à Terre-Neuve qui débute au Havre à l'automne de 1663. Pendant plusieurs mois, les boulangers du Havre avitaillent en biscuits de mer de première qualité, produits à partir de blé froment pour leur bonne conservation, les équipages d'une centaine de bâtiments terre-neuviens⁸⁴. La demande havraise tombe à pic pour les blatiers du Cotentin ou du Plain qui expédient leurs caboteurs en rangs serrés sur la place du Havre de mai 1663 à mars 1664 : 37 déclarations sur 56, soit 66 % du total. Le moment est particulièrement bien choisi : l'argent, d'espèces ou en billets à ordre, le crédit, circulent avec aisance en ville en pleine période de liquidation des comptes de la précédente campagne de pêche terre-neuvière. Il reste à déterminer si la flotte des caboteurs de grains du Cotentin a été expédiée au Havre par opportunisme ou par spéculation, option néanmoins douteuse car le cours du froment demeure autour de 60 sols le boisseau en 1664, ou s'il s'agit bien de la récurrence d'un trafic d'avitaillement des terre-neuviens, *via* la boulangerie havraise, et quels en seraient les produits de retour chargés pour la Basse-Normandie. Le cabotage du blé illustre enfin l'intégration commerciale réussie d'une denrée d'avitaillement, au même titre que le lard, chanvre, petit cidre et les pois de Basse-Normandie, dans le cycle terre-neuvier havrais⁸⁵. Ce circuit provincial connaît cependant une profonde

326

84 Robert Richard, « Comptes et profits de navires terre-neuviens du Havre au XVII^e siècle (aspects économiques et sociaux) », *Revue d'histoire économique et sociale*, 1976, vol. 53, n° 4, p. 492, en ligne, disponible à l'adresse : https://www.jstor.org/stable/24079141?seq=1#page_scan_tab_contents, consulté le 24 mai 2017 : mémoires de plusieurs boulangers havrais pour livraisons de pains et de biscuits en 1721 et 1722 ; *ibid.*, p. 481, soit approximativement, d'après Robert Richard, un ensemble de 1500 à 2000 marins ; BnF, *Mélanges Colbert*, 143, au 11 février 1661, au cœur de la campagne terre-neuvière, l'amirauté du Havre ne recense de présents au port que quinze maîtres de navires et quatre maîtres de heux du lieu ainsi que 10 maîtres de navires, barques ou gribanes d'autres ports (Dieppe, Yeu, Bretagne, Marans, Calais). Michel Mollat du Jourdin (dir.), *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal, op. cit.*, t. « H », p. 902 : le heu est un bâtiment « grossier et massif », à fond plat, utilisé pour le trafic maritime dans la mer du Nord et en Manche ; André Zysberg (dir.), *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal*, Paris, CNRS, 2006, t. « M », p. 1182 : un maître de heu ou de gribane est, depuis l'ordonnance de la Marine de 1681, un marin ayant réussi l'examen lui permettant de commander un bâtiment armé au cabotage.

85 Antoine de Montchrestien, *Traicté de l'Oeconomie politique*, Rouen, Osmont, 1615, p. 231. Sans compter les armements terre-neuviens de plus de six cents vaisseaux et les matelots embarqués pour cette pêche en Bretagne et en Normandie, « ce négoce apporte un grand profit aux laboureurs et aux marchands qui s'en mêlent ; aux premiers, par la vente de leurs lards, pois, fèves, chanvres, cordages ; aux autres, par un gain presque ordinaire de trente, quarante, et quelquefois cinquante pour cent, que leur produit l'argent qu'ils ont avancé pour faire cette pêche ».

remise en cause lors de l'affirmation du cycle colonial au Havre au siècle suivant avec l'élargissement des aires d'approvisionnements havrais en direction des marchés européens : l'Irlande pour le bœuf salé, par exemple.

L'exemple des marchands blatiers élargit à la céréaliculture du Cotentin les récentes mises au point établies par Gérard Béaur concernant l'intégration des paysanneries sur les marchés de consommation au moyen des cultures spéculatives⁸⁶. L'interaction entre le commerce céréalier en gros et les armements au cabotage est illustré par les réseaux familiaux et paroissiaux comme le relate l'affaire de la barque la *Bonne Jourdainne*, à Quinéville⁸⁷. Dans l'instruction de ce naufrage par l'amirauté de La Hougue et Quinéville, il est stipulé que la propriété de la barque est partagée au tiers équitable entre le maître Charles Périer, les De Louche père et fils, et Estienne Faston. On retrouve au passage la même répartition majoritaire des parts de barque au tiers dans le cas des armements au cabotage de l'île d'Yeu étudié par Jean-François Henry⁸⁸, mais cette répartition initiale connaît une grande souplesse d'interprétation entre les associés selon que ces derniers chargent à fret, en spéculation, ou les deux à la fois⁸⁹. En effet, une distinction très claire est faite entre le tiers quirataire, d'une part, et la cargaison qui détermine la prérogative finale de la conduite du bâtiment, d'autre part : « Leur Coustume de naviguer estant entre eux que chacun avoit la maistrise de son voyage et en dispoit comme il advisoit bien tant pour Laffretement que conduite ». Le commandement de la barque, théoriquement dévolu au maître Charles Périer, obéit ainsi à ce principe différent du long cours. Cela favorise autant la recherche du fret pour le compte du bord qu'il maintient la bonne entente entre les associés. Prétendant n'avoir rien chargé à bord de la barque et n'ayant pour ce voyage « prist aucun conte

- 86 Gérard Béaur, « Histoire économique, histoire des campagnes : le renouveau d'un paradigme ? », dans Jean-Claude Daumas (dir.), *L'Histoire économique en mouvement. Entre héritages et renouvellements*, op. cit., p. 125-142. Fabrice Poncet utilise même l'expression « d'aristocratie laitière » pour désigner les entrepreneurs producteurs de beurres d'Isigny (Fabrice Poncet, « Éleveurs et marchands de beurre à Isigny de la fin du XVII^e siècle à 1840 », *Annales de Normandie*, 50^e année, n° 2 [numéro spécial], « À travers les campagnes normandes », 2000, p. 267-296, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_2000_num_50_2_1250, consulté le 24 mai 2017).
- 87 AD, 76, 204 BP 7, appel des sièges de La Hougue et Quinéville sur le naufrage de la barque la *Bonne Jourdainne* appartenant à Charles Périer, Jean De Louche père et Pierre De Louche fils, Étienne Faston, matelots-conducteurs, 1661.
- 88 Jean-François Henry, *Des Marins au siècle du Roi-Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Yves Salmon éditeur, 1982, p. 131 : près de 41 cas, soit 37 % pour un total de 111 cas.
- 89 Robert Richard, « Un type d'entreprise négligé par les historiens économistes (observations d'après l'enquête sur le mouvement des navires dans les ports français 1763-1766) », *Revue dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, 1988, n° 22, p. 205-226. Voir aussi Archives départementales du Calvados, F 6709, fonds Tastemain-Lagnel, livre de compte d'un négociant caennais et journal de marchandises débarquées de navires venant du Havre, de Rouen et de Rotterdam, 1789-an XIV.

des marchandises des intéressés », Faston et Périer ont délaissé « la gouverne d'icelle » à leur associé Pierre De Louche fils dès la sortie du havre de Quinéville car ce dernier

conduisoit la barque et gouvernoit icelle comme bourgeois au tiers et marchand en la meilleure partie tant de bled que d'autre marchandise [et] prist la barre du gouvernail laquelle ne luy pouvoit pas estre ostée ny par ledit périer ny par ledit faston veu quil estoit bourgeois et marchand en la plus grande partie de la charge⁹⁰.

Ainsi, la ligne de démarcation professionnelle habituellement constatée sur les bâtiments hauturiers occidentaux entre les opérations commerciales confiées aux subrécargues ou aux officiers d'une part, et les fastidieuses manœuvres du bord dévolues à l'équipage d'autre part, tend à devenir beaucoup plus floue sur les petits caboteurs bas normands. À bord comme à terre, chacun mène ses affaires de commerce tout en effectuant les tâches inhérentes à un équipage. Curieusement, on relève même à l'échelle mondiale une coïncidence des pratiques entre les caboteurs bas normands et les petites jonques de charge du Sud-Est asiatique. L'équipage chinois se compose de marins, certes, mais ces

328

90 AD, 76, 204 BP 7, Charles Périer réitère « que encore quil portast le nom de maistre au voyage néanmoins suivant l'usage ordinaire entre les dits matelots lorsqu'ils sont propriétaires esgallement Comme estoient lesdits delouche faston et périer chacun par tiers de laditte barque le premier d'iceux prend le gouvernail et la conduite et fait la charge et le mémoire de tout ce qui est embarqué dans icelle comme fist ledit De Louche qui chargea icelle barque tant pour luy que pour les autres marchands entièrement ainsi qu'il voullut sans y appeler ledit périer que pour aider quelquefois à charger lesdites marchandises... » (4 mars 1661). Ici, Jean De Louche et Guillaume Guillotte « n'ont point de commun avec les autres marchands dans la barque au sujet de leurs marchandises », mais le cas peut souvent se présenter dans d'autres voyages. En réalité, les dépositions précisent le détail du chargement et contredisent les déclarations de mauvaise foi inhérentes à ce type de fortune de mer. Jean De Louche père, son beau-fils Guillaume Guillotte et un des enfants De Louche ont chargé pour leur compte 299 boisseaux de froment, 4 boisseaux de fèves, 6 pots de beurres. Hue, absent du bord lors du naufrage, charge 34,5 boisseaux de froment, mesure de Saint-Pierre. Collin a chargé à bord 22,5 boisseaux de froment. Charles Périer et Jean Guillotte chargent 18 boisseaux de froment et 15,5 boisseaux de fèves, 50 livres de chanvres. Mascrey-Piquechef fait charger 78 boisseaux de froment, mesure de Montebourg, 3 porcs et 3 cartons d'ail. Pinel a 44 boisseaux de froment, mesure de Saint-Pierre-Église. Les marchandises sont disposées circulairement à bord selon le « run » (« ryn » ou partie de cercle, terme de patois maritime dérivé du *rumb* anglais) et groupées en secteur de cale par propriétaire ou chargeur. Pinel et Collin sont représentés au siège de l'amirauté par le curé de Morsallines. La quasi-totalité du chargement est sauvée « après avoir esté espluché de vrac [varech] et cailloux sur la dune ». Les frais du « sauvage » de la cargaison répartis sur les chargeurs et associés de la barque s'élèvent en tout à 82 lt. et 6 boisseaux froment mesure de Quettehou laissé par Mascrey-Piquechef. Mais Hue ne parvenant pas à remettre la main sur ses blés, pourtant sauvés du naufrage, fait appel à la Table de marbre à Rouen contre les matelots. Durant le sauvetage du chargement, « lesdits matelots deschargèrent sur l'isle tout ce qu'ils peurent de la marchandise sans assistance d'aucun des marchands [...] et spécialement ledit Collin qui ne voullut scauver ses deux saacs de bled quoiqu'il l'eust peu faire sil leust voullu y entendre au lieu de labandonner et se coucher sur la terre de lisle comme il fist [...] ».

derniers sont d'abord et avant tout des marchands intéressés dans l'expédition, le propriétaire endossant parfois la fonction de capitaine sur les petits bâtiments⁹¹. Dans le Cotentin, l'associé quirataire ayant l'intérêt le plus élevé sur la cargaison prend systématiquement la direction de la barque. Cette clause, probablement généralisée à tous les petits caboteurs bas normands, constitue en principe une assurance supplémentaire pour le bon déroulement du voyage. D'autres thématiques relevant du cabotage ou du bornage comme le crédit provincial, les rythmes de la navigation et des échanges, le recrutement des équipages, la composition des frets bien plus vaste que les seuls cidres, blés et beurres, les stratégies d'échanges en temps de paix ou de guerre maritime, l'accumulation du capital par le microcapitalisme familial, le fonctionnement des marchés, l'organisation spatiale des territoires littoraux et des sites d'armement, l'urbanisme et la hiérarchie portuaire des petites villes côtières, les dynamiques sociales constituent autant de thèmes neufs à explorer ou à approfondir en Normandie, où la recherche dans ce domaine apparaît bien moins avancée que sur le littoral méditerranéen ou breton⁹².

Bien que l'on se soit cantonné ici à l'échelle microéconomique provinciale, la curiosité commanderait aussi de comparer les résultats obtenus pour le cabotage et les pêches avec la pensée économique française de la période. Celle-ci est incarnée à un siècle de distance par le Bas-Normand Antoine de Montchrestien de Vatteville (1575-1621) et l'Irlandais Richard Cantillon (1687?-1734). Ces deux auteurs placent résolument la circulation des marchandises au cœur de leur réflexion mercantiliste⁹³. Ils conçoivent la question économiquement cruciale de la distance à franchir comme un obstacle que l'on peut surmonter

- ⁹¹ Jennifer W. Cushman, *Fields from the Sea. Chinese junk trade during the late eighteenth and early nineteenth centuries*, Ithaca, Cornell University Press, 2000, 2^e éd., p. 98-99. Sur l'équipage des jonques chinoises : *ibid.*, p. 99.
- ⁹² Gilbert Buti, « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (xvii^e-xviii^e siècles), *Rives méditerranéennes*, n° 13, 2003, p. 75-92 ; *id.*, « Entre échanges de proximité et trafics lointains : le cabotage en Méditerranée aux xvii^e et xviii^e siècles », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. xiii-xviii, op. cit.*, p. 287-316 ; voir aussi Julien Danielo, *Les Ports d'Auray et de Vannes aux xvii^e et xviii^e siècles. Ville, architecture et identité portuaire sous l'Ancien Régime*, thèse en histoire de l'art sous la dir. de Jean-Yves Andrieux, université Rennes 2, 2008 ; Gérard Le Bouëdec, « Les petits ports bretons du xvi^e au xix^e siècle », art. cit., p. 69-70, 78. Sur les ports d'armements au cabotage et les ports de réception : *id.*, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 165 : « La première réalité du cabotage, c'est donc l'existence de ports d'armements spécialisés qui gravitent souvent dans l'orbite d'un grand port souvent d'envergure internationale », affirmation qui ne coïncide pas toujours avec la pluriactivité des petits ports bas-normands.
- ⁹³ Jean-Marie Baldner et Anne Conchon, « Les territoires de l'économie. Lectures croisées de Montchrestien et Cantillon », dans Alain Guéry (dir.), *Montchrestien et Cantillon. Le commerce et l'émergence d'une pensée économique*, Lyon, ÉNS Éditions, 2011, p. 259-301.

par un coût déterminant, celui du transport⁹⁴. On remarque ainsi une certaine analogie entre la théorie des localisations de Cantillon et les circuits du cabotage normand⁹⁵. Les denrées les plus périssables devant être produites selon lui le plus près possible de la capitale, pour limiter le temps et la distance d'acheminement, les ports du littoral cauchois accaparent l'activité de pêche au poisson frais pour Paris. Inversement, l'établissement dans la généralité de Caen de manufactures éloignées du centre économique du royaume, mais reliées à ce dernier par voie fluviale et par cabotage, coïncide point par point avec les thèses de Cantillon. D'après lui, le coût de transport devient alors une variable aussi importante que les prix et les revenus dans sa théorie de la localisation spatiale des moyens de production, des densités humaines et de la division du travail articulés selon une hiérarchie urbaine étagée depuis les villages jusqu'à la capitale.

330

Pour Montchrestien, le coût du transport doit rester le plus bas possible pour afin d'étendre les réseaux d'échanges. C'est pourquoi l'auteur bas normand est très attaché au potentiel naturel des rivières ou des littoraux pour stimuler la croissance commerciale des villes. Dans ce but, le cabotage nécessite une bonne synchronie des ruptures de charge entre les navires et les embarcations de très faible tirant d'eau. C'est ce que l'on observe sur les nombreux petits cours d'eau et rivières de Normandie, depuis l'Avranchin jusqu'au Tréport. L'absence de curage du canal d'Artois depuis l'entrée de la ville d'Eu jusqu'au Tréport compromet presque totalement son usage. Heureusement, les navires jaugeant jusqu'à 100 tonneaux peuvent remonter la Bresle jusqu'à Eu grâce à son cours fort profond et large d'une demie lieue. En revanche, la remontée de la Seine par halage entre l'estuaire et Rouen est devenue de plus en plus lente et peut contrarier l'essor du trafic fluvial. Les chemins de halage ont tout particulièrement été trouvés en mauvais état entre Rouen et La Mailleraye⁹⁶. Un mémoire de 1736, présenté au Conseil du roi par le Commerce et les maîtres de navires, décrit par le menu l'état calamiteux des chemins de halage, faute d'entretien et en raison des conflits d'usage élevés avec plusieurs riverains⁹⁷.

94 Philip Scranton et Patrick Fridenson, *Reimagining Business History*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2013, « Spaciality », p. 227.

95 Sur la théorie de la localisation des hommes et de leurs activités par Cantillon, voir Pierre Dockès, *L'Espace dans la pensée économique du XVI^e au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 234-259.

96 SHD Vincennes, SH 48, enquête des amirautés de 1665 : « Ont vu que le long du rivage où il y a halage les chemins sont très mauvais et gastez en beaucoup d'endroits ce qui donne beaucoup de peine aux navires qui montent la rivière depuis la Mailleraye jusqu'à Rouen ce qui rend la navigation plus difficile et lorsque les navires remontent la rivière avec les vents contraires ou quand il court un grand esbe en temps calme il faut que les vaisseaux soient tirés par des chevaux. »

97 AN, Mar, D/2 57, *Mémoire sur la navigation sur la Seine*. Il y est cité le procès-verbal dressé par la vicomté de l'eau entre le 26 août et le 3 septembre 1729 dénombrant pas moins de « 286 articles de déffaut du halage depuis Rouën jusqu'à la Pierre au Poirier ». La-Pierre-au-Poirier située rive nord de la Seine « un peu au-dessous de Villequier » est le lieu précis où

Dans le pays d'Auge comme dans le Roumois, qui sont des régions de production de vivres, de boissons ou de matières premières revendues vers les marchés de consommation urbains de la Basse-Seine, les petits cours d'eau jouent un rôle essentiel pour le transport des marchandises : la Risle est navigable depuis la Seine jusqu'à Pont-Audemer et même à Foulbec où seules peuvent accéder les gribanes ne dépassant pas trois pieds de tirant d'eau. Les bateaux, barques et gribanes qui remontent la Touques jusqu'à Roncheville, ou bien la Dives jusqu'à Varaville et Saint-Clerc, ne doivent pas tirer plus de 5,5 pieds d'eau, ni dépasser le port de quarante à cinquante tonneaux avant l'inévitable rupture de charge pour l'amont. L'économie rurale du pays virois ne peut non plus se passer des cours d'eau pour le transport des marchandises. Sur la Vire, les vaisseaux de quatre-vingt à cent tonneaux remontent le cours d'eau jusqu'à deux lieues près de Saint-Lô, mais seuls les petits bateaux atteignent cette localité. Ainsi, une cartographie des aires de navigation à la pêche ou au cabotage, des réseaux portuaires, des points de ruptures de charges serait à tenter pour la Normandie maritime à l'époque moderne afin d'évaluer plus nettement les activités littorales et maritimes de la province⁹⁸.

Le rôle économique exercé en Normandie par les intendants est bien connu⁹⁹. Si l'action stimulante des intendants dans l'établissement des manufactures ou la construction des voies de communication est indéniable, il est impossible aux représentants du pouvoir royal de reproduire en Basse-Normandie le

commence pour les assureurs le risque de mer vers l'aval et où ce risque s'éteint lorsqu'un navire fait route vers l'amont.

- 98 Un modèle méthodologique : Gilbert Buti, « Circulation "casanière" et voyage "à l'aventure" : le cabotage en Méditerranée (années 1680-années 1780) », dans Pierre-Yves Beaupaire et Pierrick Pourchasse (dir.), *Les Circulations internationales en Europe (années 1680-années 1780)*, Rennes, PUR, 2010, p. 121-135.
- 99 Annette Smedley-Weill, *Les Intendants de Louis XIV*, Paris, Fayard, 1995, p. 285-295 ; *id.*, « La gestion du commerce français au XVII^e siècle : impulsions gouvernementales et besoins des échanges », *Histoire, économie et société*, 1993, 12^e année, n° 4, p. 476, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1993_num_12_4_1686, consulté le 24 mai 2017 ; Jean-Baptiste Voysin de la Noiraye, *Mémoire sur la Généralité de Rouen (1665)*, éd. cit., p. 191 : « [...] mais la fainéantise des habitans de ladite ville [du Tréport], le peu de disposition qu'il y a parmy eux a faire quelque considérable trafic, et enfin le peu de manufacture qu'ils font, et le peu d'aparence qu'il y a d'y débiter ce qui s'y pourroit apporter, ne semble gueres convier le roi à y faire les despenses qu'il avoit autrefois esté résolu d'y faire [...] ». L'intendant de la généralité de Caen dénonce aussi la « fainéantise » des habitants d'Avranches, peu portés sur la production de toiles. Inès Murat, *Colbert*, Paris, Fayard, 1980, p. 260 : pour Colbert, le plein emploi est indispensable afin de préserver les pauvres des « occasions de mal faire inséparables de la fainéantise ». BnF, *Cinq Cents Colbert*, ms n° 122, « Dieppe » : les intendants stigmatisent les peuples « fainéants » comprenez dépourvus de tout esprit d'entreprise, mais aussi les gens sans aveu, les vagabonds et autres parasites dénigrés par le pouvoir car considérés comme « les mouches inutiles qui dérobent le miel de celles qui travaillent et des surnuméraires incommodes qui mangent le pain des enfans de la maison » ; voir aussi Laure Chantrel, « Représentations sociales et croissance économique : riches et pauvres dans les écrits des publicistes français du XVII^e siècle », *Revue d'économie politique*, vol. 98, n° 2, mars-avril 1988, p. 189-208.

modèle du canal d'Harfleur au Havre, censé relier les manufactures locales au grand port marchand¹⁰⁰. Néanmoins, les intendants de la généralité de Caen comprennent très rapidement, en prenant exemple sur le modèle hollandais, tout l'intérêt de recourir aux nombreux petits cours d'eau de Basse-Normandie pour exporter ensuite par cabotage les productions des nouvelles manufactures établies selon le grand dessein mercantiliste de Colbert¹⁰¹. L'intendant Guy Chamillart manifeste un zèle particulièrement remarquable dans l'implantation de nouveaux établissements ou en secourant les manufacturiers en difficulté¹⁰². La manufacture de Coutances, fondée par cet intendant, produit des draps et serges dites de Coutances pour l'exportation par cabotage vers l'Espagne et les Indes espagnoles, *via* Saint-Malo, pour un montant annuel de 7 à 800 000 livres¹⁰³. La production textile des autres établissements de la généralité vise clairement le marché anglais en concentrant les exportations par les ports de Caen ou de Cherbourg¹⁰⁴. Toutefois, la diminution en quelques

¹⁰⁰ Archives municipales du Havre, fds. anc., ii 27, mémoire de Lesueur : « En ce temps [vers 1665] pour déboucher plus facilement le port et rendre la place plus marchande à l'imitation des villes de Flandres on resolut de faire un canal de laditte ville en celle d'Harfleur ou Mr. Collebert avoit dessein d'établir des manufactures ainsy qu'à Montivilliers » (ca 1711).

¹⁰¹ Sur la maîtrise de l'eau en Basse-Normandie : Éric Barré, « À propos de digues, position d'un problème à partir de documents inédits concernant la baie de l'Ouve aux ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles », dans *Eaux vives, eaux dormantes en Normandie* [actes du 47^e congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Bernay, 17-18 octobre 2012], n° 18, 2013, p. 71-77 ; Bernard Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France (1740-1840)*, Paris, EHESS, 1984 ; Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700*, *op. cit.*, p. 107-108, n. 14 et 110, n. 24 : le commerce de Caen augmenterait beaucoup si l'Orne devenait « navigable depuis Caën jusqu'à Argentan, comme on l'a proposé ; puisque d'Argentan il n'y a que douze lieues de charroi au lieu où la rivière de Mayenne est navigable ; Et comme la Mayenne entre dans la Loire, cela feroit une communication fort avantageuse entre Caën & les provinces méridionales ». Sur le même thème, on peut comparer avec le « Mémoire pour la navigation des rivières par Vauban » publié par Jean-Pierre Brancourt (*L'Intendance de Champagne à la fin du ^{xvii}^e siècle. Édition critique des Mémoires « pour l'instruction du duc de Bourgogne »*, Paris, CTHS, 1983, p. 296-298).

¹⁰² Georg Bernhard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, *op. cit.*, p. 771, lettre de l'intendant Chamillart à Colbert du 17 novembre 1666 : « J'ay fait savoir au nommé Daumesnil, marchand à Caen, taxé à la chambre de justice, à qui le roy a accordé une surséance, que cette grâce luy avoit esté faite en faveur du commerce, et que pour marquer sa reconnoissance, je luy ordonnois de faire faire cent pièces de serge de Londres à Caen, et que je donnerois advis au roy des diligences qu'il auroit faites pour l'exécution de ces ordres. »

¹⁰³ Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700*, *op. cit.*, p. 422 : le commerce très actif de ces toiles a continué jusque vers 1663 ou 1664, puis la concurrence du marché libre de Cerisy a fait proliférer les toiles de contrefaçons de piètre qualité ruinant la réputation des toiles Coutances auprès des marchands de Saint-Malo et la clientèle des Indes espagnoles.

¹⁰⁴ G. B. Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, *op. cit.*, p. 775, la manufacture de bas d'Angleterre, de sarges, de ratines, de cotons, etc. est établie à Caen, Bayeux, Saint-Lô, Coutances, Valognes, Beuzeville, Cherbourg, Granville, Thorigny-sur-Vire, Cerisy-la-Salle, Trévières, Louvières, Coigny, Sommervieu et Neully : « J'ay fait donner advis du jour d'hyer aux sieurs Gobert, de la Croix, Bernard, Boislaud et Charles, marchands bonnetiers

décennies de la profondeur d'une rivière, de son estuaire par envasement ou la rapide modification pluriséculaire du trait de côte sur le littoral peuvent compromettre, de manière totale ou partielle, la circulation fluviale et maritime locale¹⁰⁵. La profondeur de la Vire en 1697 est encore de 10 à 12 pieds environ aux grandes marées permettant la montée de vaisseaux de cinquante à soixante tonneaux, mais Pierre Gouthier rappelle que :

les rades [de la baie des Veys] sont plates et n'y peut arriver que de petits batteaux pescheurs ; à l'embouchure de la rivière est un port ou havre appelé l'Ettenière où il pouvoit arriver auttrefois des navires jusqu'à deux cents tonneaux, mais à présent, il y en vient peu et de très petits, soit à cause de la guerre ou par la calamité du temps. Cette mesme rivière vient de Carentan où elle passe, et y pouvoit aborder des vaisseaux à voiles de cinquante à soixante tonneaux¹⁰⁶...

Le phénomène d'envasement s'accélère au siècle suivant : la navigation sur la Douve et la Taute devient de plus en plus difficile entre Carentan et la mer. Les navires de cent à cent cinquante tonneaux remontent encore la rivière vers Carentan en 1700 mais, à la fin de l'Ancien Régime, le port n'est plus fréquenté que par des bateaux à fond plat de cinq à six tonneaux¹⁰⁷.

Il revient également à l'intendant de veiller au bon entretien des cours d'eau et à l'entretien régulier des infrastructures d'accueil des barques et bateaux¹⁰⁸. Toutefois, ces installations comme leurs accès demeurent souvent très rudimentaires¹⁰⁹. Elles se limitent généralement à une rive boueuse, soumise

à Paris que l'on travailloit à cette manufacture en cette province avec autant de succes que l'on a jamais fait en Angleterre... » (lettre du 29 novembre 1665 de Chamillart à Colbert).

¹⁰⁵ AN, Mar, G 240, dossier n° 1, amirauté de Barfleur, dégradation de la côte, 1746.

¹⁰⁶ Pierre Gouthier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 319.

¹⁰⁷ Marcel Duval, « L'élection de Carentan au milieu du xvii^e siècle au milieu du xviii^e siècle. Étude d'histoire sociale », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 3 (numéro spécial), « À travers la Normandie des xvii^e et xviii^e siècles », 1963, p. 186, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0570-1600_1963_hos_3_1_3639, consulté le 24 mai 2017 ; AN, Mar, G/77, Visite de la rivière de la Vire, depuis la chaussée des Clayes jusqu'à son embouchure, 1740.

¹⁰⁸ Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, op. cit.*, t. IV, p. 534, Colbert à Morangis, intendant de Caen, le 23 février 1682 demandant à ce qu'il soit possible de faire travailler les propriétaires riverains de la Touques pour la rendre de nouveau navigable après des éboulements de terrains. Voir aussi l'émergence du rôle de l'État dans le développement des voies fluviales en France : Éric Szulman, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014, p. 25-67.

¹⁰⁹ Raoulin Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer, op. cit.*, p. 11-12 : « Environ trois lieues & demie à l'Ouest d'Honfleur, est la petite Rivière de Touques, où il n'entre que des grands Bateaux qui chargent des Cidres, des Pommes & du Bois pour porter à Rouen, au Havre, à Dieppe, & autres lieux : il y a plusieurs petits Bances ; l'entrée de cette petite Rivière, fur laquelle il y a des Balizes des deux côtés, est une Rivière qui n'est hantée que des gens des environs ; comme les Bances de l'entrée changent quelquefois, on n'en peut parler bien pertinemment ». *Ibid.* : Dives, « au pied de ce Cap [...], est la petite Rivière du même nom qui est semblable à celle de Touques, & où l'on y charge les mêmes choses. Il y a aussi plusieurs Bances à l'entrée de

au marnage des marées et sommairement aménagée de quelques pieux de bois pour l'amarrage des bateaux comme le montre le plan de Touques dressé par l'arpenteur royal Jean-Estienne Doullé de Pont-Lévêque en 1736 (fig. 2). En arrière-plan immédiat du quai Saint-Pierre de Touques, les marchands François Lecour, Jean-Baptiste Brize, Jean-Baptiste Dufour et Jean Bloche tiennent leurs magasins et héritages traversés par de petites ruelles reliant le quai avec la route de Pont-Lévêque et la grand-rue de Touques. On remarque en rivière la présence d'un cotre anglais et d'un smack¹¹⁰ hollandais près du pont à flèche enjambant la Touques ce qui rappelle l'existence locale d'un petit courant d'échanges au cabotage européen. À l'évidence, monde rural, espaces urbains et navigation au cabotage apparaissent sur ce plan intimement liés par la présence d'un cours d'eau.



Fig. 2. Archives Nationales, *Marine*, D/2 57, dos. n°662, plan du quay de Touques, 1736.

cette Rivière, qui sont sujets à changer, c'est pourquoi l'on n'en peut pas bien écrire, joint qu'en ces deux Rivières il n'y peut entrer que de fort petits Bâtimens, tirans au-dessous de 7 ou 8 pieds d'eau ».

¹¹⁰ Michel Mollat du Jourdin (dir.), *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal, op. cit.*, t. « C », p. 350 : le cotre est un « petit bâtiment à voiles apparu en Angleterre au 17^e siècle [...]. Son gréement consiste en une grand'voile aurique enverguée sur une corne (ou pic), bordée sur un gui, surmontée d'une flèche, ainsi que d'un foc et d'une trinquette » ; Pierre de Bonnefoux et Edmond Pâris, *Dictionnaire de la Marine à voile*, Paris, Éditions de la Fontaine au Roi, 1987, p. 669 : un smack, ou semaque, est une « sorte de grand sloup, ou, même, de heu gréant une voile de fortune et, quelquefois, un hunier qui se borde sur le pont ».

L'Orne est la plus grande rivière de la généralité de Caen. C'est la voie navigable habituellement utilisée pour voiturier depuis cette ville vers la Hollande et l'Angleterre les cargaisons de papiers, les petites serges ou lingettes de la généralité transportées vers la Bretagne, les draps et draperies fines, les ratines imitant à la perfection les draps de Hollande et d'Angleterre. L'Orne est en principe navigable jusqu'aux navires de cent tonneaux, ceux d'un tonnage supérieur doivent rester à l'ancre en rade d'Ouistreham située à son embouchure. Pendant la mauvaise saison, le fleuve subit régulièrement des « crétines » ou crues provoquées par la rencontre du flux de la mer à marée montante avec le fleuve au niveau du pont Frileux¹¹¹. Le problème s'aggrave à Caen en raison des négligences humaines. Il s'agit presque d'un cas d'école par l'importance des dégradations, conflits d'usage et malversations concentrés dans le procès-verbal de l'amirauté de Caen en 1665. La situation empire par l'absence de tout entretien de ce cours d'eau depuis deux à trois décennies¹¹², si bien que les éboulis des talus et murailles de la ville emplissent la rivière au droit des rives et gênent les poses des bateaux à la basse mer¹¹³. Les intendants et les cours souverains sont d'ailleurs régulièrement sollicités par les marchands et négociants pour enquêter sur les améliorations à apporter dans la circulation des marchandises par voie d'eau¹¹⁴. Quant au cabotage, inutile d'insister longuement sur son indispensable fonction d'interface de transport bon marché entre centres de production et lieux de consommation, ou sur les possibilités d'élévation sociale de ses principaux acteurs.

L'esprit d'entreprise des marchands blatiers du Cotentin, du Plain ou du Bessin les rapproche, par intérêt réciproque bien compris, des élites foncières rurales,

111 Emmanuel Garnier, « La ville face aux caprices du fleuve. L'exemple normand, xvii^e-xviii^e siècle », *Histoire urbaine*, 2007-1, n° 18, « Ville et environnement », p. 50, en ligne, disponible à l'adresse : <http://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2007-1-p-41.htm>, consulté le 24 mai 2017 : la « crétine » ou crue et inondation de janvier 1651 a abattu les murailles de Caen situées le long de la Foire du pré. Voir aussi AN, *Mar*, G/141, Mémoire de Vauban sur la rivière l'Orne, 1678.

112 Luc Lemièrre, « Discours des élites et réalités urbaines : l'exemple de Caen au xvii^e siècle », *Cahier des Annales de Normandie*, 1985, n° 19, « Villes et sociétés urbaines. Basse-Normandie, xvi^e et xx^e siècle », p. 29, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0570-1600_1985_hos_19_1_3954, consulté le 24 mai 2017. Dans le domaine économique, Caen est conçue avant tout comme un lieu d'échanges dominé par le port, capable d'accueillir des bateaux de 60 tonneaux, d'une part, et les foires, d'autre part.

113 SHD Vincennes, SH 48 : dans la section du quai du pont de Vaucelles proche du lieu de chargement et déchargement des navires, cette section méandreuse de l'Orne divisée en deux parties « a esté emplye depuis trente ans [...] qui est la Cause que de basse eau Il ny a que la hauteur d'un pied deau et six a sept pieds de plaine mer de hauteur deau... »

114 Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, op. cit., p. 454, lettre circulaire aux intendants du 28 février 1671 leur ordonnant de visiter dans leur généralité toutes les rivières navigables et de dresser le devis des ouvrages à faire pour les rendre propres à la navigation. BnF, *Mélanges Colbert*, 127 bis, arrêt de la cour des aides de Rouen pour informer sur l'état de la Seine.

mais les oppose, pour des questions d'intérêt, aux autorités locales (subdélégués, commissaires des classes, commis des fermes) chargées du minutieux contrôle de la circulation des grains. Dans les correspondances ministérielles des archives de la Marine, divers rapports détaillent ces conflits de personnalités qui émaillent la vie quotidienne, d'ordinaire plutôt assoupie, des petits quartiers des classes du littoral normand¹¹⁵. Ainsi, François Millot ouvre boutique à Isigny à la fin du XVII^e siècle¹¹⁶. Il se mêle des denrées en gros, réalise de fructueuses affaires, fait bon mariage, achète la charge de directeur de la poste d'Isigny, et acquiert du sieur du Hermerel du Martel, le subdélégué de l'intendant de Caen, la belle ferme de la Follye payée par une rente annuelle de six cents livres. Mais ce prospère marchand manifeste aussi en 1708 son « esprit de rébellion » contre les ordres du roi proclamés par l'intendant de la Brisse et du commissaire des classes Pelsaire, d'Isigny, au sujet du cabotage des grains, ce qui lui vaut un bref emprisonnement au château de Caen. François Millot récidive pourtant lors de la crise de subsistances de l'hiver 1709 : muni de deux permissions du roi, ce marchand fait charger à force des « grains et autres denrées » pour Rouen sur la *Margueritte*, appartenant maître Claude Fortin de Quillebeuf. Exigeant l'expédition immédiate de la barque et de ses grains, l'éruptif Millot fait extraire le commissaire des classes Pelsaire de son lit à six heures du matin, « comme chez un Criminel », par le sergent de ville Jean Michel en tête de la Compagnie de Fortécue, armée « d'espées, de mousquets et de hallebardes ». L'esclandre fait jaser ; Versailles en est informé¹¹⁷. L'insolent marchand évite de justesse une nouvelle incarcération en se faisant recevoir dare-dare collecteur en chef pour 1710 au siège de l'élection de Bayeux, charge dont il venait tout juste de se faire exempter par grâce spéciale de l'intendant ! Deux précautions valant mieux qu'une, Millot prévoit de se rendre à Versailles pour y défendre sa cause, appuyé par un certificat du sieur de Saint-Frémont, lieutenant général des armées du roi, approuvant la conduite du marchand. L'affaire s'achève à moindres frais

115 BnF, *Mélanges Colbert*, 128 bis, fol. 761-762, lettre du 1^{er} avril 1665 des officiers de l'amirauté de Touques à Colbert, sur leur mésaventure survenue en ce port auprès des pêcheurs et des matelots lors de l'enquête des amirautés de 1665 : « Aussy tost que nous avons esté honorés de votre ordre nous nous sommes transportés suivant icelluy au passage de Toucque qui est l'emboucheure de la mer parroisse de Trouville auquel lieu estant, bien loing de trouver des personnes soubmises aux ordres du Roy et de nous recepvoir comme gens venants de sa part et de la votre au grand mespris de l'arrest du conseil et de votre missive, nous ont voullu mollester et jeter dans la mer ce qu'ils eussent faict n'eust esté quelque secours qui nous a esté donné... »

116 Sur le clan Millot : Édouard Delobette, « D'Isigny à Saint-Domingue. François Millot "l'Américquain", négociant-échevin du Havre au XVIII^e siècle », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 36, 2011, p. 137-151.

117 AN, *Mar*, B/3 168, lettre de Pelsaire commissaire des classes d'Isigny au ministre : « Comme ces Sortes d'Embarquemens Seront peut être frequens, il seroit à desirer qu'il y eût un homme de Confiance sur chaque batiment chargé de grains comme cela S'est pratiqué en 1693 pour estre en Etat d'empêcher tous abus... » (30 octobre 1709).

dans le bureau de l'intendance de Caen : l'impétueux marchand profère de plates excuses présentées au commissaire Pelsaire, en présence de l'intendant de la Brisse, et de quatre officiers de l'armée de terre pris à témoins.

Cette anecdote, de la même verve burlesque que l'*Histoire comique de Francion* de Charles Sorel, a pour toile de fond le cabotage des grains. Elle révèle le degré de connivence de marchands normands avec les élites nobiliaires et foncières rurales, milieux encore quelque peu rétifs à l'autorité monarchique à la fin du règne de Louis XIV¹¹⁸. Enfin, les correspondances des commissaires des classes ou des amirautés révèlent tout un pan inédit de la sociabilité des petits ports bas normands. À partir d'un simple caboteur en attente de son appareillage depuis Isigny, l'affaire Millot met en branle, pour une question d'honneur et de commerce, toute une vivante chorégraphie des élites locales, le petit théâtre truculent des tensions sociales, des querelles de préséance, contritions de façade, mortifications ravalées et autres coups tordus ou tours pendables joués dans un petit port marchand¹¹⁹. Cette géographie officieuse des réseaux marchands comme nobiliaires qui s'anime depuis les manoirs ou les petits ports du Cotentin jusqu'à l'intendance de Caen et les bureaux de Versailles mériterait une mise en lumière bien plus étendue par la méthode de l'*emplotment*. Ce concept, imaginé et mis au point par le philosophe Paul Ricoeur, se compose d'une succession d'histoires reliées à un même thème¹²⁰.

En conclusion, les petits ports, havres et rades de la province, apparaissent défavorisés par la morphologie littorale de leur site. La faible profondeur des accès portuaires, la guerre maritime et l'assèchement des flux d'investissements traditionnels expliquent en grande partie les mutations des trafics subies par

118 Sur cette affaire : AN, Mar, B/3 168, lettres des 30 octobre, 28 novembre et 19 décembre 1709 ; du 20 février 1710 ; Michel Giraud, « Crise de conscience et d'autorité à la fin du règne de Louis XIV », *Annales ESC*, 7^e année, n° 2, 1952, p. 172-190. Sur le jeu trouble de l'opposition aux autorités mené par les seigneurs et les notables : Jean Nicolas, *La Rébellion française. Mouvements populaires et conscience sociale (1661-1789)*, Paris, Gallimard, 2008, p. 144-154.

119 Pour la méthodologie, voir Christian Pfister-Langanay, « Élités, institutions portuaires et règlements de compte à Dunkerque (1776-1791) », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du xv^e au xx^e siècle, op. cit.*, p. 429-436 ; Peter Voss, « La liberté du commerce ? L'interaction parfois difficile entre marchands et représentants du pouvoir royal à Bordeaux au xvii^e siècle », *ibid.*, p. 375-381.

120 Sur ce concept voir Hayden V. White, *Metahistory. The Historical Imagination in Nineteenth Century Europe*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1975, p. 29 : l'auteur relève trois formes majeures de structuration du récit historique : par l'argument factuel, par le discours idéologique, ou par l'*emplotment* de Paul Ricoeur, soit une succession d'histoires (*story telling*) raccordées à une même intrigue ou thématique. Sur la définition complète de l'*emplotment* : Michael Scheffel, « Narration fictionnelle et narration historiographique ? Réflexions à partir des thèses de Hayden White et de Paul Ricoeur », dans John Pier et Philippe Roussin (dir.), *Écritures de l'histoire, écritures de la fiction* [actes du colloque international du CRAL (EHESS-CNRS) organisé à la BnF, Paris, 16-18 mars 2006], en ligne, disponible à l'adresse : <http://narratologie.ehess.fr/index.php?447>, consulté le 27 mars 2017.

les flottes halieutiques et au cabotage des petits ports et havres de Normandie, à quelques notables exceptions portuaires près. Leurs armements comme leurs infrastructures ne bénéficient d'aucun appui financier de la part de l'État en dépit des enquêtes et rapports successifs reçus par les bureaux de la Marine¹²¹. Rien n'est sérieusement tenté avant la menace navale anglaise sur les côtes de la Manche lors de la guerre de Sept Ans, pour restaurer leurs médiocres infrastructures portuaires ou fluviales, quand elles existent encore¹²². Les quelques vagues projets de port de guerre évoqués pour La Hougue ou Omonville ne voient pas le jour¹²³.

La plupart des petites communautés portuaires et littorales tirent leurs ressources soit le plus communément de la pêche, soit, pour les plus entreprenantes de Basse-Normandie, de la pluriactivité, par l'intégration active de leur cabotage dans une aire portuaire de commandement (Saint-Malo, Basse-Seine), ou par l'exportation de produits manufacturés vers les marchés extérieurs. Ces circuits commerciaux au cabotage comme à la pêche sont également à l'origine de tout un vaste champ de représentations qui est encore largement à défricher en Normandie littorale¹²⁴.

¹²¹ Gérard Le Bouëdec, « Les enjeux du cabotage européen (XIV^e-XIX^e siècles) », dans Christian Buchet, Jean Meyer et Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Puissance maritime* [actes du colloque international de l'Institut catholique de Paris, 13-15 décembre 2001], PUPS, 2004, p. 392 : « Ainsi, depuis le XVII^e siècle, le *coastal-shipping* européen est un secteur abandonné aux armements étrangers. La réaction colbertienne contre les pavillons étrangers dans les ports français a échoué et le choix du commerce colonial est en réalité un choix frileux. » ; AN, *Mar*, D/2 51, dossiers n° 22-33, Maurepas à Orry du 15 juillet 1733 sur les travaux à faire au port de Granville ; mémoire de Letourneur sur ce port et son quartier maritime, 12 novembre 1750.

¹²² Jean Vidalenc, « Journal de la visite des ports depuis Le Havre jusqu'à Saint-Malo, par ordre du roi, le 8 février 1756 », *Annales de Normandie*, vol. 13, n° 2, 1963, p. 97-109, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1963_num_13_2_4533, consulté le 24 mai 2017, *loc. cit.*, p. 105 (tableau des flottes par port normand) ; l'original dans AN, *Mar*, D/2 59, dossiers n° 67 à 87 ; AN, *Mar*, G/76, Rapport de Vauban sur les ports de la Manche et de l'océan, 1694 ; AN, *Mar*, G/77, visite des ports, havres et anses du Havre à Saint-Malo par Landré, 1756 ; Lettre sur Port-en-Bessin par Duchâtel, 1772 ; AN, *Mar*, D/2 10, dossiers n° 10-93, mémoire sur l'état présent des ports et côtes de la Haute et Basse-Normandie, 1749 ; AN, *Mar*, D/2 48, dossier n° 1, lettre du lieutenant général de l'amirauté de Bayeux au ministre sur le nettoyage et le rétablissement du havre de Port-en-Bessin, 29 août 1766 ; AN, *Mar*, D/2 51, dossier n° 1, questionnaire et réponses sur les différents services du port de Fécamp, 1756 ; voir les dossiers consacrés aux projets de ports militaires en Manche au XVIII^e siècle, dans AN, *Mar*, D/2 58, dossiers n° 165-265, 305-401, Cherbourg, Colleville, La Hougue, Granville, 1719-1779 (avec plans et cartes) ; AN, *Mar*, D/2 10, dossier n° 156-159, mémoire sur le commerce et la navigation de Cherbourg, 1753, à la BnF et au SHD de Vincennes, *Marine*, catalogue des manuscrits et du dépôt des cartes et plans.

¹²³ AN, *Mar*, G/77, Mémoire pour faire un port à La Hougue, 1719 ; observations sur la rade de La Hougue, 1756. AN, *Mar*, D/2 51, dossiers n° 108-146 et D/2 58, dossiers n° 402-502, dossiers, projets et plans sur la construction d'un port militaire à La Hougue, 1689-1756.

¹²⁴ Alain Cabantous, « Religion et monde maritime au Havre dans la seconde moitié du XVII^e siècle », *Annales de Normandie*, 33^e année, n° 1, 1983, p. 3-20, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1963_num_13_2_4533, consulté le 24 mai 2017.

Ce constat ouvre aussi une autre piste de recherche : celle du recours aux bases de données statistiques. La base en ligne CIMARCONET, exemplaire projet de fructueuse collaboration universitaire avec le milieu associatif généalogiste¹²⁵, et l'analyse des registres en ligne de l'inscription maritime du Havre et de Rouen (sous-série 6 P) pourraient valider ou non de manière oblique pour la période suivante, à travers les fiches des embarquements des gens de mer de Normandie, le scénario du déclin maritime apparu à la fin du XVII^e siècle, sans doute trop souvent avancé comme un lieu commun par les commissaires des classes en chevauchée. Il s'agirait là encore d'une intéressante perspective de recherche à mettre en œuvre.

125 CIMARCONET, pour « consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet », <http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/recherche.php>. Le projet CIMARCONET, entrepris avec l'appui du Cercle généalogique de la Manche, a innové bien avant la tendance très récente des universités nord-américaines à s'ouvrir par des échanges collaboratifs plus étroits avec le grand public ou les entreprises pour améliorer la recherche et la diffusion des sciences humaines et sociales pour répondre aux attentes en matière de savoirs, le but étant d'accroître à terme la compétitivité nationale dans une concurrence globalisée : Michael M. Crow et William B. Dabars, *Designing the New American University*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2015.

ANNEXE

Tableau 1. Les approvisionnements fromentaires du Havre par le cabotage bas normand durant la « crise de l'avènement » (1661-1663)

Source : AD 76, 216 BP 122, déclarations de marchandises, 10 février 1655 au 18 mars 1664.

Métrologie : un boisseau équivaut à 12,695 litres, mesure de Paris retenue. Le boisseau du Havre, non connu, fait seule référence pour le prix de vente plafond fixé et imposé, parfois après négociation, par le procureur du roi au siège de l'amirauté du Havre après l'examen des échantillons de la cargaison transportés au greffe. Nicolas Letournois est le « conducteur », c'est-à-dire le courtier de Louis Legal au Havre ; Pierre Lecordier est l'interprète de Cornelius Heins. Les marchands Jean-François de Lesnables, Michel Renault, Jean Hamelin et Jean Le Nourry de Quinéville ne savent pas signer – le « merc » du dit...

340 La géographie toponymique et phonétique des petits ports bas normands reste encore très approximative parmi les officiers du siège de l'amirauté du Havre qui orthographient successivement le havre de Quinéville (Manche, Cotentin) : « Quesneville », « Queneville » puis « Quinaiville » ; *idem* pour La Hougue, orthographiée La Hogue ou La Hocque. D'après la carte de Cassini, et longtemps avant la poldérisation de la baie des Veys, les bateaux venus de la Manche et entrant sur la Douve pour embarquer des blés à Sainte-Marie-du-Mont embouquent un bras de rivière devant le banc de l'Éténère vers Brucheville pour remonter ensuite ce cours d'eau jusqu'au bas de Sainte-Marie. Les déclarations du 10 janvier 1664 sont demeurées non complétées. Ps/cte : pour son compte, lorsque mentionné. Un rapide calcul des sommes engagées pour ces grains donnent un total estimé de près de 40 000 livres tournois (lt) environ pour 12 258 boisseaux à 65 sols le boisseau en moyenne¹²⁶.

¹²⁶ Par comparaison, la flotte terre-neuvère havraise immobilise un total de capitaux estimé à 500 000 lt en 1664 d'après Robert Richard, « Comptes et profits », art. cit., p. 505.

Date	Chargeur déclarant	Résidence	Type de bâtiment/lieu de chargement	Maitre/résidence	Nature de la cargaison/quantité (en tonneaux ou boisseaux)	Prix vente du boisseau, mesure du Havre
23/07/1660	Robin Bonnefoy/p cte des Longchamps mrd de Caen	Lion	« Vaisseau » le Noble 8 tx/?	Robin Bonnefoy/Lion	Froment/500 mesure de Caen	54 s
26/04/1661	Louis Legal	Morbihan	Barque la <i>Julienne</i> 18 tx/?	Louis Legal/?	Seigle, froment/17	55 s/4 livres tournois 5 s
04/05/1661	Jacques Hay	Sainte-Marie-du-Mont	Bateau/Sainte-Marie-du-Mont	Germain Phantart/Port-en-Bessin	Froment/300	67 s 6 d
16/05/1661	Guillaume Lecompte	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Fiquet/Quesneville	Froment/200	70 s
16/05/1661	Michel Regnaud p/cte Jean François Desnables	Quesneville/id.	Bateau/Quesneville	Jean Poupperville/Quesneville	Froment/300	65 s
25/05/1661	Charles Petit	Quesneville	Bateau/Quesneville	Claude Lebas/Quesneville	Froment/200	66 s
25/05/1661	Jean François Desnables	Quesneville	Bateau/Quesneville	Jacques Corbunt/?	Froment/300	68 s
08/06/1661	Charles Lecompte	Quesneville	Bateau/Quesneville	Toussaint Poidevin/Cherbourg	Froment/400	70 s
30/06/1661	Charles Couprey	Quesneville	Bateau/Quesneville	Jean Poupperville/Quesneville	Froment/60	78 s
01/07/1661	Guillaume Dupray	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gervais Motter/La Hogue	Froment/50	78 s
04/07/1661	Divers marchands	Rouen	Galiotte le <i>Cheval</i> 40 tx/?	Cornelius Heins/Rotterdam	Un grenier seigle	50 s
04/07/1661	Louis Legal	Morbihan	Barque la <i>Julienne</i> 20 tx/?	Louis Legal/?	Froment, seigle/17 tx	51 s/76 s
08/07/1661	Thomas Maillard	Granville	Barque la <i>Noire-Dame</i> 18 tx/?	Thomas Maillard/Granville	Seigle/12 tx	44 s
19/07/1661	Robert Hautot	Quesneville	Bateau/Quesneville	Marceau Poupperville/Quesneville	Froment/110,5	75 s
26/07/1661	François Dupray	La Hogue	Bateau/?	Savart/Sainte-Honorine	Froment/50	72 s
08/08/1661	Jacques Filpott	Quesneville	Bateau/Quesneville	Jean Tostain/Bernière	Froment/72	72 s
30/12/1661	Bastien Doré	La Hogue	Bateau/La Hogue	Robert Denis/La Hogue	Froment/40	66 s
26/02/1662	Bastien Doré	La Hogue	Bateau/La Hogue	Sauveur Petit/Sainte-Honorine	Froment/40	72 s
31/07/1662	Nicolas Touzard	Barfleur	Bateau/Barfleur	Michel Legris/Barfleur	Froment/400	6 lt ou 120 s
01/08/1662	Jean Lemoine	Barfleur	Bateau/Barfleur	Guillaume Legallois/Barfleur	Froment/200	105 s
21/05/1663	François Gascon	Réville	Bateau/rivière de saire	Guillaume Legallois/Barfleur	Froment/300	58 s

12/06/1663	Germain Néel	Quesneville	Barque/Quesneville	Guyon Heurtevent/Quesneville	Froment/2,50	50 s
07/07/1663	Guyon Heurtevent	Quesneville	Barque/Quesneville	Guyon Heurtevent/Quesneville	Froment/50	55 s
25/08/1663	Michel Desbleds p/cte des Longchamps, mrd de Caen	Lion	Bateau/Lion	Philippe Bonnefoy/Lion	Froment/3,40	67 s 6 d
16/11/1663	Marie Labbé, ép, Pierre du Molloy, bg de Caen	Caen	Bateau/Langrune	Jean Mériel/Langrune	Froment/100	62 s 6 d
24/11/1663	Nicollas Prevel	Quesneville	Bateau/Quesneville	Michel Poupperville/Quesneville	Froment/200	70 s
26/11/1663	Jean François Desnables	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Fiquet/Quesneville	Froment/200	70 s
27/11/1663	Jean Le Nourry	Quesneville	Barque/Quesneville	Guyon Heurtevent/Quesneville	Froment/600	70 s
03/12/1663	Jean Flambry	La Hogue	Bateau/La Hogue	Estienne Faston/La Hogue	Froment/200	65 s
05/12/1663	Nicollas Prevel	Quesneville	Bateau/Quesneville	Christophe Dessaux/Saint-Waast	Froment/200,5	68 s
05/12/1663	Jean Delaporte ps/cpte et associéz	Tocqueville	Bateau/Barfleur	Christophe Vautier/Barfleur	Froment/200	70 s
14/12/1663	Michel Havard	Sainte-Marie-du-Mont	Bateau/Sainte-Marie-du-Mont	Jacques Desguillons/Bernière	Froment/500	70 s
14/12/1663	Jean Gosselin	Barfleur	Bateau/Barfleur	Jean Gosselin/Barfleur	Froment/200	70 s
21/12/1663	Jacques Le Nepveu	Barfleur	Bateau/Barfleur	Michel Tocque/Barfleur	Froment/100	70 s
22/12/1663	Jean Bocher	Sainte-Marie-du-Mont	Bateau/Sainte-Marie-du-Mont	Henry Louaille/Port-en-Bessin	Froment/400	70 s
22/12/1663	Pierre Heurtevent	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Priéqueur/Quesneville	Froment/225	68 s
09/01/1664	Gilles Duprey	Montaigu	Bateau/La Hogue	Germain Dun/La Hogue	Froment/200	?
10/01/1664	Jean Varin dit Bruny	La Deslivrande	Bateau/Langrune	Charles le Riche/Langrune	Froment/200	65 s
10/01/1664	Charles Néel	?	Bateau/?	?	Froment/?	65 s
10/01/1664	Pierre Esnault fils	?	Bateau/?	?	Froment/?	65 s
10/01/1664	Michel Renault	Quesneville	Bateau/Quesneville	Michel Poupperville/Quesneville	Froment/500	62 s
23/01/1664	Jean Legendre p/cte ses parents	Grééz	Bateau/Bernière	Pierre Tostain/Bernière	Froment/100	62 s
28/01/1664	Jean Gosselin	Barfleur	Bateau/Barfleur	Jean Gosselin/Barfleur	Froment/150	60 s

31/01/1664	Guillaume Legallois	Barfleur	Bateau/Barfleur	Guillaume Legallois/Barfleur	Froment/200	60 s
14/02/1664	Michel Havart	Sainte-Marie-du-Mont	Bateau/Sainte-Marie-du-Mont	Jacques Desguillon/Bernière	Froment/400	60 s
16/02/1664	Jean Lucas	Quesneville	Bateau/Quesneville	Philippe Lefebvre/Quesneville	Froment/120	60 s
18/02/1664	Charles Conte (ou Lecompte)	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Cléret/Barfleur	Froment/400	57 s 6 d
18/02/1664	Jean Hamelin	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gérome Faston/Quesneville	Froment/300	57 s 6 d
20/02/1664	Robert Heurtevent	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Ficquet/Quesneville	Froment/250	60 s
22/02/1664	François Focullé	Barfleur	Bateau/Barfleur	Nicolas Lucas/Barfleur	Froment/200	60 s
26/02/1664	Jacques Brosse	Sainte-Marie-du-Mont	Bateau/Sainte-Marie-du-Mont	Robert Corbun/Bernière	Froment/400	55 s
10/03/1664	Léonard Fleury	?	Bateau	Léonard Fleury/?	Froment/200	65 s
10/03/1664	Guillaume Legallois ps/cte	Barfleur	Bateau/Barfleur	Guillaume Legallois/Barfleur	Froment/200	60 s
11/03/1664	François Dupray	La Hocque	Bateau/Barfleur	Germain Dun/La Hocque	Froment/200	65 s
13/03/1664	Guyon Heurtevent	Quesneville	Bateau l'Espérance/ Quesneville	Guyon Heurtevent/Quesneville	Froment/500	55 s
17/03/1664	Jacques de Vermont	?	Bateau/?	Philippe Lefebvre/Quesneville	Froment/200	60 s
18/03/1664	Néel	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Ficquet/Quesneville	Froment/250	60 s

Tableau 2. Liste des lieutenants des sièges d'amirauté normands connus par l'enquête des amirautés de 1665

Source : SHD Vincennes, SH 48 et ADSM, 216 BP 371.

Sur les effectifs des offices de chaque siège d'amirauté de la généralité de Rouen, voir Jean-Baptiste Voysin de la Noiraye, *Mémoire sur la Généralité de Rouen (1665)*, éd. cit., p. 234-235 ; *ibid.*, p. 113 sur les limites des ressorts des juridictions littorales de la généralité de Rouen – sauf pour le siège de Rouen.

Sièges d'amirauté	Lieutenant civil et criminel	Greffier
Eu-Le Tréport	Nicolas Le Griel	François Boudon
Dieppe	Jacques de la Houssaye de Saint-Victor, lieutenant général du siège. François Poignant, lieutenant particulier du siège. Jacques Pauger et Charles Le Noury, avocats du roi au siège. Philon, receveur des droits de l'amiral au siège. Primerose, procureur du roi au siège	Guillaume Robion et Robert Boullard, huissiers-visiteurs du siège. André Lefran, greffier du siège
Saint-Valéry-en-Caux	Guillaume Lepicard, sieur de Saint-Philibert	François Gouys
Le Havre	Claude Mathé (reçu le 21 janvier 1656)	
Caudebec	Lucas (+ Jouillas, procureur du roi)	Travet
Rouen	Duhoulley, sieur des Essarts (+ Dubuisson, procureur du roi).	Foucques
Honfleur	Laurent Amelyne, sieur de Saint-Sauveur	Auber
Caen	Hervey Fossey (+ Pierre Collet procureur du roi)	Gaspard Lequesne
Ouistreham (ou Esterham) et Bernières	Michel Daigneaux (procureur du roi en lieu et place du lieutenant)	-
Bayeux, Port et Anelles	Nicolas Le Breton (procureur du roi en lieu et place du lieutenant)	Pierre Bethon
Grandcamp	Philippe Germain, sieur de la Mare (+ Jacques Clairembault, avocat faisant pour le procureur du roi)	Guillaume Brunet
Carentan	Léonard Rousselin, sieur du Lomboy ou Longbouet (Long bois, hameau près de Saint-Cosme). Thomas Desplanques, avocat (faisant pour le procureur du roi)	Charles Le Roy
La Hougue & Quinéville	Jean Cantel, sieur de St-Vaast et du Tronquet	Nicollas Hubert
Barfleur	Bertran Foüace, sieur de Saint-Éloy. (François Lepelletier, sieur de Freteville, procureur du roi)	Gilles Ermissé
Cherbourg	Pierre de la Fontaine	Richard Scelles
Coutances	Nicolas de Mancel, « juge politique de Coustances », et lieutenant de l'amirauté pour les sièges de Regnéville, Lingreville, Bricqueville et dépendances en l'absence de Daumin, titulaire (Richard Envremmer, procureur du roi), remplacé le 28 avril 1665 par Charles Lemaistre, conseiller assesseur à la vicomté de Coutances pour la visite des ports, havres et rades restants de la juridiction de Coutances	Jean Lemaistre, avocat commis comme greffier

DE L'ANCIEN RÉGIME AU PREMIER EMPIRE :
LES OFFICIERS ET LES ÉQUIPAGES
DE LA MARINE MILITAIRE FRANÇAISE

André Zysberg
CRHQ, université de Caen

Cet essai de synthèse voudrait faire le point sur la question de la marine de guerre française au cours des années 1770-1815. Que de passions et de jugements de valeur sur ce sujet ! J'ai toujours été surpris par l'ardeur de ceux qui magnifient la flotte de la guerre d'Amérique et la Marine d'Ancien Régime pour mieux dévaloriser les forces navales de la Révolution et du Premier Empire, comme si la séparation entre l'avant et l'après 1789 était tranchée ! La légende rose s'est formée très tôt avec son complément obligé, la légende noire. La première paternité en revient sans doute à Chateaubriand, qui se souvient d'une sieste sur la plage de Brest, alors qu'il y était venu pour quérir un brevet d'aspirant de marine :

Tout à coup, je suis réveillé par un bruit magnifique [...] les détonations de l'artillerie se succédaient ; la rade était semée de navires : la grande escadre française rentrait après la signature de la paix [...] Tout Brest accourut. Des chaloupes se détachent de la flotte et abordent au Môle. Les officiers dont elles étaient remplies, le visage brûlé par le soleil, avaient cet air étranger qu'on apporte d'un autre hémisphère, et je ne sais quoi de gai, de fier, de hardi, comme des hommes qui venaient de rétablir l'honneur du pavillon national. Ce corps de la Marine, si méritant, si illustre, ces compagnons des Suffren, des Lamoignon-Piquet, des Du Couëdic, des d'Estaing, échappés aux coups de l'ennemi, devaient tomber sous ceux des Français¹.

Toujours en compagnie de Chateaubriand, nous retrouvons une partie de ces héros au sein de l'armée des princes : « L'émigration générale de ces derniers officiers replongea la France maritime dans cette faiblesse dont Louis XVI l'avait retirée². »

1 François-René de Chateaubriand, *Mémoires d'outre-tombe*, éd. Maurice Levailant et Georges Moulinnier, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1951, t. I, p. 73.
2 *Ibid.*, t. I, p. 313.

Si j'admire ce lyrisme flamboyant, il vaut mieux s'écarter de la légende devenue un lieu commun avec l'usure du temps. Mon point de vue est celui d'une histoire sociale qui s'attache avant tout aux hommes, officiers et équipages. Certes, la mise en œuvre d'une flotte de guerre dépend de multiples paramètres : politiques, techniques et économiques. Quel était l'effet des innovations dans un secteur de pointe tel que la construction navale ? D'un État à l'autre, compte tenu de tous les transferts d'hommes et d'informations (espionnage, circulation des spécialistes et des ingénieurs, comme Henri Chapman), on bâtit à peu près les mêmes types de bâtiments de guerre possédant des performances et des systèmes d'armes comparables. La supériorité provient moins de telle ou telle invention que de la capacité d'un État à savoir gérer le changement. Un exemple pertinent est fourni par les caronades, qui sont employées avec une terrible efficacité par Rodney pendant la bataille des Saintes (1782). Ce type de mortier, permettant de tuer le plus d'hommes possible sur le pont et les gaillards, correspond au choix tactique du combat rapproché : Rodney, vainqueur des Saintes, est le père spirituel de Nelson. Les Français, qui ont éprouvé la terrible efficacité des caronades, pouvaient les fabriquer, mais il fallut attendre une douzaine d'années pour que leur marine militaire soit dotée de telles bouches à feu.

L'on peut aussi discuter le facteur économique. Depuis les années 1780, les vaisseaux sont construits en série à partir de plans modèles, en suivant un mode de production industriel, tant pour le circuit d'approvisionnement en fournitures navales que pour l'organisation du travail, même si la technique reste artisanale. Or, il est certain que, malgré le blocus naval anglais empêchant l'arrivée par mer des matières premières dans les ports français, les arsenaux de la Marine de la Révolution, puis ceux de la Marine impériale – incluant La Spezia, Venise et Anvers – ont été capables de construire d'excellents navires, des frégates en grand nombre et des vaisseaux à deux ponts et trois ponts, au total plus de deux cent cinquante navires mis à l'eau entre 1792 et 1814, soit un « immense effort matériel et humain sans équivalent dans l'histoire navale de la France », comme l'a écrit Martine Acerra³. Cette mobilisation des ressources matérielles n'a pas été payée de retour car ces vaisseaux si bien construits et si bons marcheurs se rendirent parfois à l'ennemi peu de temps après leur lancement. Alors qu'elle sortait victorieuse de la guerre d'Amérique, la Marine française a subi de terribles défaites durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, dont les causes ne tenaient sans doute pas à la moindre qualité de son matériel

3 Martine Acerra, « La construction navale », dans Jean-Marcel Humbert et Bruno Ponsonnet (dir.), *Napoléon et la mer. Un rêve d'empire*, Paris, Seuil / Musée de la Marine, 2004, p. 58-64.

naval, ni même, lors des batailles décisives comme Aboukir ou Trafalgar, à des forces inférieures en nombre à celles de l'ennemi. On peut estimer que la France perdit 108 bâtiments de guerre entre 1793 et 1804, puis 117 de 1805 à 1814⁴. Bref, la marine militaire a consommé autant de navires qu'elle en a construits au cours de la même période. Il faut aussi évoquer l'ampleur du sacrifice humain : environ 20 000 à 25 000 marins, alors que la population des gens de mer avoisinait 60 000 hommes en 1789.

Nous rechercherons des réponses du côté des marins. Cette problématique de la gestion des ressources humaines – ce que Nicholas Rodger appelle le *manning problem* – a été sous-estimée par les historiens de la puissance navale, du moins ceux qui persistent à fonder exclusivement leurs analyses sur les considérations tactiques et géostratégiques propres à l'histoire-bataille. Quel que soit le génie de Mahan, ses deux essais historiques ne disent rien au sujet des équipages ni sur leur recrutement et leur entraînement, peu de choses sur le choix et la formation des officiers, encore moins sur le travail à bord, la qualité des vivres, l'exercice du canon... Et pourtant, le dialogue entre historiens des marines d'autrefois et officiers des forces navales d'aujourd'hui montre de suite le rôle clé de la logistique et des questions sanitaires : point d'hommes, point d'armements, puisque, de la voile à la propulsion nucléaire, les problèmes humains furent toujours plus ardues à résoudre que les problèmes techniques. La thèse pionnière de Christian Buchet sur la maîtrise de l'espace caraïbe a montré comment, à l'issue de plusieurs catastrophes, la *Royal Navy* résolut empiriquement ses problèmes de ravitaillement et de santé navale au cours du XVIII^e siècle⁵. On sait combien le rôle de Georges Anson fut déterminant. À cet égard, les patrons de la Marine anglaise aux XVII^e-XVIII^e siècles furent-ils les seuls à se préoccuper de cette question cruciale ? Une étude de Jean-Yves Nerzic, au sujet de l'expédition des Français sur Carthagène, montre que, d'un bout à l'autre de cette entreprise, depuis sa préparation dans l'arsenal de Brest en 1696 jusqu'au désarmement en 1698, il y a eu un souci constant des hommes, y compris la présence d'un navire-hôpital⁶. Cependant, la Marine de Louis XV fut à cet égard moins vigilante que celle de Louis XIV. De graves négligences, comme l'embarquement de vivres pourris, conjuguées avec des épidémies de typhus, entraînèrent des catastrophes sanitaires lors des guerres de Succession d'Autriche

- 4 Pour un bilan global et chiffré, voir Jean Meyer et Martine Acerra, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1994, p. 151-173.
- 5 Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace Caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1673-1763)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991 ; *id.*, *Marine, économie et société. Un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 2000.
- 6 Jean-Yves Nerzic, « Le service de santé de la marine du roi au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg », *Chronique d'histoire maritime*, n° 55, juin 2004, p. 44-59.

et de Sept Ans. L'amélioration de l'avitaillement et la fourniture d'habillements uniformes aux matelots, donc une meilleure attention portée aux hommes durant la guerre d'Amérique, eurent sans doute des effets bénéfiques, même si la mortalité en campagne resta élevée.

Les travaux d'histoire sociale sur les hommes de la Marine d'État française de la Révolution et de l'Empire ont longtemps fait défaut. Il faut donc saluer la biographie de Rémi Monaque sur Latouche-Tréville⁷, ainsi que la thèse de Pierre Lévêque sur les officiers de marine du Premier Empire⁸. Ces deux études sortent des sentiers battus, des poncifs ordinairement ressassés sur la médiocrité, voire la nullité, de la marine militaire des années 1790-1815. Une autre approche est possible, qui consiste à comprendre au lieu de déprécier systématiquement la Marine française de cette période, qui vécut l'expérience conjointe de la Révolution et de la guerre totale avec la première puissance maritime du monde.

LA MARINE FRANÇAISE EN RÉVOLUTION

La marine militaire a été bouleversée par la Révolution. Les clubs et les nouvelles municipalités ont joué un rôle politique indéniable dans les cités portuaires, où la franc-maçonnerie était aussi bien implantée parmi les officiers que parmi le négoce ; il ne s'agit pas d'un phénomène venu de l'extérieur, d'une anarchie fomentée dans les ports de guerre par des agitateurs tombés du ciel⁹. Les troubles éclatent dès l'été 1789 dans les grandes bases navales et aussi à bord des vaisseaux¹⁰. Les revendications professionnelles se combinent avec la lutte politique, entraînant la totalité des acteurs, du personnel militaire et civil. À Brest, le comte d'Hector, gloire de la guerre d'Amérique, est poussé à la démission, malgré son acceptation de la cocarde tricolore. À Toulon, lors des émeutes de décembre 1789, les ouvriers de l'arsenal fraternisent avec les soldats, les matelots, et surtout avec les officiers marins. Ces mouvements se radicalisent au cours des années 1791-1793. Actif et même militant dans les grands ports, le mouvement sans-culottes déstabilise les chefs de la Marine d'Ancien Régime, même lorsque ceux-ci prennent parti pour les idées nouvelles. C'est le cas de Joseph de Flottes, ci-devant marquis, promu commandant de la

7 Rémi Monaque, *Latouche-Tréville (1745-1804). L'amiral qui défiait Nelson*, Paris, SPM, coll. « Kronos », 2000.

8 Pierre Lévêque, *Les Officiers de marine du Premier Empire. Étude sociale*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1998.

9 Ces mouvements insurrectionnels furent inégaux selon les périodes et selon les villes. Consulter : Jean-Pierre Poussou et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Ruptures de la fin du XVIII^e siècle. Les villes dans un contexte général de révoltes et révolutions*, Paris, PUPS, 2005.

10 Recourir également la synthèse de Martine Acerra et Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1988.

base navale de Toulon, se disant jacobin, ce qui ne l'empêche pas d'être massacré devant la porte de l'arsenal, le 10 septembre 1792. Comparables aux « soviets » de la révolution d'Octobre, des sociétés populaires prennent le contrôle des ateliers et d'une partie des vaisseaux, où des mutineries éclatent sporadiquement, par exemple, à Brest, en mars 1793, dans l'escadre de Morard de Galles. La reprise en mains est l'œuvre du Comité de salut public, qui nomme des représentants en mission dotés de pouvoirs dictatoriaux : Jeanbon Saint-André réquisitionne les ouvriers à Brest et réactive les armements, car il faut se battre contre la flotte anglaise. Le dernier acte insurrectionnel se situe à Toulon, entre la fin août et la mi-décembre 1793, épisode assez paradoxal, puisque cette fois la révolte contre l'autorité apparaît l'œuvre conjointe d'éléments fédéralistes et de royalistes qui livrent le port aux Anglais. Investi par l'armée grâce aux canons du général Bonaparte, Toulon rentre dans le rang. Au début de 1794, la machine à bâtir des vaisseaux se remet en marche. Cet appareil productif n'a pas été cassé par la Révolution malgré, selon les cas, deux à trois années de chienlit ou d'anarchie.

FABRIQUER UNE MARINE RÉPUBLICAINE

La Marine royale est devenue la Marine républicaine à partir de septembre 1792. S'agit-il seulement d'une couche de vernis, qui se superpose à l'ancienne patine ? Le changement se traduit d'abord par des gestes symboliques. On débaptise les navires dont les dénominations sont directement liées aux insignes de la royauté (la *Couronne*, le *Sceptre*) et aux membres de la famille royale, afin de leur attribuer des noms en rapport avec la Révolution : le *Royal Louis* s'appellera désormais le *Républicain* ; le *Dauphin Royal* prend le nom de *Sans-Culottes*, puis celui de l'*Orient* après le renversement du gouvernement du Comité de salut public le 9 thermidor an II (juillet 1794). Fraîchement promu ou commandants issus du cadre d'Ancien Régime, les capitaines de vaisseau patriotes font allégeance au nouveau pouvoir : chef de division à Brest, Latouche-Tréville prend l'initiative de faire hisser le bonnet de la liberté, au sommet du grand mât du *Languedoc*. Les autorités de la ville de Brest sont présentes lors de cette démonstration orchestrée le 10 août 1792, date fatidique de la chute de la royauté. Le bonnet rouge, pavillon de la Marine révolutionnaire, est salué par une salve de 25 coups de canon. Enfin, après avoir été passé en revue, chaque équipage prête serment « d'être fidèle à la nation et la loi, de maintenir la liberté et l'égalité et de mourir à son poste ».

Ci-devant sujets du roi, selon l'expression d'Alain Cabantous, les marins de la République sont devenus des « citoyens du large », qui aspirent à vivre dans un espace de liberté aussi vaste que l'océan, un espace sans frontières, sans

contraintes ni châtements arbitraires, où les distinctions fondées sur la naissance et le rang social seraient abolies. Cet idéal revient à appliquer la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen à bord des vaisseaux de la République. Les règlements exigent de combiner l'obéissance aux ordres avec la douceur et la fraternité qui font des capitaines les vrais pères et les meilleurs amis des matelots. Il est également dit que les capitaines doivent gagner l'estime et l'amour de leurs subordonnés.

Comment concilier cette volonté de vivre en hommes libres avec la hiérarchie des grades et la discipline ? La situation sur le terrain montre que le vaisseau de guerre est devenu un lieu de débat politique. Les rapports adressés au ministre de la Marine mentionnent les sociétés populaires qui se sont créées à bord de plusieurs unités, à Brest comme à Toulon, où chaque équipage délibère sur tous les sujets, discute les ordres et adresse des pétitions aux « citoyens amiraux ». Souvent issus de la maistrance, les animateurs de ces « soviets » d'équipage constituent un véritable contre-pouvoir, avec lequel les commandants de bord doivent composer à défaut de quoi ces derniers se doivent de prendre les devants pour conserver l'autorité. En janvier 1793, Latouche-Tréville écrit à son camarade et rival Truguet, ministre de la Marine :

350

J'ai trouvé un moyen de donner une énergie nouvelle à l'équipage du tonnant, dont la conduite a une grande influence sur celle des équipages. J'ai établi à bord un club qui a tous les avantages que représentent les sociétés populaires bien organisées. On discute, on s'instruit. Je leur communique tous les papiers publics. On y propage les bons principes : la discipline et l'obéissance aux lois sont toujours le résultat des conférences patriotiques qui charment ainsi leur vie laborieuse par des délassements qui tournent au profit de la patrie¹¹.

Le Code pénal maritime d'août 1790 conserve tous les anciens châtements, comme la bouline, qui consiste à faire courir le condamné entre deux rangées de matelots qui frappent leur camarade avec une courte corde. Le nombre de coups est cependant limité à trente et le nombre de passages à quatre. La peine de la cale est maintenue, mais relativement adoucie, puisqu'au lieu d'obliger le marin puni à passer sous la coque du navire, on se borne à le précipiter dans la mer depuis une vergue, le corps lié et lesté par une masse de fonte, puis à le sortir de l'eau au moyen d'un palan, en répétant ce supplice jusqu'à trois fois. Ces sanctions corporelles se trouvent dans toutes les Marines européennes, la britannique se distinguant par une dureté sans égale, qui se retrouvera aussi dans la Marine américaine, rapportée dans *La Vareuse blanche*, le roman de Melville. Cependant, l'usage de la contrainte physique restait aussi une tradition bien

11 Rémi Monaque, *Latouche-Tréville, op. cit.*, p. 303.

ancrée dans la Marine française : Jurien de la Gravière dit encore, au milieu du XIX^e siècle, que l'on fait marcher un vaisseau avec le fouet pour les mousses et les coups de garcette pour les matelots.

Qu'est-ce qui a changé ? L'arbitraire des peines, caractéristique majeure du système pénal d'Ancien Régime a disparu. Comme dans le Code pénal adopté par l'Assemblée législative, le Code pénal maritime définit toutes les infractions et fixe précisément la punition, du simple acte de négligence, passible d'un retranchement de vin, aux crimes les plus graves, qui valent les travaux forcés, voire la peine capitale. Les archives montrent que ce sont surtout les vols, toutes les formes de chapardages et de coulage, plus que l'indiscipline, qui forment l'essentiel du contentieux pénal relatif à la vie à bord. Un autre changement essentiel tient aux modalités du jugement, puisque les sentences comportant une peine afflictive doivent être prononcées par un jury comprenant, quand il s'agit de juger un matelot, un officier-major, trois officiers mariniers et trois matelots. Dans le cas d'un officier marinier, ce tribunal comprend deux officiers-majors et cinq officiers mariniers. Il est clair qu'une telle mesure revient à ôter au capitaine le pouvoir d'exercer la justice à bord du navire qu'il commande : c'est une vraie révolution, puisque l'exercice du droit de punir se trouve désormais sous le contrôle de la maistrance et des matelots. Ces dispositions sont corrigées en deux étapes. Lors de son séjour à Brest, par le décret du 16 pluviôse an II (4 février 1794), Jeanbon Saint-André modifie la composition du jury, qui est désormais présidé par le commandant. Dans le même esprit, le décret impérial du 22 juillet 1806 abolit le jury et restitue pleinement le droit de punir au capitaine commandant le navire, sauf pour les crimes les plus graves, qui relèvent d'un conseil martial présidé par un officier général ou par le préfet maritime.

Dès 1790, les idéologues de la Révolution remettent en question l'armée de métier, estimant que l'esprit de corps, les privilèges et l'origine noble de la plupart des officiers constituent des obstacles majeurs à la transformation des armées de terre et de mer en une force patriotique au service de la nation. Paradoxalement, ceux qui défendent le plus ardemment cette conception révolutionnaire au sein du comité de Marine de l'Assemblée constituante sont des nobles, qui appartiennent à la Marine royale, comme Jean-Baptiste de Nompère de Champagny (1756-1834) et le comte de Kersaint (1742-1822). Le projet commun de ces deux réformateurs consiste à fusionner la marine militaire avec la marine marchande. Ils posent le principe qu'un matelot du commerce et un matelot d'un navire militaire font le même métier. Il en va de même pour les officiers. Les équipages et l'encadrement étant interchangeables, on pourrait allégrement supprimer la Marine royale au profit d'une nouvelle Marine.

Observons que l'idée des vases communicants entre les deux marines est appliquée en France depuis plus d'un siècle, car les équipages des vaisseaux de ligne sont déjà exclusivement constitués avec des marins de métier, non seulement les navigants au long cours et à la pêche lointaine, mais aussi des gens de mer se servant de petits bateaux pour pratiquer le microcabotage et la pêche au poisson frais. De la même façon, une partie des officiers de la marine marchande servent aussi en temps de guerre comme officiers auxiliaires ou « officiers bleus », avec les grades de capitaine de flûte, de lieutenant de frégate et de capitaine de brûlot. Certains d'entre eux passent complètement dans la marine militaire¹². Le plan Kersaint se distingue en considérant qu'il faudrait appeler tous les jeunes Français à servir dans la Marine de la nation et plus seulement ceux qui exercent une profession en rapport avec le milieu maritime. Kersaint et Champagny se rejoignent en ne se souciant absolument pas de la transformation des marins en combattants. Rien n'est développé sur l'instruction au port et en mer, sur l'entraînement à la manœuvre du canon, point capital qui conditionnait complètement la force d'une flotte de combat, puisque la cadence et la précision du tir importaient plus que le nombre des bouches à feu, souvent égal de part et d'autre de la ligne de bataille. Champagny, ancien lieutenant de vaisseau, qui a été blessé grièvement aux Saintes, puis a commandé un bâtiment de la Royale, ne craint pas d'affirmer, le 13 janvier 1791, en rapportant la loi sur la nouvelle Marine, que « le matelot du vaisseau de guerre n'a pas besoin d'une pratique différente de celle du bateau de commerce; il n'a donc pas besoin d'une école particulière¹³ ». Taillant sa route dans ce sillage, Kersaint obtient la dissolution du corps des canonniers-matelots et de l'école qui, dans chaque base navale, permettaient d'obtenir d'excellents chefs de pièce et maîtres canonniers. Les députés votent aussi allègrement la liquidation des écoles d'Alès et de Vannes où, depuis 1786, l'on éduquait les élèves officiers¹⁴.

12 Les « officiers bleus » sont ainsi appelés car ils portaient un uniforme bleu, avec des parements et revers de même couleur, tandis que ceux du « grand corps » étaient revêtus d'un habit écarlate, des bas au col. Voir Jacques Aman, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIII^e siècle*, Genève, Droz, 1976.

13 Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la Marine française*, Paris, Perrin, 1988.

14 Rappelons que, depuis les réformes de Colbert, les aspirants officiers sont formés dans le cadre des compagnies de gardes de la Marine et qu'il fallait être noble pour y entrer, mais les exceptions restaient possibles, tandis que d'autres voies, comme la course, permettaient à des fils de marchands de devenir officiers dans la Marine royale. Ce système de recrutement assez large sur le plan social et même géographique se fige et se rétrécit au cours du XVIII^e siècle. La petite noblesse des provinces maritimes, comme à Toulon et à Brest, défend âprement son quasi-monopole pour l'entrée dans les compagnies des gardes de la Marine. Après les défaites subies pendant la guerre de Sept Ans, les gardes de la Marine sont supprimés au profit de l'école du Havre, fondée en 1773. Cette école est contestée et supprimée lors de la promulgation des ordonnances de Castries sur la Marine. Pour en savoir plus, recourir à l'ouvrage de Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS Éditions, 1991.

En quelques mois, tout le dispositif d'apprentissage des cadres et des équipages issu de l'Ancien Régime est détruit.

Le point noir, c'est la formation des officiers car, sous l'Ancien Régime, il fallait une douzaine d'années pour que des jeunes gens deviennent à la fois des marins et des guerriers, tout en possédant un bagage suffisant en mathématiques, en astronomie et en physique... La loi du 10 août 1791 institua des cours publics d'hydrographie – science et technique de la navigation –, revenant à créer ce qui existait déjà dans les ports français depuis la fin du XVI^e siècle. On organisa aussi un concours annuel pour recruter des aspirants et des enseignes, en réservant les deux tiers des places à ceux qui possédaient déjà une expérience maritime, quelle qu'elle soit. Comme la suppression des écoles d'officiers posait problème, la loi du 30 vendémiaire an IV (22 octobre 1795) recréa des centres de formation d'aspirants dans les trois bases navales de Brest, Toulon, et Rochefort. Cependant, cette mesure salutaire resta lettre morte, faute de crédits, d'organisation et d'enseignants compétents. La thèse de Pierre Lévêque montre l'extrême diversité des parcours et des expériences, qui rappelle la première Marine de Louis XIV. Chacun se débrouille comme il peut : en s'adressant à la bonne vieille école d'hydrographie qui formait les pilotes et des maîtres dans les ports, en suivant des cours particuliers, voire en entrant dans les premières écoles d'ingénieurs. C'est le cas de Louis-Aimé Cosmao Dumanoir, né en 1783, qui s'embarque comme novice en 1796, puis quitte la Marine républicaine pour intégrer l'École polytechnique en 1799, d'où il sort ingénieur en 1801, pour revenir dans la Marine d'État avec le grade d'aspirant ; il est promu enseigne de vaisseau en 1805 et lieutenant de vaisseau en 1808. Cet exemple montre que les futurs officiers de la Marine impériale apprenaient le métier de marin sur le pont et les gaillards, ce qui était la meilleure école, puis devenaient souvent étudiants avant d'obtenir un grade en rapport avec leur niveau d'instruction. La normalisation du début du cursus ne se stabilisa qu'à partir de 1810, lorsque Napoléon créa deux écoles spéciales de la Marine, où les aspirants servirent sur deux vaisseaux, ancêtres du *Borda* : le *Tourville* à Brest et le *Duquesne* à Toulon.

L'ÉPURATION RÉVOLUTIONNAIRE

Voici le portrait de groupe des officiers de la Marine royale française à la veille de la Révolution¹⁵. Ceux du grand corps, officiers auxiliaires non compris, comprenaient 1 657 hommes, dont :

15 La statistique ci-dessous est extraite de Michel Vergé-Franceschi, « Les officiers de marine en 1789 », dans *Marine (1789-1989)*, Paris, Musée national de la Marine/Association des Amis de l'Hôtel de la Marine, 1989, cat. exp. : Paris, Musée national de la Marine, 2 mai-15 mai 1989.

- l’amiral de France, le duc de Penthièvre, petit-fils de Louis XIV, patron de la flotte ;
- 3 vice-amiraux (le quatrième vice-amiral, Suffren est mort en 1788) ;
- 15 lieutenants généraux des armées navales ;
- 41 chefs d’escadre ;
- 40 chefs de division ;
- 90 capitaines de vaisseau ;
- 97 majors ;
- 578 lieutenants de vaisseau ;
- 431 sous-lieutenants de vaisseau ;
- 361 élèves officiers.

354

La répartition entre les officiers généraux, les commandants de bord et leurs subordonnés apparaît assez équilibrée, compte tenu de l’importance de la flotte, en pleine phase ascendante depuis la guerre d’Amérique, puisqu’elle atteignait soixante-treize vaisseaux et soixante-quatre frégates en 1790¹⁶. De même, l’effectif des élèves officiers semble montrer une Marine possédant la capacité de renouveler ses cadres. La seule ombre au tableau est constituée par l’âge des vice-amiraux et des lieutenants généraux, chefs glorieux et talentueux de la Marine de Louis XVI, octogénaires ou septuagénaires comme Guichen ou Lamotte-Piquet, qui disparaissent respectivement en 1790 et 1791. Ce groupe apparaît homogène, puisque la quasi totalité de ces officiers d’épée est issue de la noblesse. Toutefois, les travaux de Michel Vergé-Franceschi ont montré que cette appartenance masquait des contrastes sensibles en matière de fortune et surtout d’origine sociale car, dans bien des cas, il s’agit d’une noblesse récente, acquise grâce au négoce. Dans d’autres cas, l’anoblissement distingue des roturiers ayant accompli des actions d’éclat, notamment dans la guerre de course. Enfin, et c’est un trait essentiel, la petite noblesse, assez besogneuse, compose une bonne partie du corps des officiers de marine, car il n’y avait pas de vénéralité des grades, comme dans l’armée de terre. Il s’agit d’un corps illustré par des grandes pointures intellectuelles, comme Bougainville, La Pérouse, Fleurieu et Borda, pour ne citer que les plus fameux d’entre eux. Les officiers de la Marine royale furent à la fois des guerriers et des savants, tel Jean-René Antoine Verdun de la Crenne. Né en 1741 à Aucy dans l’Avranchin, ce marin normand prend part à la guerre de Sept Ans, participe ensuite à plusieurs expéditions scientifiques en tant que spécialiste d’hydrographie et des instruments de navigation, puis il fait preuve de sa valeur militaire pendant la guerre d’Amérique. Ces officiers ont pris leur revanche contre l’Angleterre et lavé les humiliations subies pendant la guerre

¹⁶ Voir Jan Glete, *Navies and Nations. War, warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiskell International, 1993, t. 1, p. 279.

de Sept Ans. Tous vénèrent Louis XVI, père de la Marine victorieuse. Le voyage menant le roi à Cherbourg en 1786 afin de vérifier l'avancement des travaux de la grande digue est un moment d'apothéose et de fusion affective de toute la flotte royale.

La plupart des officiers de marine, adhérant à l'esprit des Lumières, accueillent favorablement la Révolution de 1789, parente de la Révolution américaine, pour laquelle ils se sont battus. Ces marins veulent rester fidèles au roi, plus qu'à la royauté. C'est ce lien presque affectif avec Louis XVI, qui explique la désertion du grand corps, lorsque le souverain est critiqué, humilié, poussé à la fuite et à la faute, arrêté à Varennes, jugé pour cause de trahison et exécuté le 21 janvier 1793. La dernière pensée du souverain déchu aurait été pour la Marine, lorsqu'il demanda, au pied de l'échafaud : « A-t-on des nouvelles de Monsieur de Lapérouse ? » L'affection sincère et profonde des officiers de la Marine royale pour Louis XVI ne constitue pas la seule explication. Entraient aussi en compte le découragement vis-à-vis des mouvements insurrectionnels qui désorganisaient le travail des arsenaux, le dégoût face aux mutineries, l'impression que toute la Marine se retrouvait complètement chamboulée, le « cul par-dessus tête »... Dans les ports, comme dans toute la France, les émeutes visant la noblesse – « Les aristocrates à la lanterne », disait une chanson – ont aussi provoqué l'effroi des familles d'officiers, leur souci de se cacher, sinon de se réfugier à l'étranger, en attendant que l'orage se passe. Il y a eu deux vagues de départ parmi les officiers de la Marine royale.

La première s'est produite entre l'été 1789, dès les premières journées révolutionnaires, et l'automne 1792, qui marque le grand tournant de la Révolution, le passage de la monarchie constitutionnelle à la république. Au 1^{er} octobre 1791, sur 804 officiers de marine recensés – soit près des deux tiers du corps de 1789, aspirants non compris –, 125 sont déclarés « présents au port », 107 « en congé », 31 en « instance de retraite », 270 embarqués et 271 « absents sans congé »¹⁷. La seconde vague de retraits touche tous les officiers d'origine noble, quel que soit leur grade, puisque le décret du 7 octobre 1793 les traite tous comme des suspects ou des traîtres potentiels, et les chasse de la Marine, en attendant leur expulsion de France, ordonnée le 16 avril 1794. Des commandants et des chefs d'escadre ayant pourtant donné la preuve de leur loyalisme républicain, comme Latouche-Tréville, Truguet, Morard de Galles, Villeneuve, Decrès et Brueys d'Aigalliers, sont destitués et parfois emprisonnés en 1793-1794. Il s'est produit une véritable épuration provoquée par les militants

17 Chiffres cités par Gilbert Bodinier, « La républicanisation de la Marine en l'an I et l'an II », dans Michel Biard, Annie Crépin et Bernard Gainot (dir.), *La Plume et le Sabre. Volume d'hommages offerts à Jean-Paul Bertaud*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2002, p. 249-259.

sans-culottes, très actifs dans les cités portuaires, qui exigent la liquidation de la caste des officiers d'Ancien Régime. L'un des chefs de la contestation, pilote sur un vaisseau de 80 canons, témoigne des raisons de ce rejet :

Je fus l'un des premiers à réclamer contre l'arbitraire et la vanité de ce corps qui, par excellence, se faisait appeler Grand Président de l'assemblée des pilotes, nous nous adressâmes au citoyen Dalbarrade, membre du comité de Marine, pour faire abolir cette classe ; elle le fut¹⁸.

356 Selon une estimation globale donnée sans source chiffrée et justifiée, les neuf dixièmes des officiers de la ci-devant Marine royale auraient quitté leur poste. Cependant, des analyses plus fines montrent un bilan nuancé qui contredit l'idée que la presque totalité des cadres de la Marine d'Ancien Régime a refusé de servir la République et a préféré rejoindre le corps royal de la Marine formé par les officiers émigrés. Il faut d'abord distinguer selon les grades et les générations. Presque tous les officiers généraux – les plus âgés – ont quitté la Marine, ainsi que la plupart des capitaines de vaisseau, tandis qu'une partie – entre le tiers et la moitié – des lieutenants et des officiers subalternes sont restés à leur poste, en espérant souvent un avancement. D'autres n'ont pas émigré, se sont cachés en France même, portés absents ou sans congé. Et enfin beaucoup d'officiers, qui ont été exclus de la Marine en 1793-1794, à cause de leur appartenance à la noblesse, furent réintégrés à leur demande entre 1795 et 1800¹⁹.

LA NAISSANCE D'UN CORPS NOUVEAU

Cette épuration entraîna-t-elle une pénurie de cadres dans la Marine d'État, alors que la France déclarait la guerre à l'Angleterre, la première puissance maritime de l'Europe, le 1^{er} février 1793 ? Le retrait de la totalité des officiers généraux en 1790-1792 a permis la promotion rapide d'une vingtaine de capitaines de vaisseau, ceux qui sont restés dans le corps après la Révolution, futurs patrons de la Marine impériale, accédant en quelques mois aux grades de chef de division et de contre-amiral. Latouche-Tréville apparaît comme le personnage emblématique de cette période. Louis-René Madeleine Le Vassor, comte de Latouche-Tréville, naît en 1745 dans une famille de la noblesse parisienne liée au lobby des planteurs antillais, qui s'est « engouffrée dans la Marine »²⁰, pour reprendre l'expression de son biographe, Rémy Monaque.

18 Pierre Lévêque, « Les officiers de marine », dans Jean-Marcel Humbert et Bruno Ponsonnet (dir.), *Napoléon et la mer, op. cit.*, p. 89.

19 Michel Vergé-Franceschi, « Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir », dans *Histoire, économie et société*, vol. 9, n° 2, 1990, p. 259-286.

20 Rémy Monaque, *Latouche-Tréville (1745-1804). L'amiral qui défiait Nelson, op. cit.*

Malgré le soutien de sa parentèle – son père et son oncle paternel sont tous deux lieutenants généraux du corps –, et ses qualités personnelles, Latouche franchit les échelons avec la lenteur caractéristique des cursus d'Ancien Régime qui privilégiaient l'ancienneté sur le mérite : entré dans les gardes de la Marine en 1777, capitaine de vaisseau en 1782 à l'âge de 37 ans, moyenne honorable, sans plus, pour un homme qui compte déjà vingt-cinq ans d'ancienneté dans la Marine.

Sa carrière connaît une accélération décisive en 1785, lorsqu'il est nommé adjoint de Fleurieu à la direction des ports et arsenaux. Latouche est aussi un proche du duc d'Orléans, dont il devient le chancelier en 1787. Cet homme très entreprenant mène de front plusieurs carrières : administrateur de la Marine, brasseur d'affaires et homme politique proche, très proche, de la maçonnerie. Lorsqu'il est élu député de la noblesse du bailliage de Montargis aux États généraux, Latouche-Tréville fait partie du groupe de quarante-sept députés de la noblesse qui décident de rejoindre les députés du tiers état pour constituer l'Assemblée nationale. À partir du printemps de 1792, Latouche s'éloigne opportunément des d'Orléans et obtient un commandement dans l'escadre de Morard de Galles. C'est le démarrage d'une carrière d'officier général dans la Marine de la République, puis celle de l'Empire, qui lui permet, en dépit de quelques vicissitudes, de donner la mesure de son talent, de son esprit combatif et de son sens de l'organisation. L'amiral Latouche-Tréville commande la flotte et le port de Boulogne, où il met en échec Nelson. Possédant la confiance de Napoléon I^{er}, il devait prendre la tête de la flotte de la Méditerranée, lorsqu'il mourut subitement à bord du *Bucentaure*, en août 1804. Villeneuve commanda à sa place les équipages qui se battirent à Trafalgar contre Nelson et ses compagnons d'armes, surnommés la « bande de frères ».

Certaines carrières montrent une parfaite continuité entre l'Ancien Régime et la Révolution, comme celles de Villaret de Joyeuse et de Rosily-Mesros. Né en 1763, Louis-Thomas Villaret de Joyeuse a été l'un des compagnons de Suffren dans la campagne des Indes. Lieutenant de vaisseau en 1784, il est promu au grade de capitaine de vaisseau en janvier 1792 et « bombardé » contre-amiral en novembre 1793, soit un avancement foudroyant qui le porte à commander en chef la flotte affrontant les Anglais lors des combats de prairial an II (28 mai-2 juin 1794). Cet homme issu de la grande noblesse – il portait le titre de comte –, qui passe sa jeunesse à la cour de Versailles, n'est pas inquiet en 1793. C'est le cas également du comte François-Étienne de Rosily-Mesros, né à Brest en 1748, fils d'un capitaine de vaisseau, modèle de l'officier scientifique et combattant, qui participe en 1771-1772 à l'expédition de découverte du Pacifique dirigée par Kerguelen, puis se trouve aux avant-postes de la guerre d'Amérique, puisqu'il commande le lougre le *Coureur* lors

du combat qui opposa la *Belle Poule* à la frégate britannique HMS *Arethusa* en juillet 1778. Capitaine de vaisseau en 1784, il dirige plusieurs campagnes de reconnaissance hydrographique sur les côtes de la mer Rouge, du golfe Persique, de l'Inde, de la Chine et des Philippines. Promu contre-amiral en janvier 1793, puis vice-amiral en septembre 1796, ce spécialiste de cartographie devient le directeur du Dépôt des cartes et plans de la Marine, suscite des missions scientifiques, et remet sur pied le corps des ingénieurs géographes.

Le même courant porte une partie des enseignes et des lieutenants de vaisseau de la Marine royale vers le grade de capitaine de vaisseau de la Marine républicaine. Toutefois, il ne faut pas exagérer l'ampleur de ce mouvement, car le corps des officiers se trouve en même temps profondément transformé par l'arrivée de nouveaux cadres. Ce phénomène n'a rien de nouveau, car lorsque Colbert constitua une flotte permanente et créa le corps des officiers entretenus à l'année, nous savons que le milieu de la marine de commerce et de pêche fournit une bonne partie des officiers navigants de la Marine d'État de Louis XIV, comme le montre la trajectoire glorieuse des Duquesne, des Gabaret, des Panetié, des Bart et des Duguay-Trouin, pour ne citer que les plus fameux. Puis, durant la majeure partie du XVIII^e siècle, la noblesse, pour des raisons sociales et économiques, a monopolisé les grades d'officiers. La Révolution de 1789 reproduit ainsi le processus égalitaire, qui permet de renouveler l'encadrement en faisant appel à des milieux très divers :

358

- les officiers des grandes compagnies de commerce, comme la Compagnie des Indes ;
- le groupe des marchands et des négociants dans les places portuaires qui se recoupait largement avec celui des capitaines et pilotes au long cours ;
- le milieu très remuant de la maistrance des flottes de guerre et de commerce, parfois des matelots ;
- les maîtres au cabotage ;
- les fils de la petite bourgeoisie terrienne qui sont attirés par la mer et la vie sur les vaisseaux.

Ceux qu'on appelait les « officiers bleus », cantonnés au rôle de capitaines de flûtes, transportant des troupes et des munitions avant la Révolution, furent les premiers à prendre le commandement des frégates et des vaisseaux de ligne. Prenons l'exemple de l'amiral Ganteaume, le souffre-douleur de Napoléon I^{er}. Né à La Ciotat en 1755 dans le milieu des capitaines de tartanes, Honoré-Joseph Ganteaume sert comme officier auxiliaire pour la Compagnie des Indes, puis il est très vite aspiré par la marine de guerre, où il devient lieutenant de vaisseau, capitaine de vaisseau en février 1794 et chef de division en 1795 : trois ans de campagne seulement pour devenir officier général. Ganteaume n'est pas une grande pointure, mais un politique qui sait manœuvrer, organiser en tant que

second ou adjoint, suivre le bon sillage. Il est le chef d'état-major de Brueys lors de l'expédition d'Égypte, et est promu contre-amiral en 1798. Sa fortune naît de sa rencontre avec Napoléon Bonaparte, qu'il ramène vers la France à bord de la frégate la *Muiron*, en évitant les patrouilles anglaises : l'en-tête du papier à lettres de Ganteaume portait une vignette représentant cette frégate providentielle avec une étoile sur le coin droit, image rappelant les ex-voto marins, dont la légende indiquait : « nous gouvernions sur son étoile ».

Aucun secteur de l'activité maritime ne reste à l'écart : ainsi les maîtres des navires morutiers demandent « que la voie des honneurs leur soit ouverte ». Ce mouvement, qui ne concerne pas exclusivement les capitaines marchands, s'étend à la maistrance, voire aux simples matelots. Né à Louisbourg, dans l'île Royale en 1752, Pierre Martin navigue comme pilote au commerce sur toutes les mers du globe, de l'Atlantique nord à l'océan Indien. Levé au service du roi pendant la guerre d'Amérique, il se distingue à plusieurs reprises aux combats de la Grenade et de Savannah (1779). Après la fin du conflit, il reste dans la Marine royale en tant qu'officier auxiliaire, effectuant diverses missions qui lui valent une commission de lieutenant de vaisseau en 1788. La Révolution le propulse aux grades supérieurs de la Marine : capitaine de vaisseau en février 1793, chef de division l'année suivante, vice-amiral en mars 1796, enfin préfet maritime de Rochefort en 1801.

On peut distinguer deux profils d'officiers citoyens : les politiques, comme Martin, un meneur d'hommes fort en gueule, un mufler de lion ; les professionnels du commandement en mer, comme Nielly. Né à Brest en 1751, fils d'un officier bleu, Joseph-Marie Nielly débute comme mousse sur un vaisseau de guerre, à l'âge de 13 ans. Il travaille dans la marine de commerce, d'abord comme matelot, puis apprend le pilotage, enfin devient capitaine au long cours en 1774. Il sert aussi dans la Marine royale, où il est promu capitaine de frégate, escortant des convois pendant la guerre d'Amérique. Nielly navigue ensuite au commerce jusqu'à la Révolution, qui le rappelle au service de la Marine d'État. Nommé capitaine de vaisseau en janvier 1793 et contre-amiral dix mois plus tard, il capture une frégate et une corvette anglaises, en s'emparant aussi du convoi que ces deux bâtiments escortaient. Excellent chasseur et fin tacticien, il réussit d'autres affaires similaires en 1794, puis commande des escadres les années suivantes. Nielly achève sa carrière comme préfet maritime de Dunkerque, quittant le service en 1803 après une brouille avec Decrès, le médiocre ministre de la Marine, qui savait écarter les meilleurs amiraux. Cette démission prématurée prive la Marine de l'un de ses meilleurs éléments.

La période impériale apporte un changement, dans la mesure où les aspirants formés à partir de 1791 ont progressivement intégré le corps des officiers. Il s'est

aussi produit un effet de génération, puisque les anciens cadres de la Marine royale se font de plus en plus rares, à moins qu'ils ne soient devenus officiers généraux. Il y avait environ 1 200 officiers vers 1810, élèves officiers non compris, soit un effectif sensiblement égal à celui de la flotte royale en 1789. La thèse de Pierre Lévêque montre que les cadres de la Marine impériale qui proviennent surtout de la marine marchande, qui sont capitaines et pilotes avant et après la Révolution, fournissent presque un officier sur deux. Le poids de la Marine d'Ancien Régime est devenu infime s'il s'agit d'hommes qui étaient déjà officiers en 1789. Cependant, il est important d'observer que le cinquième des officiers est néanmoins issu de la maistrance de l'ancienne Marine. Or nous avons souligné que ces professionnels de la manœuvre et de la navigation s'employaient alternativement dans la flotte de commerce et dans la flotte de guerre. On peut en déduire que les deux tiers des officiers de la Marine impériale ont travaillé à un moment ou un autre de leur carrière pour le secteur de la marine marchande. Ces hommes de la maistrance ont aussi joué un rôle politique sur les vaisseaux durant la période révolutionnaire. Promus lieutenants, puis capitaines de vaisseau, ils se sont assagis, comme le citoyen Cocault, l'un des meneurs des mouvements insurrectionnels de 1790, qui est considéré par son chef comme un « officier distingué ». Ce personnage assez truculent est maintenu dans les cadres pendant la Restauration et prend sa retraite en 1823 avec le grade de contre-amiral honoraire²¹. Ces officiers de la Marine impériale n'étaient pas des hommes vulgaires et incompétents, comme on peut le lire dans des ouvrages stigmatisant la Marine révolutionnaire et impériale, mais de bons professionnels possédant un esprit de corps, qui servirent leur patrie dans un contexte très éprouvant. Il faut souligner le talent et le courage de la majeure partie des capitaines de vaisseau français qui se sont battus comme des lions à Trafalgar et ont galvanisé leurs équipages, notamment des hommes issus de la marine de commerce, comme Lucas et Infernet. La valeur de ces commandants n'était pas moindre que celle des officiers de la Marine d'Ancien Régime. En faisant appel à la flotte de commerce et de pêche, la Marine de la Révolution et de l'Empire retrouve ces « officiers matelots élevés dans la bouteille » que demandait autrefois le cardinal de Richelieu.

Le profil des officiers généraux de la Marine napoléonienne apparaît très différent de celui des lieutenants et capitaines. Presque tous les officiers généraux de la Marine impériale ont servi dans la Marine d'Ancien Régime. Nous retrouvons ici les plus jeunes officiers de la guerre d'Amérique, qui sont passés capitaines de vaisseau dès les années 1790 et sont entrés dans le club des officiers généraux avant 1800. Ces hommes, comme Decrès, Villeneuve,

21 Pierre Lévêque, « Les officiers de marine », art. cit., p. 88.

Brueys, et bien d'autres, ont été promus par la Révolution, choyés par l'Empire, dotés de titres de baron et de comte pour la plupart d'entre eux, mais sont restés également des nostalgiques de la Marine de Louis XVI... Leur état d'esprit, tourné vers ce passé glorieux et surévalué, n'est pas du tout favorable à l'audace et à l'innovation. Ils sont tétanisés par Napoléon, qui croit tout savoir sur la Marine, mieux que les amiraux, et impose des choix stratégiques calamiteux – le blocus continental, par exemple. Choix d'un terrien – même s'il a beaucoup navigué – qui se retournent contre la France, comme le projet d'invasion de l'Angleterre, alors que tant d'autres entreprises de ce genre ont échoué depuis la reprise de la « Seconde guerre de Cent Ans²² ». Ces officiers généraux éprouvent aussi un véritable complexe d'infériorité vis-à-vis de la Marine anglaise, dont les victoires ont sapé leur combativité. Ils partagent une culture de perdants, le souci de ne pas compromettre le pavillon, de ne pas prendre de risques. Villeneuve écrit cette phrase terrible quelques semaines avant la bataille de Trafalgar : « Un succès à forces égales est impossible. [...] L'ennemi nous battra avec des forces même inférieures d'un tiers²³. » La comparaison entre la flotte britannique et la flotte française nous conduit à poser la question des équipages.

LE RECRUTEMENT DES ÉQUIPAGES

Depuis le milieu du xvii^e siècle, l'armement des vaisseaux de guerre exigeait une énorme quantité d'hommes. L'équipage d'un soixante-quatorze canons de la guerre d'Amérique comprenait une quinzaine d'officiers-majors, une centaine d'officiers marinières, environ cinq cents matelots et mousses, et une centaine de soldats, soit en ajoutant les domestiques et le personnel chargé des munitions de bouche, un total de sept cents à sept cent cinquante hommes. En effectuant le quotient du nombre d'hommes par le nombre de pièces d'artillerie, on obtient un coefficient qui est à peu près constant sur tous les types de navires français, soit 10 hommes par canon. Les vaisseaux anglais sont un peu moins gourmands en main-d'œuvre : six cent soixante-dix hommes environ, vers 1785, sur un soixante-quatorze canons de la *Royal Navy* au lieu de sept cents dans la Royale. L'explication n'est pas si évidente. On a besoin d'une quinzaine d'hommes pour servir un canon de trente-six livres, énorme masse de fonte pesant plus de quatre tonnes et mesurant plus de trois mètres de longueur,

22 Jean Meyer est l'inventeur de cette expression souvent reprise, qui montre la continuité politique et stratégique de l'affrontement naval franco-anglais des années 1689-1815. Voir son article pionnier : « Louis XIV et les puissances maritimes », *xvii^e siècle*, n° 123, « Louis XIV et l'Europe », avril-juin 1979, p. 155-172, en ligne, disponible à l'adresse : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9735601c/f53.image>, consulté le 24 mai 2017.

23 Cité par Auguste Thomazi, *Les Marins de Napoléon*, Paris, Tallandier, 2004, p. 157.

qui est la pièce du plus gros calibre. Lors d'un combat, un vaisseau ne tire presque jamais des deux bords. La bordée active, celle de bâbord ou de tribord, mobilise 400 hommes dans les deux batteries, une sur chaque pont. On envoie en l'air une centaine d'hommes pour la manœuvre des voiles et du gréement, plus une centaine de soldats perchés dans les hunes et postés sur les gaillards. Un tel nombre d'hommes se justifiait uniquement pendant une bataille, événement très rare en temps de guerre. Hormis ce cas, l'équipage d'un vaisseau de guerre apparaît pléthorique. L'alternance des quarts laisse le temps de se reposer, de manger, de se distraire, de s'entraîner aux manœuvres et au tir. Il y a toujours d'excellents pêcheurs à bord d'un navire de guerre, qui fournissent du poisson frais pour tout le monde. La vie quotidienne sur un tel vaisseau est nettement moins harassante qu'à bord des navires de commerce, où l'armateur calcule au plus juste le nombre d'hommes : une trentaine vers 1780 sur un bâtiment de 500 tonneaux, alors qu'un vaisseau de ligne jaugeant 2 000 à 3 000 tonneaux embarque six cent cinquante à sept cent cinquante hommes²⁴. La gestion d'un tel équipage posait de multiples problèmes : ceux du ravitaillement, de l'eau, de l'hygiène. Il fallait surtout trouver des hommes, beaucoup d'hommes : 30 000 environ, pour armer une flotte d'une trentaine de vaisseaux et d'une vingtaine de frégates.

L'Angleterre et la France ont opté pour deux systèmes de recrutement des équipages qui semblent s'opposer. La *Royal Navy* est restée fidèle à la presse, sous la forme de rafles opérées à terre par les *press gangs* et des ponctions d'hommes pratiquées en mer sur les navires de commerce. Tous les hommes « pressés » ne sont pas des marins. On sait que des vagabonds, des jeunes gens sans emploi, des apprentis et des compagnons, voire des fils de bourgeois, bref une large partie de la population des cités portuaires pouvait être touchée par ce système. La coercition de la presse s'avère paradoxale, comme le remarquait Voltaire, dans un pays qui a adopté une loi fondamentale protégeant les sujets du roi contre les arrestations arbitraires... La presse se combine avec le recours traditionnel aux engagements volontaires : des détachements de recruteurs parcouraient les campagnes pour inciter les hommes à voir du pays, rencontrer de belles filles dans les îles, boire de bons coups et défendre le pavillon. Il y avait encore d'autres moyens plus ou moins avouables, comme les enrôlements d'orphelins, de jeunes délinquants et de prisonniers pour dettes. Le point essentiel concerne l'origine sociale et géographique des équipages de la *Royal Navy* : si le quart ou le tiers au plus sont des marins de profession, l'autre partie, majoritaire, est constituée par

²⁴ Voir Timothy J. A. Le Goff, « Offre et productivité de la main d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, vol. 2, n° 3, 1983, p. 457-473, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1983_num_2_3_1338, consulté le 24 mai 2017.

des gens qui ont appris le métier de matelot, souvent des ruraux, enrôlés sur les *muster books* comme *landmen*, d'abord affectés à l'entretien et aux manœuvres basses. C'est la grande force de la Marine anglaise, qui ne mobilise pas tous ses gens de mer au service de la Marine d'État et fabrique des marins venus de partout, ville et campagne. N'oublions pas que Cook était le fils d'un fermier du Yorkshire, tandis que Nelson était issu d'une famille de la *gentry* campagnarde.

La France a longtemps employé la presse, comme en Angleterre, au moyen de la fermeture des ports et de la réquisition des équipages que l'on empêchait de partir en mer. La mise en œuvre d'une flotte permanente, l'un des grands chantiers du règne de Louis XIV, explique la recherche d'un autre moyen qui puisse fournir régulièrement des marins pour faire marcher les vaisseaux du roi : cette quête aboutit au système des classes²⁵. Ce système de recrutement pose le principe que seuls les marins professionnels peuvent servir sur les vaisseaux du roi. Il est créé vers 1670, à la suite de l'ordonnance de Colbert du 22 septembre 1668, prise par celui qui fut le grand patron de la première Marine de Louis XIV. Le terme de « classes » fait référence aux flottes de l'Empire romain, sur lesquelles les matelots servaient par roulement. Dans chaque quartier maritime, les hommes exerçant un métier de la navigation ou de la construction navale sont divisés en trois ou quatre contingents, les classes, qui sont levées alternativement chaque année. Une administration centralisée est formée pour gérer ce système, qui comprend des syndics dans chaque petit port, des commissaires dans les chefs-lieux des quartiers, lesquels doivent rendre compte de leur travail au commissaire général chargé de suivre tous les mouvements des gens de mer dans le ressort d'une base navale. Ce contrôle s'effectue grâce à la tenue d'archives de surveillance prenant la forme d'une véritable base de données sur papier, notamment des matricules où l'on note chaque année la position de chaque inscrit. Toutes ces dispositions se trouvent rappelées et codifiées dans les deux grandes ordonnances sur la Marine : celle de 1681 (commerce maritime, pêche) et celle de 1689 (arsenaux, flotte de guerre).

Le système des classes instaure un véritable service militaire assujettissant les gens de mer à une obligation très forte qui n'a pas d'équivalent pour l'ensemble de la population du royaume, même si, en temps de guerre, les paysans sont astreints à servir dans la milice. La contrepartie de cette servitude est constituée par la création de la Caisse royale des invalides, dont les trésoriers, établis dans chaque quartier, prélèvent environ 2 % sur toutes les rémunérations reçues par les marins français (Marine royale, de commerce, de pêche, course), afin d'alimenter un fonds permettant d'entretenir les gens de mer estropiés ou

25 Pour une synthèse sur le système des classes et son évolution, voir Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des Marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997.

mutilés, soit en les soignant dans les hôpitaux de la Marine royale, soit en leur versant une pension. Tel quel, ce système semble rationnel et bien charpenté, et paraît ne représenter qu'une douce contrainte, puisque les historiens français n'ont pas tari d'éloges à son égard par rapport à la presse si odieuse. Cependant, dès que l'on sort de l'analyse des textes législatifs et réglementaires, il semble que le système des classes n'ait jamais fonctionné tel qu'il fut tracé sur le papier.

Tout d'abord, le principe de l'alternance annuelle des contingents n'a jamais pu être appliqué, sauf durant de brèves périodes d'armement en temps de paix. Lorsque la France se trouve en guerre – soit plus d'une année sur deux entre 1672 et 1715, une année sur trois entre 1745 et 1790 –, les marins levés ne reçoivent jamais leur congé au terme d'une année de campagne. Les pertes, les disparitions et les cas de désertion font que les mêmes hommes peuvent rester au service du roi durant deux ou trois années consécutives, voire davantage²⁶. Les ressources humaines disponibles diminuent peu à peu si un conflit entre la France et une puissance navale majeure se prolonge, puisque les équipages de marins (mousses, matelots et officiers mariniers) sont formés exclusivement avec des professionnels de l'activité maritime. L'administration des classes doit alors puiser dans le fond du panier, saisir des petits pêcheurs et des bateliers de rivières qui sont enrôlés à la hâte sur des vaisseaux de ligne, parfois à la veille d'un appareillage, comme ce fut le cas lors de la bataille des Cardinaux (1759). Les équipages sont aussi complétés avec des soldats, qui peuvent constituer jusqu'à un tiers de l'effectif embarqué. Fort bien renseignée, l'amirauté britannique a exploité ce point faible en prolongeant autant que possible la captivité des marins français : soit ceux qu'elle a razzés en 1755 sur les bancs de Terre-Neuve avant même la déclaration de guerre, soit ceux qui sont fait prisonniers au moyen de la guerre de course. Il faut saluer l'abnégation et le courage des marins français, d'autant plus que le système des classes apportait peu de compensations. Les soldes sont versées avec beaucoup de retard dès que la monarchie accumule des difficultés financières – surtout pendant la guerre de Succession d'Espagne –, ce qui accentue la misère dans les foyers des marins levés pour la Marine royale. Enfin, la perspective d'une demi-solde versée aux gens de mer usés et invalides demeura un leurre, car la pension restait une grâce ou une faveur et non un droit. Il n'y avait même pas d'exemption fiscale. Le seul avantage était une protection juridique : un huissier ne pouvait pas saisir les biens d'un marin travaillant au service du roi.

²⁶ Voir René Mémain, *Matelots et soldats des vaisseaux du roi. Levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, Paris, Hachette, 1937, et, prolongeant ce travail : Marie-Thérèse de Martel, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1982.

Le fonctionnement du système des classes s'est amélioré de façon empirique au fil du XVIII^e siècle, les changements décisifs intervenant à l'issue de la guerre d'Amérique. Louis XVI s'est intéressé à la condition des équipages de la Marine royale, notamment à l'amélioration de leur habillement, de leur alimentation et de l'hygiène à bord. C'est dans ce contexte de volonté réformatrice, que le ministre de la Marine, le maréchal de Castries a fait préparer une série de textes, dont l'ordonnance sur les classes promulguée le 31 octobre 1784. Cette loi, véritable charte entre le souverain et les gens de mer, réaffirme la nécessité d'assurer le service du roi, mais cela doit s'exécuter en garantissant la dignité, l'équité et le mieux-être des marins français. Le système des classes, trop rigide, est remplacé par le tour de rôle individuel, tenant compte de la situation des familles, qui était déjà appliqué dans les quartiers par le commissaire des classes : « Tous les gens de mer classés seront obligés de marcher successivement et à tour de rôle, lorsqu'ils seront commandés pour le service de Sa Majesté ; et ils ne seront plus divisés en classes, pour servir alternativement, ainsi qu'ils l'avaient été par l'ordonnance de 1689 ». Par ailleurs, chaque homme inscrit sur le registre des classes – ce terme demeure pour désigner le contrôle – pourra, s'il abandonne son métier maritime, être rayé des matricules sur une simple déclaration de renoncement adressée à l'administration des classes. Enfin, et c'est un point essentiel, l'État s'engage à protéger les gens de mer au terme de leur vie professionnelle, grâce à la mise en place d'un véritable régime de retraite. En effet, l'ordonnance de 1784 fixe les conditions d'attribution de la pension, dont le montant est calculé d'après celui de la dernière paie dans la Marine royale. Les hommes blessés ou estropiés sur les vaisseaux du roi bénéficient d'emblée d'une pension égale aux deux tiers de leur solde s'ils sont invalides, et de leur demi-solde s'ils peuvent encore travailler. Le même régime s'applique aux marins rendus invalides sur les bâtiments de commerce et de la pêche, mais ceux-ci obtiennent seulement la demi-solde et le tiers de la solde selon leur degré d'incapacité. Enfin, une pension équivalente à un tiers de solde est versée à tout marin âgé de plus de soixante ans et comptant au moins dix ans de navigation, dont trois sur les navires de l'État. Il s'agit donc d'une législation sociale très en avance pour l'époque.

Réformé et mieux accepté par la population littorale, le système des classes permettait une mobilisation plus rapide des marins que le recours à la presse et aux engagements volontaires. Un responsable administratif – qui n'appartenait pas à la Marine – observait en 1784 que la méthode française a prouvé ce que peuvent la soumission et la fidélité dans un royaume aussi vaste que celui de la France, puisque que sur un simple ordre émanant d'un officier intermédiaire, une multitude d'individus quittent leurs foyers et leurs familles et, des différents points de ce royaume, se rendent à jour fixe dans le port qui leur est indiqué pour se livrer aux dangers sans cesse renaissants et inséparables de leur pénible état.

Cependant, malgré ces avantages, le service du roi reste mortifère. L'exploitation statistique des archives des classes montre qu'en temps de guerre, notamment durant la guerre d'Amérique, 20 à 30 % des marins levés dans une communauté littorale ne rentraient jamais chez eux. Les gens de mer ont donc payé un tribut très lourd. On comprend pourquoi cette population n'augmenta pas au cours du XVIII^e siècle, son effectif plafonnant autour de 60 000 hommes. Comme l'écrivait Pléville Le Pelley, la marine française « consommait des marins sans jamais en former ». En apparence plus dur et plus injuste, le système anglais permettait au contraire de former des marins qui venaient des horizons géographiques et sociaux les plus variés.

La Révolution n'a pas voulu supprimer un système qui accordait aux marins un ensemble d'avantages intéressants en contrepartie du service dans la Marine d'État. L'Assemblée nationale a d'abord voté l'abolition des classes (décret du 21 août 1790), puis leur rétablissement – le 31 décembre 1791. Au terme d'une période de flottement, le gouvernement du Directoire a mis en place l'Inscription maritime, qui fut créée dans les derniers jours de la Convention thermidorienne, par la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795). Ce texte se borne à réorganiser le système des classes tout en lui donnant un nouveau nom, l'Inscription maritime, qui fut celui de l'institution régissant les gens de mer français jusqu'au XX^e siècle. Cette loi oblige les marins âgés entre 18 et 50 ans à servir dans la Marine de la République. Ceux que l'on appelle désormais les inscrits sont répartis en quatre classes : les célibataires, les veufs sans enfants, les hommes mariés sans enfants et les pères de famille. On lève d'abord ceux de la première classe, puis ceux de la seconde, etc. Cette loi est parfaitement anticonstitutionnelle puisqu'elle établit un régime particulier pour le service militaire de la Marine d'État. Le vote de la loi Jourdan (5 septembre 1798) aurait fourni l'occasion de considérer que la conscription générale s'appliquait également à la Marine, que tous les jeunes hommes en âge de défendre la patrie, quel que soit leur métier ou leur origine géographique, pouvaient être appelés sur les vaisseaux de la République, mais il n'en fut rien. Alors que le recrutement des officiers est bouleversé par la Révolution, celui de la maistrance et des matelots reste à peu de chose près identique à ce qu'il était en 1784. Les raisons de cet immobilisme restent mal connues. On peut supposer que les gens de mer, loin de rejeter un système héritier des classes d'Ancien Régime, souhaitèrent son maintien, à cause des avantages sociaux et économiques qui lui étaient désormais attachés. Il est aussi probable que les chefs de la Marine républicaine, comme ceux de la Marine royale, préféraient que les équipages de la flotte soient formés par des professionnels de la mer.

La France en guerre contre la première puissance navale du monde, les résultats calamiteux ne se font pas attendre. L'Amirauté britannique reprend la

stratégie qui lui avait si bien réussi pendant la guerre de Sept Ans, c'est-à-dire qu'elle retient à nouveau en prison les marins français qui ont été capturés par sa Marine : de 50 à 60 000 prisonniers vers 1800 selon les estimations les plus raisonnables, qui additionne les gens de mer (guerre et commerce), les soldats embarqués et les passagers. Cette captivité massive a profondément marqué les hommes qui la vécurent, y compris les officiers. Prenons l'exemple de Jean Moitier, originaire de Saint-Vaast-la-Hougue, petit port du département de la Manche. Né le 15 mai 1789, ce pêcheur au maquereau est levé comme novice à l'âge de 18 ans le 23 décembre 1807. Le 19 décembre 1809, alors qu'il est embarqué comme matelot à vingt-quatre livres par mois sur la corvette le *Papillon*, il est fait prisonnier par les Anglais et conduit sur un ponton à Portsmouth, d'où il n'est pas élargi avant la fin du mois de mai de 1814, date de son rapatriement à Cherbourg au terme de cinq ans et demi de captivité²⁷.

Le stock de marins français s'épuise durant les guerres navales de la Révolution et de l'Empire, particulièrement après la rupture de la paix d'Amiens, en mai 1803. Plusieurs phénomènes se conjuguent : la mortalité due aux problèmes sanitaires plus qu'aux batailles, la captivité dont nous avons souligné le poids, enfin l'importance de l'insoumission, surtout dans les pays d'Ouest et dans le Midi, où de larges zones échappent à l'autorité centrale, car une partie croissante des inscrits ne répond plus aux levées. À cause des défaites et de la captivité sur les pontons, le service dans la Marine devient répulsif. Face à la disette d'hommes d'équipage, les préfets maritimes retrouvent les expédients traditionnels, tels que l'emploi de la presse dans les ports et le recours aux régions littorales du Grand Empire pour fournir des matelots : détachements d'Illyriens, d'Italiens, de Hollandais, de Hanséates... Les récits de campagne témoignent du caractère cosmopolite du recrutement. La frégate la *Vestale* est armée en 1812 avec cent vingt-quatre conscrits français et quatre-vingt-dix-sept matelots étrangers. Oursel, timonier sur la frégate la *Caroline* en 1806, déclare que « [leur] équipage est composé de vingt nations : Normands, Flamands, Bretons, Génois, Espagnols, Américains, Nègres ». Étudiant les dossiers d'armement des vaisseaux français qui ont combattu à Trafalgar, Rémi Monaque souligne la composition bigarrée des équipages, où l'on trouve des ressortissants de toutes les nations à côté des Français : des Génois, des Maltais, des Suédois, des Prussiens, des Danois, des Américains et des Antillais. Comme autrefois, au temps de Louis XIV, le déficit de marins est compensé par l'embarquement de soldats : alors que la règle fixe leur contingent à 15 % de l'équipage, ils sont 48 % sur le *Berwick* et l'*Indomptable*, 31 % sur le *Formidable*

27 Cet exemple est tiré de la base de données du site web CIMARCONET – Consultation des inscrits maritimes du Cotentin sur Internet.

et 40 % en moyenne sur l'ensemble de la flotte française qui se bat aux côtés de celle de l'Espagne à Trafalgar. On trouve des hommes venus de tous les horizons parmi ces militaires : des soldats issus d'unités de ligne, de l'artillerie et des bataillons coloniaux, ainsi que des recrues du régiment des chasseurs d'Orient, qui sont des Grecs, des Syriens, des Égyptiens²⁸.

Les gouvernements successifs de la Révolution ont cru à l'osmose entre la Marine d'État et la marine marchande. L'ancien système des classes, devenu l'Inscription maritime, est conservé, parce que les marins du commerce servent aussi dans la flotte de guerre. Cependant, nous avons vu que la question de la formation des équipages est négligée pendant la période révolutionnaire. C'est sans doute l'une des causes majeures de l'infériorité française, face à des équipages britanniques qui savent tirer à des cadences plus élevées, surtout en cas de combat rapproché, car ils ont été mieux entraînés. Napoléon abandonne ce rêve d'une Marine unique et fusionnelle. Il voudrait militariser la Marine, la refondre complètement sur le modèle de l'armée de terre. Un personnage clé, Forfait, fameux constructeur et éphémère ministre de la Marine entre novembre 1799 et octobre 1801, répond à ces vues, en écrivant un étonnant opuscule, la *Lettre d'un observateur sur la Marine*, dans lequel il explique que la France doit suivre l'exemple de Rome si elle veut détruire Carthage – l'Angleterre –, c'est-à-dire « donner à l'armée navale une consistance pleinement militaire et rapprocher l'armée de mer de l'armée de terre par une institution nouvelle ». Cet objectif se réalise en 1808 au moyen de la création de 50 bataillons de la Marine impériale et de 25 bataillons de flottille. L'effectif de l'équipage et de l'état-major d'un vaisseau de ligne équivaut à l'un de ces bataillons. Ce n'est pas une idée nouvelle, car un tel projet a été expérimenté après la guerre de Sept Ans. Le décret du 13 décembre 1810 prévoit que les conscrits de la Marine impériale seront recrutés dans les régions littorales, mais pas exclusivement parmi les marins de métier, ce qui marque une ouverture assez timide par rapport à l'Inscription maritime. Ces bataillons, qui ont pris le nom d'équipages de haut bord, reçoivent des aigles, de nouveaux uniformes. Napoléon voudrait redonner à sa Marine un esprit offensif et le sens de l'honneur. Cependant, les carottes sont cuites : après Trafalgar, la Marine impériale reste confinée dans des ports. En l'attente d'études plus approfondies sur la question des équipages, de leur recrutement et de leur formation, je pense que les facteurs humains furent déterminants : au sommet le manque de confiance et de combativité du commandement en chef, à la base des équipages hétérogènes et mal entraînés. D'autres points qui restent à éclaircir, comme celui des armements, ont aussi joué un rôle négatif. L'histoire économique et sociale de la Marine vient ainsi en aide à son histoire-bataille.

LA GRANDE GUERRE SUR MER.
LA MARINE ET LES MARINS EN GUERRE

Tristan Lecoq
Inspecteur général de l'Éducation nationale,
Professeur des universités associé en histoire contemporaine
à l'université Paris-Sorbonne

Ce texte propose une lecture maritime de la Grande Guerre, assez largement ignorée des manifestations officielles du centenaire de celle-ci, en même temps qu'une lecture française de l'histoire de notre Marine¹, puisant par ailleurs et pour l'essentiel aux sources des travaux récents des historiens, notamment britanniques et américains, points de passage obligé pour tout Français qui s'intéresse aux choses de la guerre sur mer².

La Grande Guerre sur mer se lit en premier lieu au prisme et au miroir d'une série de trois paradoxes. Sur mer, comme dans les armées de terre, les marins partent pour une guerre courte et s'installent dans une guerre longue. Sur mer, comme dans les armées de terre, les marins se préparent à un engagement décisif. Ils doivent en fait conduire un blocus et protéger les lignes de communication. Enfin, si la guerre est gagnée sur terre, la fin de la Grande Guerre voit le triomphe des puissances maritimes.

On rappellera ici une réalité bien connue des marins. Lorsque la guerre commence, on la conduit avec l'instrument, l'organisation et les concepts d'emploi existants : soit, en 1914, un outil naval offensif, conçu, construit et armé pour la guerre d'escadre en haute mer. Or la Grande Guerre ne connaît de ce point de vue qu'un grand combat sur mer, pas véritablement décisif, au Jutland, le 31 mai 1916, et ce sont d'autres armes, d'autres hommes, d'autres

1 Elle sera le plus souvent dénommée « la Marine nationale ».

2 Ainsi, par exemple, Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1994 ; Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*, Cambridge, CUP, 2014. Le travail de Philippe Masson, *Histoire de la Marine* (t. II, *De la vapeur à l'atome*, Paris, Lavauzelle, 1992) demeure une référence des réflexions qui suivent. Voir aussi le numéro spécial dirigé par Philippe Vial, Thomas Vaisset et Jean de Préneuf, de la *Revue d'histoire maritime* (n° 20, « La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015) qui « invite à redécouvrir cette histoire [...] et à en apprécier aussi bien l'historiographie que les enjeux et les approches » (*ibid.*, p. 7).

formes d'organisation, d'opérations et de combat qui gagnent la guerre sur mer. L'évolution des opérations navales et des outils dont les différentes marines disposent au cours de la guerre repose cependant, à quelques exceptions près, sur des instruments qui existent déjà avant la guerre : la torpille, le sous-marin, l'aéronavale et même le porte-avions, sans parler des câbles sous-marins ou de la TSF. Le blocus n'est pas une invention de la Grande Guerre. La mobilisation de la science au profit des armées non plus. Ce sont les plans qui ont changé! « *WWI was a perfect example of the old saying that plans rarely survive contact with the enemy* », comme l'écrit Norman Friedman³.

Les réflexions qui suivent porteront sur une série de problématiques emboîtées. Il importe dans cet esprit d'articuler une chronologie de la guerre sur mer à la fois distincte, différente et décalée par rapport à la chronologie générale du conflit, dont les grandes césures et moments forts sont traditionnellement ceux de la guerre terrestre (Verdun, la Somme...) et sur le front de l'Ouest pour les Français. Il faut donc reconstruire l'interaction des fronts terrestres et maritimes.

370

Quatre phases marquent la Grande Guerre sur mer. L'entrée en guerre, en premier lieu. Il convient de réfléchir à un temps plus long que les semaines des 28 juin au 2 août 1914! En matière navale, l'Entente cordiale date de 1904, Tsushima de 1905⁴, le *Dreadnought* de 1906⁵. C'est aussi l'année où la *Kaiserliche Marine* apparaît comme le véritable danger pour la *Royal Navy*, déclassant la Marine française. La course aux armements navals est lancée. Le statut naval français est décidé en 1912, les accords franco-britanniques en matière d'opérations navales intervenant en 1913. Les premières opérations auront donc d'emblée lieu dans un cadre interallié.

3 « La Première Guerre mondiale présente un exemple achevé de ce vieux dicton qui dit que les plans survivent rarement au contact de l'ennemi » (Norman Friedman, *Naval Firepower. Guns & Gunnery in the Dreadnought Era*, Barnsley [Yorkshire], Seaforth Publisher, 2008, p 101).

4 La bataille de Tsushima eut lieu les 27 et 28 mai 1905 entre la flotte russe de la Baltique commandée par l'amiral Zinovi Rojdestvenski et la Marine impériale japonaise sous les ordres de l'amiral Tōgō, dans le détroit qui sépare la Corée du Japon. La destruction quasi complète de la flotte russe est le résultat de la supériorité japonaise dans tous les domaines : conception des bâtiments japonais, concentration et précision du tir, exécution des manœuvres à la mer. Elle consacre les théories sur le combat d'escadre.

5 Le *dreadnought* tire son nom du bâtiment de ligne britannique HMS *Dreadnought*, lancé en 1906, qui présentait trois caractéristiques nouvelles : il était très protégé, son artillerie principale, de dix à douze pièces, était composée d'un seul calibre de 305 mm (*all-big gun*) il était propulsé par un système révolutionnaire de turbine à vapeur. Puissance, protection, vitesse. Évolution en escadres, en ligne de file. Les cuirassés construits après lui reprirent ces caractéristiques et furent appelés des « *dreadnoughts* ». Ceux construits avant, démodés d'un coup, furent appelés pré-*dreadnoughts*. Le *dreadnought* donne une impulsion nouvelle et décisive à la course aux armements navals, en particulier entre l'Angleterre et l'Allemagne. Le *Nassau*, premier *dreadnought* allemand, est mis en service en 1908.

Pour bien comprendre la longue entrée en guerre navale, il faut ensuite aller jusqu'au printemps 1915 avec les Dardanelles, la guerre sous-marine, l'entrée en guerre de l'Italie et la bascule vers une autre forme de guerre navale que la guerre d'escadre, rapide et définitive : une guerre longue et indéfinie, centrée sur le blocus... et la guerre contre les sous-marins.

D'une forme de guerre à une autre, du printemps de 1915 au printemps de 1917, c'est un temps court de la guerre, où le front se stabilise à l'ouest contrairement à l'est, où le blocus gagne en efficacité et la guerre sous-marine aussi. Un seul combat d'escadre se déroule, sans la France : le Jutland, mais il n'y a pas de Tsushima pendant la Grande Guerre. « L'engagement décisif » a lieu à l'ouest, dans les tranchées, et à l'est dans la Révolution russe.

Une « deuxième Marine » naît : chalutiers, escorteurs, bateaux marchands, plus ou moins armés. Avec un solde net dans la contribution à la victoire de la « poussière navale » et de la marine marchande.

Pour décrire le tournant de la guerre et la sortie de la guerre, on dépassera le cadre chronologique et problématique en s'y adossant autrement. Il faut partir du printemps de 1917 et l'entrée en guerre des États-Unis et aller jusqu'à la conférence de Washington (1921-1922) pour prendre en écharpe la victoire des puissances maritimes, les traités de paix et le « premier après-guerre », pour comprendre une forme de réveil français en matière navale, à la suite de la conférence de Washington.

En avril 1917, c'est l'entrée en guerre des États-Unis. Elle est décisive sur terre, mais les Américains n'ont pas d'armée de terre capable de s'engager dans la guerre telle qu'elle est conduite en France : cent mille hommes et l'expérience de la guerre au Mexique. Ils sont deux millions en 1918, une véritable armée équipée, entraînée et organisée en très grande partie à la française.

Leur Marine est cependant déjà la troisième ou la quatrième du monde en 1917, avec Franklin Delano Roosevelt comme sous-secrétaire adjoint. Elle joue d'emblée, conjointement avec la marine marchande de ce même pays, un rôle majeur sur les mers. Une forme de « relation spéciale » entre les marines, américaine et française mais surtout américaine et britannique, date de la Grande Guerre, comme la première rencontre entre Winston Churchill et Franklin Delano Roosevelt, en 1918⁶.

La victoire du blocus, qui dure jusqu'en 1919, doit être mise en parallèle avec la guerre économique, financière et industrielle ; le blocus appartient à la guerre « totale » ou plus exactement en voie de totalisation, en tenant compte des moments et des espaces de la guerre. La situation des empires centraux est

6 Richard Hough, *Former naval Person. Winston Churchill and The Wars at Sea*, London, Weidenfeld & Nicholson, 1985.

de ce point de vue très différente de celle de la Seconde Guerre mondiale, où l'Europe occupée est pillée par le Reich et mise au service de l'économie de guerre allemande.

Sortir de la Grande Guerre, c'est faire la paix alors que l'Europe est encore en guerre, intervenir contre le bolchevisme, en Baltique et en mer Noire, lutter contre l'Armée rouge, en Pologne en 1920, puis par le « cordon sanitaire ». La France, épuisée par quatre années de guerre, s'en charge, alors que dans le même temps elle est seule, sur le continent, pour contenir l'Allemagne. Les puissances maritimes qui ont gagné la guerre se détournent plus ou moins rapidement, mais décidément, du Vieux Continent.

372 D'une forme de conflit à une autre, la Grande Guerre est aussi le temps du progrès scientifique, technique et industriel, de l'évolution des opérations navales, des transformations dans le recrutement et la formation des hommes. Le progrès scientifique et technique connaît, entre 1914 et 1918, une accélération qui s'accompagne d'une véritable mobilisation de la science au profit de la guerre.

L'évolution des opérations navales voit le triomphe de la « non-bataille » sur mer, les convois remplacer les routes patrouillées, la guerre anti-sous-marine passer d'une logique de forces ou de théâtre à une logique de milieu et par voie de conséquence engager une coopération des armes, entre les bâtiments de surface, les stations à terre et les aéronefs de toutes catégories. L'essentiel est là : la Marine, c'est l'expression de la puissance à l'échelle du monde. Lignes de communication, défense des empires, protection du commerce et des intérêts nationaux. Tout a été éprouvé. Tout a été prouvé. Quant aux hommes, quant à leur recrutement et à leur formation, les leçons devront être tirées des mutineries de 1919-1920, des recrutements en nombre croissant de réservistes, de l'enseignement à donner aux cadres de la Marine.

La compréhension du rôle et de la place de la Marine et des marins français dans le premier conflit mondial est ainsi directement fonction de l'outil militaire que constitue la Marine nationale, de l'instrument politique qu'est la marine de guerre, et du contrôle opérationnel national et interallié qui lui confère ou pas une cohérence dans l'action.

L'ENTRÉE EN GUERRE DIFFICILE D'UNE MARINE DÉFICIENTE (1912-1915)

À l'entrée en guerre, en 1914, c'est un constat déprimant qui s'impose. Matériels, organisation, plans d'opération : le décalage est complet avec la guerre qui vient. La Marine n'est pas la seule : le plan XVII, l'utilisation des réserves, l'artillerie de campagne seule aux dépens de l'artillerie lourde, le culte de l'offensive en rangs serrés... la liste est longue sur terre aussi.

La Marine n'a pas à faire face à un engagement « décisif », et heureusement, mais à une série d'opérations plus ou moins bien reliées entre elles, pour l'essentiel sur le théâtre Méditerranée/Orient. Ce qu'on retient des débuts de la guerre : les transports des troupes en provenance d'Afrique française du Nord (AfN), les fusiliers marins en Flandre, les contraintes du théâtre méditerranéen.

Entre 1911 et 1913, Théophile Delcassé est ministre de la Marine. L'artisan de l'Entente cordiale de 1904, à laquelle il manque l'outil militaire rompt, à ce poste, avec des habitudes d'instabilité ministérielle et politique. L'instrument naval français, au moment où Delcassé prend la rue Royale, n'est pas à la hauteur ! Un ensemble de dispositions portant sur des constructions, des infrastructures et une organisation nouvelles, appelé « statut naval » est dès lors décidé en 1912, pour sortir de l'annualité budgétaire et donner à la Marine « des vues sur l'avant », comme on dit sur les passerelles, des séries longues et homogènes, une continuité qui lui fait défaut.

Il n'empêche. Ce texte prévoit des navires « de ligne » pour le combat d'escadre, des croiseurs d'éclairage, version moderne des frégates du XVIII^e siècle, des torpilleurs de haute mer. Rien de bien révolutionnaire, en fait. Ce texte n'est pas seulement une loi de construction avec des objectifs de modernisation de la Marine nationale. Il prévoit aussi trois formes de radoub nouvelles : une à Brest, deux à Bizerte, mais ces cales sèches risquent de ne pas suffire, par rapport aux dimensions des cuirassés. Tout cela est nécessaire mais bien tard venu.

Face à l'Allemagne, la Marine nationale aligne une série de « non valeurs ». Les croiseurs cuirassés du type *Waldeck-Rousseau* (1910) ne sont ni assez armés, ni assez protégés, ni assez rapides. Les cuirassés « pré-*dreadnought* » des types *Bouvet* (1909) ou *Danton* (1911) sont dépassés au mieux dès leur mise à l'eau, face aux bâtiments de type « *dreadnought* » qui équipent les marines modernes. Leur artillerie, insuffisante, ne permet pas de couler un cuirassé, même de type équivalent. Les seuls bâtiments du type « *dreadnought* » sont la série des *Courbet* dont le premier est admis au service actif en 1913. Ce sont de bons navires de guerre, modernes, mais leur tonnage, leur protection, leur vitesse et leur armement (douze canons de 305 m/m en tourelles doubles) sont plus faibles que ceux des Anglais et des Allemands. La hausse des canons est bloquée à 12 degrés, limitant leur portée à 12 000 m⁷. Quand on passera à 23 degrés de hausse, la portée passera à 26 300 m. En fait, les Français s'efforcent de conjuguer la puissance de feu – comme les Anglais –, la protection – comme les Allemands – et la vitesse – comme les Italiens – alors que les Anglais et les Allemands choisissent : aux Anglais, la puissance de l'artillerie, aux Allemands, la protection et la précision du tir.

7 À la bataille de *Dogger Bank*, l'amiral sir David Beatty tire à 20 000 m.

Les plans d'opérations franco-britanniques sont limités. Pour la Marine nationale, ce sont les accords du 23 janvier 1913 qui répartissent les rôles et les zones d'opérations en cas de guerre. À la *Royal Navy*: la Manche, la mer du Nord, l'Atlantique, c'est-à-dire la protection non seulement des « approches » des côtes de l'Angleterre, mais aussi de celles de la France, et du transfert de la *British Expeditionary Force*, en route vers le front de France. Pour la Marine nationale, c'est par la concentration de ses forces en Méditerranée occidentale que l'« Armée navale », qui regroupe le gros de ses unités, assurera la protection des convois de l'Afrique française du Nord vers le front de France et assumera le contrôle opérationnel en Méditerranée. On le voit: même en matière navale, ce sont les impératifs de la guerre sur terre qui l'emportent.

374

Le « *Burden Sharing* »⁸ entre la France et l'Angleterre, qui s'accompagne de mesures très concrètes, comme les échanges des signaux et codes des deux Marines, n'a pas été simple à mettre en place. En témoigne cette lettre de Sir Edward Grey, secrétaire au *Foreign Office*, à Paul Cambon, ambassadeur de France au Royaume-Uni, en date du 22 novembre 1912, au moment des contacts entre états-majors :

Nous avons convenu que ces consultations entre spécialistes (!) ne sont pas et ne doivent pas être considérées comme des engagements. Les dispositions actuelles, par exemple (!), des flottes britanniques et françaises respectivement, ne sont pas basées sur une promesse de coopération en temps de guerre⁹.

Il n'empêche: les Anglais tiendront parole, et le 2 août 1914, à 19 heures, en vue du Pas-de-Calais, l'escadre anglaise de la Manche viendra ranger à l'honneur la *Jeanne d'Arc*, croiseur amiral de la deuxième escadre légère pour le saluer au pavillon.

Les personnels connaissent une évolution essentielle¹⁰. Une moindre efficacité de l'inscription maritime et l'accroissement des recrutements issus de l'intérieur sont la conséquence de la spécialisation croissante des équipages sur les bords. La relation entre la population littorale et la Marine décroît. Les ouvriers font leur entrée dans les bords, et avec eux les mentalités de l'époque et les syndicats. Si le gabier recule devant le mécanicien ou l'artilleur, les représentations du marin auront pourtant la vie dure!

Mais cette évolution a surtout trois conséquences: en 1914, les dépôts sont encombrés d'inscrits inutilisables, sauf à terre. C'est le vrai début de la fin de l'inscription maritime... qui dure cependant jusqu'en 1965! Mais c'est aussi le

8 Littéralement: partage du fardeau.

9 Capitaine de vaisseau (R) Auguste Thomazi, *La Marine française dans la Grande Guerre (1914-1918)*, t. II, *La Guerre navale dans l'Adriatique*, Paris, Payot, 1925, p. 14.

10 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, t. II, *De la vapeur à l'atome*, op. cit.

vivier des fusiliers marins, qui s'illustrent dès les premiers mois de la guerre, sur le front des Flandres.

Sur les officiers, on pourra retenir quelques idées fausses, et quelques faits simples : l'officier de Marine, issu des « Jésuitières », incarnation d'une noblesse cléricale, royaliste, hostile à la République ? En 1914, le noyau d'officiers de Marine en activité descendants d'officiers de Marine, au sens large, est estimé à 40 % des officiers de vaisseau. Connaissance de l'instabilité familiale et des contraintes, sens du devoir et de l'autorité permettent aussi d'expliquer cette généalogie, qui ne se limite pas à la Marine. Les officiers provenant de la noblesse représentent 10 à 12 % de la population, soit deux à trois points de plus que la moyenne française. Les pratiquants sont estimés à environ 30 %, dans une société encore majoritairement catholique et attachée à la pratique du culte. La plupart des officiers viennent par ailleurs de Saint-Louis et de Louis le Grand, c'est-à-dire de l'élite de l'enseignement public.

La Marine est à l'écart des opérations de maintien de l'ordre – la séparation des Églises et de l'État, les inventaires, le 17^e régiment d'infanterie – et de répression – à l'exception de la Commune. Mais si l'officier de Marine vit en marge – la mer, c'est à la fois l'ordre et la liberté –, il subit le contrecoup du malaise de l'Armée – l'affaire Dreyfus, les fiches, Pelletan ministre de la Marine. Il est sensible à l'instabilité politique. Mais il sert plus qu'il ne dessert la République. Son modèle, c'est Courbet, non pas Boulanger.

Une dernière difficulté doit être pointée en 1914 : l'absence d'État-Major général et de définition claire des responsabilités politiques et militaires¹¹. Le ministre est responsable de « l'organique », comme on dirait aujourd'hui : conception et construction, armement et entraînement, préparation et entretien des forces navales. L'opérationnel n'a pas de responsable désigné en temps de paix ni en temps de guerre. Le chef d'État-major général, chargé de l'organisation et de la préparation des opérations militaires, n'est pas commandant en chef désigné pour le temps de guerre. L'exercice de l'autorité opérationnelle par le gouvernement, du politique au militaire, n'est pas défini, pas plus que le contrôle des opérations, strictement militaire celui-là, des forces navales par le commandement. L'amiral Boué de Lapeyrère, commandant une « Armée navale » assez largement livrée à elle-même, dispose... de son état-major, sur son navire amiral. Pas d'Amirauté, comme en Angleterre, ni de Haut commandement naval, comme en Allemagne, pas d'État-Major général, pas de coordination des opérations, des transmissions défailtantes, et pas de chiffre.

11 Sur le plan administratif et militaire, l'organisation, ou plutôt la répartition des compétences repose sur les décrets des 31 janvier 1902 (ministère Lanessan) et 18 novembre 1907 (ministère Lockroy) qui ne règlent pas la question.

Une conviction : la bataille décisive en haute mer. Une nécessité : assurer les transports de troupes et protéger les lignes de communication maritimes. Un cadre : une autorité politique, pas d'autorité opérationnelle, pas de contrôle opérationnel, encore moins dans un cadre interallié.

Pas de guerre courte, mais une guerre de positions dès la fin de l'année 1914. Pas de bataille décisive, ni sur terre, ni sur mer, mais une guerre sinon totale, du moins en voie de totalisation sur le plan militaire à partir de 1915-1916¹². Faut-il rappeler que les stocks d'obus du 75 m/m existant en 1914 représentent ce qu'un jour de bataille consomme en 1918 ?

À la bataille définitive se substituent des opérations de défense et d'attaque des routes maritimes, dès le début du conflit. Un rôle d'arrière-plan décisif de la mer mais, pour la Marine française, un décalage complet avec le type de conflit envisagé depuis les années 1904-1914.

376

Alliée à la *Royal Navy*, la Marine découvre et assume un rôle d'indispensable second : protection et contrôle des routes maritimes (dans la Manche, en Mer du Nord, dans l'Atlantique) ; application du blocus en Méditerranée. Avec une pesanteur essentielle : des matériels déjà vieux ou dépassés en 1914 sauf quelques-uns, une doctrine d'emploi sans objet dès les premiers mois du conflit, et des exigences opérationnelles qui divergent par rapport aux armes et à ceux qui les servent.

« L'Armée navale » est à Toulon en août 1914 : une section hors rang (les deux *Courbet*), deux escadres de cuirassés des types *Danton* et *Patrie*. L'amiral Boué de Lapeyrère, commandant l'Armée navale, doit assurer le passage du XIX^e corps d'armée en métropole : trente-et-un mille hommes et six mille huit cents chevaux d'Algérie ; onze mille hommes et quatre mille chevaux du Maroc. C'est une mission d'escorte et non de combat, alors même que l'entrée en campagne en Méditerranée voit le croiseur de bataille *Goeben* et le croiseur *Breslau* bombarder la côte de l'Algérie, échapper aux Marines alliées et faire tête sur Constantinople, faute à la *Royal Navy* et à la Marine nationale d'avoir pu les en empêcher.

La convention navale entre Français et Britanniques du 6 août 1914 confirme les accords de 1913 : la Marine française assure la sécurité du commerce allié en Méditerranée. Avec deux bases françaises : Toulon et Bizerte (le « Toulon africain ») et trois bases anglaises : Gibraltar, Malte, Alexandrie. La mission : surveiller les Italiens, dont la *Regia marina*, en partie armée de *dreadnoughts*, et ce jusqu'en mai 1915 ; contenir les Autrichiens, qui disposent de quelques belles unités modernes, dans l'Adriatique, théâtre secondaire et épuisant ; intervenir

12 François Cochet, *La Grande Guerre. Fin d'un monde, début d'un siècle*, Paris, Perrin/ministère de la Défense, coll. « Synthèses historiques », 2014.

en force : Suez et les Dardanelles. Cependant, partout le commandement des opérations en Méditerranée revient aux Britanniques, sur un théâtre d'opérations en théorie placé sous l'autorité de la Marine nationale. Des responsabilités françaises bien théoriques donc, qui, si elles sont acceptées, ne sont en fait jamais assurées¹³. Si les Britanniques ont des difficultés à accepter une simple coordination sur le front terrestre et occidental, alors que l'effort essentiel est porté par la France, au moins pendant les trois premières années du conflit, on comprendra ce qu'il peut en être sur des théâtres d'opérations maritimes, où la *Royal Navy* est assurée et consciente de sa supériorité dans tous les domaines.

Pendant la plus grande partie de la guerre, l'initiative des opérations revient aux empires centraux. Les Alliés ne font que réagir : l'essentiel, en Méditerranée, est de parer au danger turc et de donner la main aux Russes. En février 1915, c'est une attaque turque sur le canal de Suez qui est repoussée par les Britanniques, après avoir été repérée par des hydravions français basés à Port-Saïd et avec le concours du vieux cuirassé garde-côtes « Requin » qui tire contre la terre. Le blocus est assuré par l'escadre française du Levant.

L'opération des Dardanelles est d'une autre nature. En janvier 1915, le grand-duc Nicolas, oncle du tsar et commandant en chef russe, appelle les Alliés à l'aide à la suite des offensives allemandes sur le front de l'est. L'amiral sir John Fisher, Premier Lord de la mer, tient pour une opération en mer Baltique. Lord Kitchener, ministre de la Guerre, tient pour le Proche-Orient. Churchill, ministre de la Marine, obtient une offensive d'un caractère purement naval qui consiste à forcer le détroit des Dardanelles, donner une leçon aux Turcs entrés en guerre en novembre 1914 aux côtés des Centraux, et, surtout, porter assistance à l'allié russe. C'est une initiative britannique, sous commandement britannique, avec une préparation britannique. Quatre vieux bâtiments français : le *Suffren*, le *Gaulois*, le *Bouvet* et le *Charlemagne*, aux ordres de l'amiral Guépratte, participent à l'opération et tentent de forcer le détroit, le 18 mars 1915.

Solidement armés, encadrés, entraînés par les Allemands, les Turcs ont remarquablement organisé la défense à terre et miné le détroit. C'est l'échec, et de lourdes pertes britanniques et françaises, dont celle du *Bouvet* qui coule en moins de deux minutes, avec très peu de survivants. Utilisés comme plate-forme d'artillerie, pour tirer contre la terre, des bâtiments aux formes rentrantes, sans compartimentage efficace, instables, comme le « Bouvet » avaient en fait toutes

13 Guy Pedroncini, « Les Alliés et le problème du haut commandement naval en Méditerranée. 1914-1918 », *Marines et Océans*, n° 2, 1991, p. 223-233.

les chances de chavirer¹⁴. La suite des opérations voit des mouvements lourds, lents et compliqués de débarquement de troupes britanniques, australiennes, néo-zélandaises et françaises sur la presqu'île de Gallipoli, en avril-mai 1915. L'évacuation a lieu à la fin de l'année 1915 et au début de 1916.

C'est un désastre militaire, un calvaire pour les soldats, une impasse politique : la Russie demeure isolée jusqu'à la révolution. Winston Churchill, qui quitte le ministère de la Marine, porte pour longtemps une lourde responsabilité dans cet échec. Pourtant, tant la conception stratégique que l'effet final recherché avaient du sens, même si l'ensemble du processus de décision politique et naval fut marqué par l'improvisation et l'amateurisme¹⁵.

378 Les opérations qui suivent le désastre des Dardanelles s'inscrivent dans un contexte international troublé et dans un contexte interallié traversé de suspicions mutuelles, avec en arrière-plan la pesanteur puissamment présente de ce front de France où tout semble se jouer, dans ces années 1915-1916 : les Flandres, l'Artois, la Champagne, les crêtes des Vosges, Verdun, la Somme. L'équation franco-britannique puis franco-anglo-italienne est complexe : il faut à la fois arrêter la Bulgarie, soutenir la Serbie, intervenir dans le « ventre mou » de l'Europe centrale, danubienne et balkanique.

Pour la Marine, il s'agit d'assurer l'embarquement, le débarquement et le rembarquement des troupes. Des tâches essentiellement logistiques donc, avec des navires dont ce n'est pas la mission, et qui n'ont pas été conçus pour cela. Des tâches ingrates, subalternes, épuisantes pour le matériel et les équipages. Des tâches qui alternent avec l'inaction des escadres confinées dans les ports et dans les rades, à Bizerte, à Malte, à Corfou. Des tâches bien dangereuses cependant : ces bâtiments de guerre, soit qu'ils escortent, soit qu'ils transportent, soit qu'ils patrouillent, sont souvent victimes du torpillage par les sous-marins ennemis. 60 % des pertes en navires de haut bord de la Marine nationale en Méditerranée pendant la Grande Guerre en répondent, et si quelques-uns s'en sortent, comme le *Jean Bart*, d'autres sombrent avec leurs chefs, leurs états-majors, leurs équipages, et leurs frères d'armes français ou alliés, fantassins, cavaliers ou artilleurs, tels les cuirassés *Gaulois* et *Danton*, ou le croiseur cuirassé *Léon Gambetta*.

Salonique, port choisi pour les interventions alliées dans les Balkans est un camp retranché adossé à un pays au mieux neutre : la Grèce, en fait en quasi

14 Les travaux interdisciplinaires conduits à l'École navale, avec Isabelle Delumeau pour l'histoire navale, le démontrent implacablement : Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert, « Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des *pré-dreadnoughts* : l'apport de la modélisation informatique », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, « La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015, p. 25-41.

15 Christopher M. Bell, *Churchill & Sea Power*, Oxford, OUP, 2013.

guerre civile à l'été de 1916. Pour porter secours à l'armée serbe écrasée par les troupes austro-allemandes et bulgares en octobre 1915, des forces franco-britanniques sont retirées du théâtre des Dardanelles et y sont débarquées. Les opérations navales menées pour sauver l'armée serbe, acculée à la côte, de décembre 1915 à février 1916, permettent de l'évacuer depuis les ports de Durazzo, de Saint-Jean de Medua et de Valona. Ces opérations mobilisent tous les navires disponibles dans la région, dont de nombreux cargos et paquebots réquisitionnés : deux cents bâtiments italiens, cent français, quatre-vingt-dix britanniques. Elles permettent de transporter près de 140 000 militaires, cinq cents canons, et le gouvernement serbe.

La flotte française y tient un rôle de premier plan. Elle permet de rassembler les restes de l'armée serbe. Le choix de l'état-major se porte sur l'île de Corfou, proche du théâtre des opérations et dont l'accès, entre le continent et la côte orientale de l'île peut être aisément défendu par des filets et des champs de mines. Dès le lendemain du débarquement des troupes françaises, le 11 janvier 1916, les premiers transports français et italiens chargés de troupes arrivent et s'installent dans des camps de toile construits à la hâte. Rééquipées en quelques semaines par les Français, ces troupes sont ensuite transférées par voie de mer à Salonique, où elles viennent rejoindre les rangs de l'armée alliée, qui compte dès lors jusqu'à près de 600 000 soldats, dont 360 000 Français. Cette troupe, à dominante française, prend bientôt le nom d'« Armée d'Orient ». Il faut la ravitailler alors qu'elle stationne, isolée, le dos à la mer, face à une armée bulgare plus nombreuse. Là encore, tout passe par le soutien logistique de la flotte. Le vice-amiral Louis Dartigue du Fournet, qui a pris le commandement de l'Armée navale en Méditerranée depuis octobre 1915, doit assurer la sécurité des convois qui font la noria entre Toulon et Salonique par la mer Égée, passée sous contrôle anglo-français avec l'occupation des principales îles grecques¹⁶.

La flotte joue également un rôle décisif pour contraindre la Grèce à rejoindre les Alliés. Officiellement neutre, en fait très divisée, la position géographique de la Grèce, face à la Turquie et à la Bulgarie, impose qu'elle passe dans le camp des Alliés ou reste au minimum neutre. Dartigue du Fournet choisit d'intimider le gouvernement grec : en octobre 1915, en mai puis en décembre 1916. Le débarquement du 1^{er} décembre 1916 tourne mal : c'est dans une véritable embuscade que tombent les fusiliers marins à Athènes. En représailles,

16 Avant de prendre son commandement, l'amiral Dartigue du Fournet, alerté le 6 septembre par TSF par le *Guichen*, croisant alors au nord d'Antioche, qu'il rallie à bord de la *Jeanne d'Arc*, décide de se porter au secours et de recueillir plus de 4 000 arméniens réfugiés au djebel Moussa (ou mont Moïse) « menacés d'être massacrés par les Turcs », le 13 septembre 1915 (vice-amiral Louis Dartigue du Fournet, *Souvenirs de guerre d'un amiral. 1914-1916*, Paris, Plon/Nourrit, 1920, p. 43-45).

la ville subit un bombardement naval. Cette affaire coûte son commandement à Dartige du Fournet, provoque une crise ministérielle à Londres et à Paris, mais l'objectif est atteint : au prix d'un sévère blocus puis d'un débarquement français au Pirée en juin 1917, Constantin abdique, et la Grèce entre dans la guerre aux côtés des Alliés.

L'essentiel n'est pas là. La préoccupation majeure des Alliées, celle qui émerge de ces années d'entrée en guerre, c'est la défense des lignes de communication maritimes dans la guerre de positions, contre les sous-marins allemands et autrichiens. Mais avec la lutte anti-sous-marine, c'est une forme de guerre nouvelle, avec des opérations navales nouvelles, des matériels et des techniques nouveaux, qui se met en place.

LES NOUVEAUX VISAGES DE LA GUERRE : LES ROUTES MARITIMES, LE BLOCUS, LA GUERRE SOUS-MARINE (PRINTEMPS 1915-PRINTEMPS 1917)

380

Dès la fin de 1914, les Alliés ont la maîtrise de la mer. L'empire colonial allemand est soit conquis, soit isolé. Les câbles sous-marins allemands sont coupés par les Anglais. Les lignes de communication maritimes sont alliées. Il y a néanmoins trois exceptions, et de taille : le contrôle de la Baltique par les Allemands ; le contrôle de la mer Noire par les Turcs ; l'Adriatique, théâtre secondaire dominé par la présence de la Marine austro-hongroise, à laquelle son chef, l'amiral Anton Haus, assigne dès 1915 le rôle de « *fleet in being* »¹⁷. Avec une même conséquence : l'isolement de la Russie.

Les routes maritimes sont alliées et les puissances centrales sont soumises à un blocus, essentiel dans le cadre d'une guerre de longue durée. Le front est en effet stabilisé à l'ouest à la fin de 1914, après la Marne et la « course à la mer », plus ou moins stabilisé à l'est après Tannenberg et la Galicie (1916), et dans les Balkans jusqu'en 1917 et, surtout, 1918.

La mer est donc un avantage décisif : elle permet de compenser les territoires envahis et occupés, en particulier les départements français du nord et de l'est, d'acheminer les ressources des empires, de transporter les troupes alliées. Elle continue de porter les échanges commerciaux des nations alliées, y compris avec les Neutres. Ainsi en est-il des États-Unis dès 1915, malgré la présence d'une importante minorité allemande mais aussi irlandaise.

L'idée d'imposer à l'Allemagne et à l'Autriche-Hongrie un blocus, c'est-à-dire de jouer de dispositions telles, en matière navale, qu'elles conduisent à terme à l'asphyxie progressive de leurs économies, à la lassitude croissante de leurs

17 Expression anglaise utilisée pour signifier qu'une flotte de guerre ne représente une menace que par sa seule existence, et non par des opérations en haute mer.

sociétés, à l'épuisement de leurs forces militaires n'est pas nouvelle : Winston Churchill l'évoque, par exemple, dans une note à l'amiral Louis Battenberg, alors Premier Lord de la Mer, le 17 février 1913, comme « [...] *the guiding policy of a long war*¹⁸ ». Mais, ainsi que l'écrit Churchill, c'est bien la marque du passage de la guerre courte à la guerre longue.

Deux théories du blocus, britanniques pour l'essentiel, se sont dégagées dès avant la guerre : l'une au plus près des ports allemands jusqu'en 1910, appelée *close blockade* et l'autre au large, qui l'emporte avec l'émergence de la Flotte de haute mer allemande ou *Hochseeflotte*, appelée *distant blockade*. C'est donc sur cette dernière que repose le système mis en œuvre de 1915 à 1919. La décision d'imposer un blocus total et inconditionnel de l'Allemagne, étendu aux Neutres, est prise par le gouvernement britannique, le 11 mars 1915. Elle suppose une coordination interalliée, une organisation *ad hoc*, un partage du renseignement. Adossée à des moyens et des modes d'action adéquats, elle repose sur une juste appréciation des faiblesses de l'adversaire¹⁹.

Une organisation franco-britannique complexe, coordonnée, confiante, et des moyens et des modes d'action qui prouvent leur efficacité sont mis en place. Elle se décline, à Londres et à Paris, en un ministère du blocus, une mission française à Londres, une mission britannique à Paris. Une coordination à la fois politique et technique est établie dès 1914 ; elle fonctionne jusqu'en 1919. Elle s'appuie sur un réseau de renseignements : bases britanniques à l'étranger ou dans l'Empire, bases françaises, agents dans les ports, y compris allemands, écoute des postes de télégraphie sans fil, ou TSF, interception des câbles. La *Room 40* de l'Amirauté britannique²⁰, où l'on décrypte les messages de l'amirauté allemande, entre dans ce dispositif.

Les bâtiments de commerce allemands sont arraisonnés puis, à partir de mars 1915, perquisitionnés et réquisitionnés. Des équipes de prise, formées à partir de réservistes de la *Royal Naval Reserve* (RNR) et de la *Royal Naval Volunteer Reserve* (RNVR) britanniques, et d'officiers de la marine marchande française auxquels on accorde, pour le temps de guerre, une commission d'officier de la Marine nationale, sont formées. Les bâtiments de commerce neutres sont visités, déroutés, quelquefois saisis. À terre, dans les ports alliés, c'est la naissance du *Naval Control of Shipping* (NCS), ou contrôle naval de la navigation commerciale, difficile à mettre en œuvre mais qui donne très vite

18 « La ligne politique d'une guerre longue » (Christopher M. Bell, *Churchill & Sea Power*, *op. cit.*, p. 44).

19 Les travaux récents d'Olivier Forcade, professeur d'histoire contemporaine à l'université Paris-Sorbonne, et de ses étudiants portent une attention nouvelle à cette dimension de la guerre, peu ou mal connue.

20 Il s'agit du numéro de la pièce où se réunissent les officiers en charge des transmissions et du chiffre et, par extension, ce terme désigne le service de décryptage.

des résultats. Du côté allemand, les *raiders*, véritables croiseurs corsaires et les forceurs de blocus, s'ils inspirent la littérature maritime, ne compensent pas les faibles tonnages coulés.

À court et à moyen terme, avec des hésitations en bonne partie dues aux processus de décision allemands en matière de guerre navale, le résultat du blocus est la guerre sous-marine²¹.

En s'attaquant au commerce maritime, il s'agit pour les Allemands à la fois de desserrer l'étau et de priver l'Angleterre des ressources en matières premières agricoles et industrielles qu'elle importe à plus de 65 %. La guerre sous-marine retournerait ainsi le blocus contre les Anglais. À moyen terme, dès l'hiver 1916-1917, la situation économique, sociale et politique – pas encore militaire – des empires centraux est en effet marquée par les conséquences du blocus, en particulier dans les grandes villes et les centres industriels²². Pour les Allemands, c'est une « *Doppelte Einkreisung* », c'est-à-dire un double encerclement : deux fronts sur terre, un front sur mer. Dix départements français occupés, un front mouvant à l'Est. Comment dans ce contexte tirer parti des ressources russes ? Ukrainiennes ? Roumaines ? La situation est très différente de la Seconde Guerre mondiale, au cours de laquelle l'Allemagne passe d'une guerre courte à une guerre longue, grâce aux ressources des pays qu'elle rallie, qu'elle contraint ou qu'elle occupe²³.

Le blocus a des conséquences strictement navales et militaires. Il peut déboucher, aussi, sur des opérations navales supposées décisives mais en fait périphériques. En 1916, pour la *Hochseeflotte*, une obsession taraude l'Etat-Major : sortir pour affronter la *Grand Fleet* britannique. À partir de 1917, c'est rester à l'abri des rades de la mer du Nord. Dans ce contexte, la sortie et la bataille du Jutland, le 31 mai 1916, peuvent se lire comme l'action combinée de la flotte de haute mer, des sous-marins et des offensives terrestres : Verdun, la Somme et le front russe. Les résultats indécis du Jutland et des batailles terrestres confortent cependant le commandement naval allemand dans la conviction qu'il n'y aura pas de bataille décisive, ni sur terre ni sur mer. Ils démontrent l'interaction des fronts. Ils mettent en évidence une excellente coordination du haut commandement allemand. C'est tout cela qui renforce l'idée, chez les

21 Contrairement à la guerre terrestre dans laquelle le haut commandement décide à peu près seul, dans l'Allemagne impériale la conduite de la guerre navale est arrêtée à la suite de réunions et d'un processus de décision qui associent le chancelier, les ministres, les amiraux et le *Kaiser*, commandant en chef de la Marine.

22 Les estimations portent sur 450 000 morts en Allemagne du fait du blocus pendant la durée de la guerre.

23 Götz Aly, *Comment Hitler a acheté les Allemands ? Le III^e Reich, une dictature au service du peuple*, Paris, Flammarion, coll. « Champs histoire », 2008.

dirigeants allemands, que la guerre sous-marine est une solution militaire et navale possible, efficace, sinon déterminante.

En novembre 1915, l'amiral Lacaze devient ministre de la Marine. Il écrit : « L'Allemagne fait uniquement une guerre sous-marine en Méditerranée et songe à la développer encore. C'est donc de cette guerre qu'il faut uniquement nous inquiéter sans nous laisser arrêter par la hantise de la guerre d'escadre [...] si nous ne pouvons trouver le personnel et les matériels nécessaires dans nos dépôts et nos arsenaux, il n'y a pas à hésiter à le prendre sur des bâtiments de haut bord »²⁴. Le sous-marin est bien « la grande surprise tactique de la guerre », pour reprendre l'expression de Philippe Masson. En quelques mois, cette arme, conçue comme un outil défensif, fait la preuve de son efficacité offensive pour couler les grands navires de surface et lutter contre les bâtiments de commerce : attaque en surface et au canon des navires de commerce, en plongée et à la torpille des navires de guerre. Toutes les sorties à la mer sont désormais dangereuses. Paradoxe de l'histoire, le sous-marin joue le rôle qu'avait imaginé l'amiral Fournier dans les années 1890 avec le « croiseur corsaire » ! Les Alliés peuvent bien « maîtriser » la mer, ils ne la contrôlent pas.

Dès la fin de l'année 1914, la guerre sous-marine sans restriction est projetée par l'État-major allemand. Plusieurs phases se distinguent, des premiers mois de 1915 à décembre 1916 et de février 1917 à la fin de la guerre, au cours desquelles entrent en jeu l'interaction des fronts, les tentatives de paix, le processus de décision allemand en matière de guerre navale.

En 1915, ce sont un million de tonnes qui sont coulées, alors que les constructions britanniques neuves n'atteignent que six cent cinquante mille tonnes. Les résultats sont cependant insuffisants, d'après les analyses de l'État-major allemand. Le nombre de sous-marins allemands en est une des causes : pour l'année 1915, soixante-dix-sept sous-marins sont disponibles, dont quarante-cinq en opération. Les ordres donnés à leurs commandants sont ambigus : respect des Neutres, vérification de la nationalité exacte, attention aux naufragés, autant d'instructions difficiles à exécuter sur le plan technique, avec des sous-marins qui demeurent en fait, jusqu'en 1918, des bâtiments submersibles, fragiles, dont l'autonomie en surface et en plongée est réduite, et les systèmes d'armes quelquefois peu fiables. Les plus endurants, les plus solides, les plus autonomes des sous-marins allemands n'entrent en service qu'en 1918.

24 Philippe Masson, « La Marine dans la Première Guerre mondiale », dans André Corvisier (dir.), *Histoire militaire de la France*, 1992, t. III, [Guy Pédroncini (dir.)] *De 1870 à 1940*, Paris, PUF, p. 243.

Trois affaires retentissantes émaillent ces opérations. Le paquebot « Lusitania » est torpillé le 7 mai 1915 par le sous-marin U20 du *Kapitänleutnant* Walther Schwieger: 1198 morts, dont 118 Américains, 170 t de munitions perdues, fureur des Neutres, dont les États-Unis. L'« Arabia » anglais, le 19 août. Le « Sussex » français, le 24 mars 1916. Devant les réactions des Américains, des Neutres et des opinions publiques, le commandement allemand de la guerre navale décide d'un report de la guerre sous-marine en Méditerranée: peu d'Américains, pas de coordination alliée, des conditions maritimes et météorologiques plus favorables pour les sous-marins.

Du côté allié, c'est l'impréparation complète, malgré les longues discussions, notes, papiers... en particulier de l'Amirauté britannique entre 1904 et 1914²⁵. Pas de système d'écoute. Pas de système d'armes. Pas de procédures de protection ou d'attaque. Des torpilleurs, mais pas assez nombreux, fragiles et usés, surtout dans la Marine nationale. Une centaine de bâtiments sont réquisitionnés en France (chalutiers, yachts, baleiniers...), pour couvrir les côtes de l'Atlantique, de la Manche, de la mer du Nord. Des centres aéronautiques, avec des avions, et des centres d'aérostation, avec des dirigeables, sont armés. Les États-majors alliés ont recours à des bateaux-pièges, navires marchands armés que l'on baptisera « *Q ships* », avec des états-majors et des équipages de réservistes. Mais les canons sont destinés en priorité aux fronts terrestres, ce qui rend également difficile la mise en défense des côtes.

Combinée aux barrages de mines, placés aux points de passage décisifs: le canal d'Otrante, le Pas-de-Calais²⁶, une tactique alliant la détection – aléatoire –, la recherche – difficile –, la poursuite – inégale – est arrêtée, mais sans aucune coordination opérationnelle, ni de coordination entre les armes. La logique d'armes (le bâtiment de surface, l'avion, le poste de guet ou de transmissions) l'emporte sur une logique de milieu: la guerre sous-marine, qui se joue sous, sur et au-dessus des mers. Avec un résultat peu satisfaisant: dix-neuf U-Boote coulés en 1915... alors que l'UB 35 du lieutenant de vaisseau Lothar von Arnaud de la Perrière, avec un palmarès de 194 navires et plus de 450 000 t, coule plus de bateaux que le plus grand des as de la *Kriegsmarine*, au cours de la Seconde Guerre mondiale!

En dépit des accords de 1914, aucune coordination française n'est acceptée ni mise en œuvre dans la zone méditerranéenne, pas plus qu'en Adriatique ou en mer Égée. La situation se complique encore avec l'entrée en guerre de l'Italie

25 Nicolas Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, Columbia, South Carolina University Press, 1999

26 Leur efficacité ira grandissante avec l'amélioration des types de mines, surtout en 1918.

en mai 1915 qui, si elle lève une hypothèque gênante, ajoute aux Alliés, sur mer, un allié capable, ombrageux, décidé.

La doctrine anti-sous-marine est d'abord offensive : dispersion des moyens à l'entrée et à la sortie des bases, « routes patrouillées » le long des axes de transit de bateaux marchands, qui les empruntent un par un, avec des torpilleurs dépassés et jamais assez nombreux, des systèmes d'armes insuffisants (canons ou grenades anti-sous-marins), des équipages peu ou mal formés.

L'efficacité de la protection des routes maritimes par des navires qui patrouillent de jour et de nuit le long des axes que doivent emprunter les navires marchands, est questionnée dès la conférence navale interalliée de Paris, le 7 décembre 1915, elle l'est à Malte le 2 mars 1916, à Londres le 6 mai 1917. Le maintien du système des routes patrouillées est conditionné à la définition et à la répartition, en Méditerranée, des zones de patrouille : quatre sont françaises, quatre britanniques et trois italiennes.

À ces difficultés à la fois conceptuelles, opérationnelles, interalliées s'ajoutent les réticences des armateurs civils et le problème des assurances. En France, l'État y joue et y accentue son rôle, dans un secteur fortement soutenu par les finances publiques, peu ouvert à la concurrence, où le Comité central des armateurs français (CCAF) est comme le réceptacle des tensions entre intérêts économiques et politique publique²⁷. Il s'agit bien là d'un des marqueurs d'une guerre sinon totale, du moins en voie de totalisation : servir la France et la Marine nationale, et accepter les réquisitions ; protéger et armer les navires, en organisant leurs déplacements, à partir de 1915, en imposant au trafic marchand les routes qu'il doit suivre²⁸ ; défendre la profession, en ajustant ces objectifs peu conciliables que sont les logiques financières et les logiques militaires. La guerre laissera des traces.

Le 1^{er} février 1917, le Haut commandement allemand obtient, de l'empereur Guillaume II, le déclenchement de la guerre sous-marine à outrance, ou sans restrictions. Cent vingt-huit *U-Boote* y sont prêts : cinquante-neuf qui dépendent de la *Hochseeflotte*, trente-huit au large des Flandres, vingt-six opérant à partir de l'Adriatique. En cinq mois les résultats sont spectaculaires : plus de 600 000 t coulées par mois, jusqu'à 700 000 t en avril et 800 000 t en juin. Les Allemands ne coulent pas seulement les navires pour leur cargaison, mais pour obliger les Alliés à cesser le combat, faute de moyens de communication. Le déficit total des Alliés et des Neutres en tonnage marchand s'élève à plus de 2 600 000 t à la fin de l'année 1917.

27 Christian Borde, « Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, « La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015, p. 91-102.

28 Emmanuel Boulard, « Un laboratoire interarmées ? La défense littorale pendant la Grande Guerre », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, « La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015, p. 103-115.

Les conséquences sur le commerce et l'approvisionnement des pays en guerre sont immédiates : en avril 1917, la France n'a plus que quinze jours de charbon en stock. Encore faut-il ajouter que les sous-marins allemands, avec un nombre de torpilles limité et un rayon d'action plus réduit, avec des équipages poussés au bout de leurs forces, ne partent pas des mêmes bases qu'en 1941 les *U-Boote* de l'amiral Dönitz²⁹. Mais là où la bataille se joue dans l'Atlantique en 1941-1943, ce sont en mer d'Irlande et en Manche qu'aboutissent les routes commerciales, et c'est dans cette zone réduite et proche de leurs bases que les sous-marins allemands opèrent avec le maximum de résultats.

386

L'amiral britannique Jellicoe, le vainqueur du Jutland devenu, ensuite, *First Sea Lord* (Premier Lord de la mer), déclare le 30 avril 1917 aux *Lords* de l'Amirauté : « La situation actuelle nous mène tout droit à notre perte ; si nous ne nous rendons pas compte que nous ne possédons ni la maîtrise de la mer ni une certaine partie de cette maîtrise, ma conviction est que nous perdrons la guerre³⁰. » À l'amiral américain Sims, nommé commandant en chef des forces navales des États-Unis en Europe, qui lui fait remarquer qu'« il semble que les Allemands soient en train de gagner la guerre », il répond qu'« ils la gagneront, si nous ne pouvons arrêter ces pertes [...] dans le plus bref délai³¹ ».

Le péril est extrême : perdre la guerre longue, sans défaite décisive, alors que la guerre s'était ouverte sous le signe d'une bataille qui, sur mer ou sur terre, devait emporter la décision tel le flot de la marée ! Perdre la maîtrise de la mer, qu'aucune nation n'avait disputée à l'Angleterre depuis un siècle !

Au printemps 1917 s'opère une coïncidence de toutes les chronologies de la Grande Guerre. En février-mars, c'est la première révolution en Russie et la chute du tsar. En avril-mai 1917, ce sont les offensives meurtrières du Chemin des dames et les mutineries dans l'Armée française. Ce sont Vimy et les Flandres, les Balkans et l'Isonzo. Ce sont les pertes en bateaux marchands, en Atlantique et en Méditerranée. Ce sont les tentatives de paix séparée des uns et des autres³². C'est aussi l'entrée en guerre des États-Unis.

29 Ce n'est que le 23 avril 1918 qu'est tentée une opération destinée à embouteiller, en y coulant de vieux croiseurs, le port de Zeebrugge, point de passage obligé des sous-marins allemands basés à Bruges. Le « raid » sur Zeebrugge n'empêche pas les Allemands de rouvrir, deux jours après, un accès à la mer pour leurs sous-marins.

30 Yves Buffetaut, *La Grande Guerre sur mer (1914-1918)*, Nantes, Marines éditions, 1998, p. 126.

31 Amiral William S. Sims, *La Victoire sur mer. Le rôle de la marine américaine pendant la guerre*, Paris, Payot, 1925, p. 21. Sims avait noté (*ibid.*, p. 18, 49), dès son arrivée à Londres en avril 1917, que « si cette destruction [...] du tonnage anglais [jusqu'à 900 000 t par mois] n'était pas arrêtée, il fallait envisager la capitulation sans condition de l'Empire britannique dans un délai de quatre ou cinq mois » et envoyé à son gouvernement un rapport dans lequel il écrivait que « [que les anglais] perdron[t] la guerre ».

32 Guy Pedroncini, *Les Négociations secrètes pendant la Grande Guerre*, Paris, Flammarion, coll. « Questions d'histoire », 1969.

L'intervention à proprement parler navale des États-Unis est décisive. L'*US Navy* est déjà la troisième marine de guerre alliée. Moderne, elle a saisi le tournant du *dreadnought* et de la propulsion au fioul. Elle dispose d'une flotte d'escorteurs et de bâtiments légers dont les premières escadrilles de *destroyers*, basées à Queenstown en Irlande, sont opérationnelles dès le mois de mai 1917 pour assurer la sécurité des liaisons commerciales à l'approche des côtes de l'Angleterre. Très vite, elles interviennent sur les côtes de France, protègent les navires marchands, chassent les sous-marins³³. Aux *destroyers*, l'escorte des convois à partir de l'été 1917. Aux chasseurs, la chasse aux sous-marins dans les eaux resserrées.

Dans le cadre de la guerre que livrent les sous-marins allemands, les États-Unis ont une capacité d'armement de bateaux neufs à laquelle s'ajoutent, à compter d'avril 1917, les navires allemands saisis, notamment dix-huit paquebots dont le flambant neuf SS *Vaterland*, rebaptisé USS *Leviathan* et transformé en transport de troupes. C'est aussi une capacité de construction très vite en plein développement : quatre millions de tonnes de constructions marchandes neuves pendant la Grande Guerre, et des bateaux marchands modernes, image du retour de la croissance économique.

Au premier semestre de 1917, vingt *U-Boote* sont coulés ; au second semestre, quarante-cinq sont envoyés par le fond. Dans le même temps, les Alliés maintiennent l'effort de constructions neuves. Surtout, le système des convois est définitivement adopté à l'été de 1917, après bien des réticences et des difficultés : besoins en moyens d'escortes surestimés, doutes quant à l'efficacité de la protection, absence supposée de discipline à la mer des bateaux marchands. C'était une position de la Marine française : les Français l'avaient imposé dès janvier 1917 aux Anglais, pour les convois de charbon entre l'Angleterre et la France.

Il est mis en œuvre dans l'Atlantique, entre les États-Unis et l'Angleterre, indépendamment des autres alliés, à partir du 21 mai 1917³⁴. Concentré en ensembles fortement défendus, beaucoup plus efficaces que les routes patrouillées, le système des convois consiste à renoncer à protéger la mer pour protéger les navires. Il est étendu à la Méditerranée en septembre 1917. Le service

33 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 & Co, 1919 ; François Schwerer « La lutte contre les sous-marins et l'arrivée des Américains », *Neptunia*, n° 273, mars 2014, p. 35-45.

34 La veille de ce jour, un convoi parti de Gibraltar, à titre d'essai, était arrivé à bon port en Angleterre : « L'arrivée de ce convoi signifiait que les armées et les populations civiles alliées pourraient être ravitaillées en vivres et en matières premières, que le passage serait permis aux troupes américaines dirigées sur la France ; en un mot, que les Alliés allaient pouvoir gagner la guerre » : Amiral William S. Sims, *La Victoire sur mer*, op. cit., p. 116.

des convois de l'Amirauté britannique connaît, de surcroît et quotidiennement, la position des sous-marins allemands. Le Haut commandement naval allemand ne connaît pas les routes des convois. En novembre 1917, ce sont 40 % des navires alliés qui naviguent en convois. En avril 1918, 69 %. En septembre 1918, 90 % ! Le pourcentage des pertes, en tonnage, est alors inférieur à 1 % des tonnages convoyés.

Le premier rôle est joué par la *Royal Navy* et l'*US Navy*, mais la Marine nationale joue très bien son rôle de second : organisation de patrouilles en Manche et mer du Nord, mobilisation de la marine marchande, rôle déterminant en Méditerranée... même si l'obsession du combat d'escadre ne cesse vraiment que bien tardivement.

Si les routes maritimes sont sous commandement britannique, si le contrôle opérationnel de la lutte anti-sous-marine (ASM) n'est jamais français, le gouvernement décide d'un effort considérable. En 1918, en France, on compte 1 131 bateaux pour la défense des lignes de communication, 1 264 avions en dix-huit centres, 37 dirigeables...

388

C'est en Méditerranée que se joue une partie plus française de la lutte anti-sous-marine³⁵. En avril 1917, à Corfou, une conférence navale interalliée décide d'une direction générale des routes. Elle est basée à Malte en juin. Le contrôle et le commandement y sont assurés par les Britanniques. Dans le même temps, une direction générale de la guerre sous-marine (DGGS) est instituée à Paris. Le commandant en chef de l'armée navale n'y a aucune responsabilité : la guerre anti-sous-marine, priorité de la guerre navale, se voit conférer un statut de quasi autonomie. La Marine nationale tient ainsi, en Méditerranée, le premier rang en matière de protection du commerce et des convois. En 1918, ce sont soixante-quinze contre-torpilleurs français, contre quarante-cinq *destroyers* britanniques et quarante-trois italiens qui sont affectés à ces missions. Tous les moyens y sont mis en œuvre pour contrer la menace sous-marine : les sous-marins alliés, les barrages de mines, la protection des convois, les reconnaissances aériennes, avec des *destroyers* et des grenades ASM plus efficaces en fin de période.

Armes, systèmes d'armes, détection : les progrès s'accroissent. Canons de 75 m/m et grenades « Guiraud » de 25 kg puis de 40 kg, 75 kg et jusqu'à 150 kg. Interception des communications par TSF des sous-marins ennemis. Les appareils d'écoute, fondés sur les travaux du lieutenant de vaisseau Georges Walser, portant sur la nature et la détection des sons, dont les expérimentations, terminées en décembre 1917, sont complétées par la formation des matelots

35 Capitaine de vaisseau (R) Auguste Thomazi, *La Marine française dans la Grande Guerre (1914-1918)*, t. IV, *La Guerre navale dans la Méditerranée*, 1928 ; Paul G. Halpern, *The Naval War in the Mediterranean (1914-1918)*, Annapolis, Maryland Naval Institute Press, 1987.

« écouteurs », permettent de rendre opérationnels, en mars 1918, des « groupes offensifs d'écoute ». Ils sont pourvus à l'été 1918 des hydrophones conçus par le professeur Langevin, du Collège de France³⁶.

En septembre 1918, huit de ces groupes opèrent en Méditerranée. Est-ce trop peu ? Est-ce trop tard ? Les mois qui vont de janvier à mai 1918 voient la période maximale d'activité des sous-marins allemands, au même moment que les mouvements des troupes destinés au front ouest s'intensifient. De janvier à mai 1918, 541 000 t sont coulées en Méditerranée, 960 000 t ailleurs. De mai à octobre, 240 000 t sont coulées en Méditerranée, 960 000 t ailleurs. Le tournant a bien lieu en septembre. L'efficacité de la lutte anti-sous-marine est donc démontrée en Méditerranée. Détection offensive, grenadages, liaison des armes : une logique de milieu l'emporte sur une logique d'arme ou de théâtre. Pour ne jamais y voir être exercé, de fait, de commandement ou de contrôle opérationnel, il n'empêche que la Marine nationale y a tenu tout son rang.

Les résultats de la guerre sous-marine sont à la mesure de ces efforts français et alliés. Le tiers des sous-marins allemands est coulé par les mines, un autre tiers par les *Q-ships*, escorteurs, chasseurs et bâtiments légers armés, un tiers par fortune de mer, éperonnage, ou par les autres sous-marins³⁷.

En France, une difficulté croissante apparaît cependant, liée aux constructions neuves. Entre 1914 et 1920, les États-Unis construisent 875 000 t de navires de combat, dont treize cuirassés et douze croiseurs ; les Britanniques construisent 1 174 000 t (onze cuirassés, six porte-avions, six croiseurs) ; le Japon construit 465 000 t, dont huit cuirassés et douze croiseurs. En 1914, la France alignait 690 000 t de bâtiments de guerre en service et 257 000 t en construction, soient 947 000 t au total. En 1921, le tonnage des bâtiments en service tombe à 485 000 t et de ceux en construction à 25 400 t.

La France ne construit pendant la guerre que 28 000 t de bâtiments anti-sous-marins. Pourquoi si peu et pourquoi cette différence si marquée ? Il est vrai que la structure de l'industrie d'armement, en France, n'a pas le caractère de celle de ses alliés. Il est vrai que les besoins de l'armée, au premier chef en matière d'artillerie, priment tout. Surtout, ce sont presque vingt-deux mille ouvriers envoyés sur le front qui font défaut aux arsenaux et aux chantiers navals, en 1917 ! Ce ne sont pas seulement les constructions qui ne sont pas assurées, mais l'entretien de bâtiments que l'on pousse, en temps de guerre, au-delà des

36 L'*US Navy* utilise des « tubes » d'écoute, résultats d'études conjointes avec des entreprises privées américaines (*General Electric Co*, *Western Electric Co*, *Submarine Signal Co*), les types *K* et *C*. Les groupes offensifs d'écoute sont équipés des matériels *Walser* et des types *C* dont la portée est supérieure.

37 Sur les 178 *U-Boote* coulés en opérations par les Alliés, 34 l'ont été par les *destroyers* ; les patrouilleurs de tous types et chasseurs en ont coulé 31 ; les sous-marins alliés, 20. L'ensemble représente moins de la moitié des pertes allemandes.

limites, et qui s'usent prématurément. Les achats à l'étranger – ainsi douze contre-torpilleurs au Japon – ne compensent pas cette difficulté qui accentue le retard de la Marine en la matière.

Le seul exemple des sous-marins est édifiant. La France était entrée en guerre avec quarante-six sous-marins ou sousmersibles opérationnels et vingt-huit en construction, dont vingt-deux achevés bien lentement entrèrent en service entre 1916 et 1918. Seuls deux sous-marins sont mis sur cale pendant la Grande Guerre! Les États-Unis mettent dans le même temps cinquante-six sous-marins en service et le Royaume-Uni près de trois fois plus que ceux-ci. À l'issue de la guerre au cours de laquelle quatorze de nos sous-marins furent coulés, la Marine nationale alignait trente-trois sous-marins à bout de bord, la *Royal Navy* cent-quatre, l'*US Navy* cent-cinq et la *Regia Marina* quarante-quatre.

390

La deuxième difficulté, permanente et lancinante, est liée à l'armement de cette « deuxième marine ». Il s'opère par une ponction forte au détriment de l'Armée navale, et surtout des grandes unités dont l'utilité fait débat, alors que les marins manquent pour armer des bâtiments certes moins prestigieux que ceux des escadres, mais immédiatement opérationnels. Pour le seul mois de mars 1917, ce sont ainsi dix officiers supérieurs, cent trente-sept officiers subalternes, huit-cent quatre-vingt-dix-sept officiers mariniers qui sont débarqués des grandes unités pour servir à bord de ces petits navires qui luttent contre les sous-marins. La diminution du taux d'encadrement en officiers subalternes et officiers mariniers, colonne vertébrale d'une Marine qui compte encore un très grand nombre de matelots qu'il faut commander de près, affecte les grandes unités plus que les petites³⁸. En novembre 1915, la Marine qui participe également aux combats à terre, en raison d'excédents d'effectifs de l'inscription maritime : fusiliers et canonnières marines, à Dixmude, Verdun... et ailleurs avait déjà dissous la brigade des fusiliers marins pour pourvoir à l'armement de chalutiers³⁹.

La guerre sous-marine est aussi la démonstration que la guerre peut se perdre et se gagner sur mer, sous la mer, au-dessus de la mer. Dans un conflit aux dimensions mondiales, la mer est un atout pour les Alliés, un enjeu pour tous, une menace pour certains.

C'est dans ce contexte que le rôle des escadres consiste à maintenir une pression militaire et navale sur les flottes en vie, les « *fleets in being*⁴⁰ »

38 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, t. II, *De la vapeur à l'atome*, op. cit.

39 Formée à partir des dépôts des équipages en deux régiments de fusiliers-marins, la brigade aux ordres de l'amiral Ronarc'h défend la tête de pont de Dixmude, en Flandre belge et les rives de l'Yser d'octobre à novembre 1914. D'un effectif initial de 6 585 hommes, renforcée par deux fois jusqu'à 9 180 marins, elle compta près de 4 000 hommes hors de combat, dont un millier de tués.

40 Voir n. 17 de notre article.

de l'ennemi allemand et austro-hongrois. C'est une très longue attente de 1915 à 1918, marquée par des patrouilles interminables, de lents transports de troupes, et scandée par des torpillages retentissants. C'est une série d'actions monotones, limitées, sans plan d'ensemble, très différentes des combats sur les fronts occidental, oriental ou même balkanique. L'essentiel de la mission des escadres cuirassées consiste à tenir le blocus de la *Kaiserliche und Königliche Marine* dans l'Adriatique, de prévenir une sortie des bâtiments autrichiens, de protéger les convois, seuls jusqu'en mai 1915, avec les Italiens ensuite. Le rôle des sous-marins français n'est pas moindre : renseigner, éclairer, détruire. 1300 sorties de guerre. Quatorze sous-marins coulés. Les Bouches de Cattaro sont particulièrement meurtrières : c'est là que le *Monge* est abordé et coulé le 28 décembre 1915, le *Foucault*, premier submersible coulé par un avion le 15 septembre 1916, le *Bernouilli* saute sur une mine le 24 février 1918, et que la *Circé* est coulé par l'UB 47 le 20 septembre 1918.

Ces opérations revêtent cependant une dimension inédite pour la Marine nationale, qui joue un véritable rôle d'appui aux forces terrestres et est alliée aux puissances mondiales dominantes, les États-Unis et le Royaume-Uni. Le prix à payer est celui d'une Marine au rôle secondaire : une autonomie stratégique inexistante, aucun contrôle opérationnel français sur aucun théâtre.

Mais le résultat se lit à la mesure d'un blocus efficace et, surtout après 1917, de l'appui américain, du contrôle du commerce mondial et des routes maritimes. On comprend dès lors que, dès les années qui suivent la Grande Guerre, les puissances maritimes aient pu considérer que le blocus avait joué un rôle déterminant et décisif. On se souviendra que les Français ont, pour partie, contesté ce point de vue dans les années 1920, en arguant du fait d'une puissance maritime allemande intacte à la fin de la guerre. En 1918, l'épuisement allemand – pour ne pas parler des Autrichiens – est cependant complet, physique, moral et matériel⁴¹. Le blocus est maintenu jusqu'en 1919.

Dès 1914, la mer permet d'acheminer les renforts. Toulon d'abord, et Marseille, pour la durée de la guerre, puis Le Havre, Rouen pour les Britanniques dès 1914, et Cherbourg, Brest, Saint-Nazaire, Bordeaux, Le Havre, ports américains à partir de 1917. En 1918, ce sont deux millions de soldats américains qui arrivent avec très peu de pertes, par voie de mer⁴², et comptent pour 40 % des troupes alliées sur le front occidental. Ce chiffre aurait dépassé la moitié des combattants alliés sur ce même front, moins de six mois après l'armistice

41 En témoigne la relation des derniers mois des combats par Ernst Jünger, dans *Carnets de guerre (1914-1918)* (Paris, Christian Bourgois, 2014).

42 Soixante-huit soldats américains perdent la vie au cours des opérations de transport, en 1917-1918. Les sous-marins allemands se concentrent sur les convois marchands, et non sur les transports de troupes.

du 11 novembre 1918. Les conditions militaires, politiques, diplomatiques de l'après-guerre en dépendaient aussi. On peut dès lors comprendre que ce facteur ait pu jouer dans le terme mis aux hostilités.

Une nouvelle Marine, une nouvelle maîtrise de la mer, la France maritime base arrière de la guerre, sur terre et sur mer.

La dimension logistique est inséparable de l'histoire des opérations. La France mobilise et transporte par mer deux millions de combattants et de travailleurs de son Empire colonial. Viennent ainsi d'Algérie et de Tunisie 1 600 000 soldats, 237 000 du Maroc, et 138 000 d'Afrique noire. D'Indochine viennent en France 120 000 tirailleurs et travailleurs. Dix départements français, parmi les plus riches et les plus industrialisés, sont occupés, mais les importations par voie de mer compensent, pour une bonne part, cette perte. Sont ainsi importées, en 1918, trente millions de tonnes de charbon et un million de tonnes d'acier.

392

La question scientifique et technique a fait l'objet de recherches novatrices⁴³. Paul Painlevé, normalien, professeur à la Sorbonne et à l'École polytechnique, est ministre de l'Instruction publique pendant la plus grande part de la guerre. Par décret en date du 15 novembre 1915, il a en charge : « [...] les inventions intéressant la défense nationale ». Sous son autorité, le gouvernement organise une « science de guerre » et une « guerre scientifique », à l'origine d'une politique publique d'innovation. Le Royaume-Uni en avait fait autant, en instituant le « *Board of Invention and Research* », quelques mois avant, mais en le faisant dépendre du ministère... de la Marine ! En France, les missions, les laboratoires, les études relèvent de l'Instruction publique. Painlevé impose une direction forte et centralisée, avec une commission d'études, une section dédiée à l'aéronautique, une section dédiée à la Marine. Le Collège de France et son laboratoire central d'électricité, l'École de physique et de chimie industrielle de Paris (EPCI), un centre d'études maritimes à Toulon travaillent ensemble. Cette collaboration permet un dialogue entre scientifiques, universitaires, marins et militaires. Des applications opérationnelles résultent de cette mobilisation scientifique : Paul Langevin et la détection des sous-marins, l'invention de l'hydrophone, les travaux déjà évoqués du lieutenant de vaisseau Georges Walser – même si l'entrée en service de ces matériels est difficile⁴⁴ – et le procédé mis au point par

43 Anne-Laure Anizan, *Paul Painlevé. Science et politique de la Belle époque aux années trente*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2012.

44 La découverte est reprise dès 1916 par des ingénieurs britanniques de l'*Admiralty Experimental Station* qui améliorent ce transducteur à ultrasons dans les années vingt, et mettent au point un appareil opérationnel en 1922 : l'*Allied Submarine Detection Investigation Committee*, ou *Asdic*, sonar actif placé dans un radôme sous la coque d'un navire de surface qui permet de déterminer l'azimut, la vitesse et la distance d'un sous-marin.

le lieutenant de vaisseau prince Maurice de Broglie, qui permet aux sous-marins en plongée de recevoir des communications radiophoniques⁴⁵.

Une élite scientifique se met au service de la France, y compris les agrégés d'histoire et de lettres, transformés en commissaires auxiliaires, près de deux-cents en 1918. La Marine peut dès lors disposer d'un service du chiffre à part entière à partir de 1916⁴⁶.

La question de l'organisation et du commandement de la Marine en temps de guerre est tout aussi importante. Trois faits saillants s'en dégagent : une administration en réorganisation permanente, une guerre sous-marine autonome, une articulation difficile entre organisation du commandement, contrôle des opérations, et réalités des théâtres maritimes dans le contexte d'une guerre interalliée, essentielle sur mer comme sur terre⁴⁷.

L'administration militaire de la Marine est en réorganisation permanente, alors que son administration civile apparaît comme stable : services de la flotte, des travaux, secrétariat général du ministère institué en septembre 1917. Ce point est d'autant plus intéressant que l'État-Major est réduit à une quinzaine d'officiers, tout en connaissant une transformation constante en pleine guerre : on compte par exemple dix-sept ajustements de 1915 à 1917. C'est le cas, en particulier, de la lutte anti-sous-marine, préoccupation de tous, militaires et civils, mais sans qu'aucun centre de décision politico-militaire ne se dégage nettement, contrairement à ce qui se passe dans l'Armée de terre, malgré les tensions et les frictions entre politiques et militaires qui s'y exercent.

En France, la guerre sous-marine est autonome dans la guerre navale. À la fin de 1915, le vice-amiral Pierre Ronarc'h, figure des marins à terre, est nommé chef d'un service de défense contre les sous-marins (DCSM), ce qui en fait un véritable second chef d'État-Major ! En mai 1916, le DCSM est démantelé au gré de l'évolution à court terme de la guerre sous-marine. En février 1917, sa recreation suit la guerre sous-marine à outrance décidée par l'Allemagne. En juin 1917, une direction générale de la Guerre sous-marine (DGGSM) est cette fois placée sous les ordres du chef d'État-major de la Marine, puis du ministre, sous la forme d'un sous-secrétariat d'État, lorsque Georges Leygues arrive rue Royale, en novembre 1917. Le constat est donc bien celui d'un dualisme complet entre la guerre de surface et la guerre sous-marine, avec

45 Bertrand Goujon *Du sang bleu dans les tranchées. Expériences militaires de nobles français durant la Grande Guerre*, Paris, Vendémiaire, 2015, p. 301.

46 Le décret du 5 décembre 1925 permet la constitution d'un corps d'officiers interprètes et du chiffre (ORIC).

47 *Archives de la Grande Guerre. Guide des sources conservées par le Service historique de la Défense relatives à la première guerre mondiale*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2014.

même un ministère et un état-major différents. Pas d'unité d'action ni de commandement, mais une logique de milieu.

Qu'en est-il de la guerre de surface ? C'est en fait une logique d'opérations qui imprègne l'organisation du commandement, le contrôle opérationnel, les théâtres d'opérations maritimes : un conflit sur mer, dans le cadre d'une coalition, dont l'organisation est fonction des théâtres d'opérations maritimes. En Manche et en mer du Nord, dans l'Atlantique, ces théâtres essentiels pour le Royaume-Uni sont donc essentiellement britanniques. Néanmoins, en 1916, compte tenu de l'évolution des fronts terrestres, le vice-amiral Ronarc'h, à la personnalité marquante, réussit à coopérer avec les Britanniques, à la tête d'un commandement spécifique : la « Zone des Armées du Nord », ou « ZAN ».

394

En Méditerranée, la coordination des opérations, dans un théâtre maritime interallié, est à l'ordre du jour et y 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 1912-1914⁴⁸. 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'escadre, 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 !

48 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.

Les flottes de guerre demeurent 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, tient beaucoup au fait que les autorités politiques et la hiérarchie navale américaines ont d'emblée 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'opérations⁴⁹. 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. La sécurisation des flux maritimes, nécessité vitale pour l'*US Navy*, aboutit à la constitution d'une *Cruiser and Transport Force*⁵⁰ qui préfigure la priorité à la chaîne logistique de la seconde guerre mondiale.

La Marine nationale est fidèle, à l'exception de la guerre sous-marine, à une logique de forces, de type de guerre navale et surtout à une répartition du « champ de bataille naval », comme sur terre. Dans les faits, ce sont des théâtres d'opérations interalliés qui l'emportent, et la *Royal Navy* y est, à chaque fois, en position dominante. Les « capacités clés » ne sont pas dans la Marine française, sauf dans les transmissions, le chiffre et la lutte anti-sous-marine, avec la coordination air/surface et une belle logique de milieu. Sans autorité opérationnelle définie, sans contrôle opérationnel en interallié, attachée à une répartition des théâtres d'opérations largement fictive dans les faits, la Marine nationale ne parvient pas à faire valoir et encore moins à obtenir un rôle autre que celui à la mesure de ses moyens.

UNE SORTIE DE GUERRE DIFFICILE ET INCERTAINE POUR LA MARINE (1919-1922)

Le 11 novembre 1918, c'est l'armistice. Pas pour la Marine ni pour une partie de l'Armée. Le blocus dure jusqu'en 1919 et le traité de Versailles n'est signé que le 28 juin 1919, en pleine guerre à l'est de l'Europe, dans les Balkans, au Proche-Orient. Surtout, l'Armée et la Marine française interviennent contre la révolution bolchevique. La préparation, la conduite, les résultats de ces interventions sont catastrophiques et entraînent, pour partie, une très grave crise de discipline dans la Marine, non seulement en mer Noire mais aussi en métropole et en Afrique du Nord française.

⁴⁹ Amiral William S. Sims, *La Victoire sur mer*, op. cit., p. 59-60.

⁵⁰ Flotte de transport militaire au long cours.

La guerre est gagnée dans les Balkans et au Moyen-Orient en septembre-octobre 1918. Deux interventions d'ampleur inégale en direction des deux voies d'accès maritimes à la Russie sont alors décidées, qui durent jusqu'au début des années vingt.

La première a lieu en Baltique de 1919 à 1922⁵¹. Il s'agit, en même temps, de soutenir les nouveaux États baltes contre la Révolution, d'assurer l'exécution des clauses de l'armistice, de poursuivre le blocus des côtes allemandes et de répondre à la présence de la *Royal Navy*, revenue en Baltique en novembre 1918. Pour appuyer cette somme d'exigences parfois contradictoires, un dispositif naval comprenant un croiseur, deux avisos et un ravitailleur, que rejoint ensuite le croiseur cuirassé *Montcalm*, est constitué et prend le nom de Division navale de la Baltique (DNB). Elle ne souffre pas la comparaison avec l'escadre déployée par l'Angleterre. Le dispositif est dissous en 1922.

396

L'outil naval a été utilisé à des fins diplomatiques sans instructions claires ; le défi naval anglais n'a pas été relevé ; la DNB a été travaillée par une crise d'indiscipline qui s'arrête avec le retour en France. La *Royal Navy* a d'ailleurs été traversée, elle aussi, par une vague de crises semblables, au moment des opérations en Baltique, à Arkhangelsk, à Mourmansk, et même à Port Edgar, en octobre 1919, où des marins britanniques ont refusé de partir pour ce théâtre d'opérations.

L'autre intervention, en mer Noire, est très supérieure en force navale et très lourde de conséquences pour la Marine⁵². L'escadre de l'amiral Amet est destinée à soutenir les formations de l'armée de terre engagées dans ce théâtre d'opérations et à apporter aux contre-révolutionnaires, armes et ravitaillement. Mais la déficience des anti-bolcheviques, nationalistes et réactionnaires, une participation impossible des autres alliés – ni les Britanniques ni les Américains ne soutiennent l'intervention française –, une situation politique, économique et sociale catastrophique après le départ des Allemands composent un contexte qui rend les opérations extrêmement difficiles. De surcroît, la Marine ne reçoit aucune instruction politique claire, dans le cadre d'un isolement français grandissant. Le commandement des opérations n'est pas nettement défini. Les transmissions sont déficientes, et le renseignement inexistant. À ce tableau déjà noir s'ajoutent des difficultés logistiques : pas de base d'opérations, pas d'arsenal ni d'ouvriers, pas de charbon qui vient de... Cardiff!

La Marine est chargée dans les faits de deux missions : protéger l'aile droite des troupes alliées en Ukraine et en Bessarabie, et couvrir la Crimée et Sébastopol.

51 Philippe Masson, « Une flotte oubliée. 1922, la Marine française quitte la Baltique », *Armées d'aujourd'hui*, n° 265, novembre 2001, p. 68-70.

52 Philippe Masson, *La Marine française et la mer Noire (1918-1919)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1982.

Ses unités stationnent à Odessa à compter du 18 décembre, à Sébastopol le 26. Les cuirassés *France*, *Vercingétorix*, *Jean Bart*, et *Justice* maintiennent un blocus sur le Sud de la Russie, et servent de plate-forme d'artillerie à la mer, en appui de troupes à terre qui manifestent, dès janvier 1919, peu d'empressement à exécuter les ordres de leurs officiers.

En mars et avril 1919, la population d'Odessa est prise entre un seigneur de la guerre du nom de Gregoriev, les soviets qui se saisissent du matériel abandonné par les Allemands, et les fusiliers-marins français. Comme il estime la situation intenable, l'ordre d'évacuation est donné le 1^{er} avril, par Franchet d'Esperey, qui commande l'armée d'Orient, contre l'avis de la Marine. Le 6, Odessa est complètement évacuée. Reste Sébastopol, où se trouvent les cuirassés français. L'évacuation est décidée, retardée, entreprise entre le 12 et le 15 avril. Le 16, les troupes bolcheviques passent à l'attaque, mais elles sont repoussées grâce à l'artillerie des bords.

Mais, le 19 avril, des vagues de mutineries éclatent sur plusieurs bâtiments de l'escadre. Ce sont en premier lieu des manifestations d'indiscipline : « À Toulon ! », « Révolution », mots d'ordre distincts, qui traduisent assez bien les motivations croisées des meneurs, qui en jouent, mêlant impatience de rentrer et slogans politiques. Il n'empêche : dès le départ les deux sont liés. Le 20, le pavillon rouge est hissé pendant quelques heures sur les deux *dreadnoughts*, le *Jean Bart* et la *France*, ainsi que sur la *Justice*.

À bord du *Jean Bart*, navire amiral de l'escadre, un excellent commandant, le capitaine de vaisseau du Couëdic, maîtrise la situation et fait, non sans difficultés, rentrer les choses dans l'ordre. Situation fort différente sur la *France*, où le capitaine de vaisseau Robez-Pagillon n'assume en rien les responsabilités dont il est investi face aux mutins. À terre, des cortèges de quelques dizaines de permissionnaires et des porteurs de pancartes fraternisent avec la population et avec les bolcheviques. Le 22, des signes de détente apparaissent sur les bords et le 23, la *France* et le *Jean Bart* appareillent pour la France. Le 28 et le 29, Sébastopol est évacuée, comme la décision en avait été prise avant les mutineries.

Si une situation vraiment grave a concerné la *France* à Sébastopol et le *Waldeck-Rousseau* devant Odessa, c'est un malaise général sans violence ni contestation des officiers qui s'est manifesté. Un mouvement de désobéissance, bien maîtrisé par la plupart des officiers, calmé par l'annonce du retour. En apparence, cela ressemble à la façon dont Pétain a traité la question des mutineries dans l'Armée, en juin 1917.

Les causes de cette crise de la discipline sont d'abord à rechercher du côté des conditions matérielles pénibles qu'ont subies les marins de ces bords, l'abus des corvées tout l'hiver, les ports désorganisés, l'absence de permissions. Cette situation est d'autant moins supportable que ces grands bâtiments sortent de

quatre ans d'inaction dans des rades accablées de chaleur, derrière des filets anti-sous-marins, ou sont usés par des jours et des jours de patrouille qui ont causé de lourdes pertes à la flotte de surface. Ils sont également désorganisés par une démobilisation partielle et tardive à la fois, et un grave déficit en gradés, à une époque où les quartiers-mâîtres et marins forment le gros de l'armement : 30 % en moyenne, 60 % dans certaines spécialités, au profit des bâtiments affectés à la lutte anti-sous-marine. Manquent ainsi 3 200 hommes sur 12 000 sur le *France*, qui plus est mal commandés⁵³...

398

Les conditions d'intervention, en pleine conférence de la paix à Versailles, sont enfin peu claires pour les marins eux-mêmes. Contre qui se bat-on ? Contre les Soviétiques ? Contre une population russe affamée et brutalisée ? Aux côtés de « volontaires » tsaristes corrompus et méprisés ? La lecture, sur les bords, des interpellations à la Chambre sur l'intervention française et des critiques dont elle fait l'objet apporte enfin des arguments à une partie des équipages, sensible à la contestation politique et syndicale. Le *Journal officiel* relate ainsi les prises de parole de Marcel Cachin, lors des débats des 24, 26, 29 mars 1919.

Si la culture politique des équipages et quartiers-mâîtres, plus ouvriers que marins souvent, est un élément déterminant du déclenchement des mutineries, la crise révèle cependant un malaise plus profond, véritable terreau dont la subversion a pu jouer. La concertation sur les bords à base de « conseils », si elle a permis de ramener le calme, a fait surgir une tête de mutineries jeune, issue des régions ouvrières et non maritimes, et en contact avec les organisations syndicales, socialistes et pacifistes en France. Ceux-là se sont d'ailleurs assez vite opposés au gros des équipages, qui ne demandent qu'à rentrer.

La preuve d'une action politique d'origine française se trouve en fait dans la seconde vague de mutineries, non plus en Russie, mais en Méditerranée orientale, à Bizerte, et en France, de l'été à l'automne 1919. À bord du *Guichen* à Patros ou du *Provence* à Toulon, bien loin de la Russie révolutionnaire donc ont lieu des manifestations à caractère politique, liées à la tension révolutionnaire des années 1919-1920, d'origine française et pas seulement bolchevique. C'est ce qu'exprime l'amiral Amet à Georges Leygues, ministre de la Marine dans le gouvernement Clemenceau, à son retour à Paris. Cette crise d'indiscipline est, aussi, affaire de politique intérieure. Difficile à dire en 1919 !

Malgré les promesses des officiers sur l'absence de sanctions, la justice militaire condamne les matelots révoltés : une centaine de marins, dont certains ont à peine dix-huit ans, sont condamnés en conseil de guerre. Les peines vont de

53 Pour la Marine, et durant l'ensemble du conflit, il manque une étude aussi complète que celles de François Cochet (*Survivre au front. Les poilus entre contrainte et consentement*, Saint-Cloud, Soteca, 2005) et d'Emmanuel Saint-Fuscien (*À vos ordres ? La relation d'autorité dans l'armée française de la Grande Guerre*, Paris, EHESS, 2011).

la mort, commuée en vingt ans de prison, aux travaux forcés en passant par la détention, ou à des peines de travaux publics. Vingt-six touchent la *France*, dont six s'accompagnent de la dégradation militaire et d'une peine de détention variant entre cinq et quinze ans. Six pour le *Waldeck-Rousseau*, dont trois avec sursis et une peine de détention de dix ans. Une sanction sévère, mais mesurée. Pas de fusillés. Une amnistie générale en 1922.

Pour la Marine, la sortie de guerre est donc aussi difficile que l'entrée en guerre.

Le 17 novembre 1918, une loi votée par la Chambre des députés énonce que « Les armées et leurs chefs [...] ont bien mérité de la patrie ». Nulle mention de la Marine. Il faut attendre le 4 décembre, pour qu'une mention de félicitations lui soit adressée par la commission de la Marine... rien à voir ! Son devenir est incertain, à la mesure du rôle de la Marine dans la Grande Guerre. Pas de victoires sur mer. Plus de menaces sur mer. Pas d'avenir sur mer. Des bâtiments démodés, fatigués par quatre années de mer, très peu de constructions neuves. Il est vrai que seul 1 % des effectifs de la Marine sont morts au combat, alors qu'un fantassin sur cinq n'est pas rentré.

On comprend dès lors que le type de combat induit par la seule guerre de positions : Verdun, pour l'essentiel, est déterminant dans les éléments d'explication des formes qu'il prend et concentre l'attention des textes sur la Grande Guerre en France. La mobilisation totale ou plus justement en voie de totalisation des sociétés en guerre est ainsi analysée comme une conséquence logique de l'évolution des formes de la guerre sur terre : mobilisation, massification, industrialisation de la guerre sont liées. La « violence de guerre » est devenue un *topos* incontournable de l'historiographie française. La si longue guerre de position du premier conflit mondial est cependant difficilement réductible à ces seules approches, pour installées qu'elles soient désormais dans l'histoire enseignée⁵⁴. C'est l'interminable siècle des Empires centraux, entre la Marne (septembre 1914) et la Marne (juillet 1918), avec l'interaction des fronts, sur terre entre le front de l'ouest, le front de l'est et les Balkans, sur mer en Méditerranée, en mer du Nord et dans l'Atlantique. À bien des égards, pour les Alliés, la Grande Guerre est gagnée sur les mers et n'est pas perdue sur terre.

« La Grande Guerre a été encadrée par deux illusions : la guerre courte et la paix longue⁵⁵ ». La sortie de guerre, c'est une paix « bâclée⁵⁶ », une situation

54 Tristan Lecoq, « La Grande Guerre. De l'histoire à l'histoire enseignée », *Études normandes*, n° 2 [numéro spécial], « Les Normands dans la Grande Guerre », 2014, p. 121-126.

55 Guy Pedroncini, « Les Alliés et le problème du haut commandement naval en Méditerranée (1914-1918) », art. cit., p. 231.

56 Michel Launay, *Versailles, une paix bâclée ? Le xx^e siècle est mal parti*, Bruxelles, Éditions Complexe, 1999.

politique, économique et sociale troublée, et une France en tension entre son rôle de gendarme en Europe, contre une revanche allemande, contre la révolution bolchevique, sans les puissances maritimes qui s'en retirent.

Une réalité traverse en fait la Grande Guerre : le triomphe des puissances maritimes. Ainsi l'écrit, dix ans après la Victoire, le commandant en chef de l'Armée française : « Bien que le principal effort de guerre ait incombé aux armées de terre, ce serait néanmoins une erreur que de méconnaître l'importance de la guerre navale qui nous a assuré la "maîtrise de la mer", condition nécessaire de la Victoire »⁵⁷. Malgré le travail inlassable et ingrat du quotidien du blocus et du ravitaillement, des convois et des transports, de la lutte anti-sous-marine et des marins à terre, malgré l'expérience de la mer, de la science et des combats, en dépit du courage de nos marins, de l'admiration de nos alliés, de la reconnaissance du peuple français, la France irait-elle, en matière navale, vers un « recueillement », comme après 1871 ?

400

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.

En août 1921, Hugues, secrétaire d'État du Président des États-Unis, républicain et isolationniste, Harding, 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 Washington⁵⁸ : États-Unis, Royaume-Uni, Japon. Et comme le disait Bismarck, dans un jeu à trois puissances, il faut être l'une des deux...

La délégation française est conduite par Aristide Briand, président du Conseil et ministre des Affaires étrangères. Elle comprend, à titre d'experts et entre autres, cinq officiers de Marine. Dès l'ouverture de la conférence, « la délégation française était rejetée sur les bas-côtés, au rang des dominions britanniques, faisant face à l'Australien, au Néo-Zélandais et à l'Hindou au visage de cuivre ». Si l'incident est vite réparé, il est révélateur du fait que « la France n'[...]est plus

57 Philippe Pétain, *La Guerre mondiale (1914-1918)*, Toulouse, Privat, 2014, p. 253.

58 Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*, op. cit., 2014, p. 358-366.

une puissance navale qui compte et avec laquelle on compte. Sa situation navale n'y est pas en rapport avec sa situation politique »⁵⁹.

La conférence de Washington se conclut par un traité de limitation des armements navals le 6 février 1922⁶⁰. Elle voit la renaissance d'un « *Two-Power-Standard*⁶¹ » 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 t de navires de guerre ; le Japon est limité à 315 000 t ; ce règlement se fait au détriment des marines secondaires, la France et l'Italie auxquelles ont été affectées 175 000 t. Le traité apporte également des précisions sur 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*⁶² » des marines de guerre. 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 est-il cependant autre chose qu'une photographie assez réaliste de l'état des forces et des puissances navales, au lendemain de la Grande Guerre ? Il faut en effet tenir compte de la concentration des forces navales françaises en Méditerranée, depuis 1914, de l'expérience de la guerre navale dans cet espace, et de nos intérêts maritimes et coloniaux. S'y ajoutent les contraintes budgétaires de la France des années 1920. La liberté d'action de la France, en matière d'armements terrestres, était aussi à ce prix.

Insistant sur les efforts que doit faire la France en matière navale, dans le cadre du traité de Washington, Léon Archimbaud écrit en 1923 que « [...] nous devons être honnêtes avec nous-mêmes [...] même en l'absence de tout engagement international, nous aurions été obligés, en raison de notre situation financière, de différer jusqu'à cette date [1927] la mise en chantier [...] du premier navire de ligne qui nous est alloué » et qu'il importe désormais d'entreprendre « [...] la reconstitution de nos forces légères et sous-marines », en renonçant aux « [...] pratiques ruineuses de modernisation des navires démodés, à faire du neuf avec du vieux, à nous donner en radoubant d'antiques "sabots" l'illusion dangereuse

59 Léon Archimbaud, *La Conférence de Washington (12 novembre 1921 – 6 février 1922)* Paris, Payot, 1923, p. 68. Léon Archimbaud, député radical de la Drôme depuis 1919 et rapporteur du budget des colonies, évoque dans cet extrait la position de la France dans le Pacifique.

60 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.

61 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.

62 Depuis l'apparition de l'artillerie navale cuirassée et du navire du même nom, dans le dernier tiers du XIX^e siècle, cette expression désigne le cuirassé comme le bâtiment le plus important des flottes de guerre.

d'une fausse puissance militaire... Lorsque le ministère de la Marine aura ainsi courageusement taillé dans les dépenses abusives de son budget, le Parlement n'aura que peu de choses à ajouter pour lui permettre de reconstituer notre flotte dans le cadre qui nous est imposé et qui suffit pour le moment. Cette œuvre accomplie, la France aura une Marine digne d'elle et répondant complètement à ses besoins⁶³. »

Le renouveau de la Marine nationale, au seuil des années vingt, se lit au prisme et au miroir de cet appel.

63 Léon Archimbaud, *La Conférence de Washington*, *op. cit.*, p. 339-340.

Chroniques

MÉMOIRES DE MASTERS, THÈSES ET HABILITATIONS
EN HISTOIRE MARITIME SOUTENUS EN 2015

MÉMOIRES DE MASTER

Université d'Aix-Marseille

Master 1

Cindy FARCENSE, *Le Consulat de France à Nice et le commerce marseillais dans le golfe de Gènes (1749-1792)*, sous la dir. de Gilbert Buti.

Geoffrey SALORD, *Un nouvel usage de la mer. Les débuts de la navigation de plaisance dans l'aire toulonnaise (1842-1870)*, sous la dir. de Gilbert Buti.

Master 2

Guillaume CONTINI, *Les Figures de proue des navires de guerre des ports du Levant. De l'Antiquité grecque à nos jours*, sous la dir. de Philippe Jockey et Gilbert Buti.

Matteo FABBRI, *La Piraterie caraïbe du XVIII^e siècle, observée par le point de vue de l'administration coloniale française*, sous la dir. de Daniel Faget et Vittorio Frajese.

Kévin PONS, *Le Service postal maritime de Marseille (1756-1793). Méditerranée occidentale et Îles françaises d'Amérique* sous la dir. de Gilbert Buti.

Pierre-François RÉMY, *La Présence étrangère dans le port de Nice-Villefranche de 1700 à 1789*, sous la dir. de Lucien Faggion.

Université des Antilles

Master 2

Franz ROLLE, *Être Noir à Marseille au XVIII^e siècle*, sous la dir. d'Erick Noël.

Université de La Rochelle :

Master 1

Mathilde FERRET, *L'Échec de la campagne de traite de la Bonne Société (1783-1785)*, sous la dir. de Didier Poton.

Université du Havre

Master 2

Julien DELENT, *Les Officiers de la compagnie générale transatlantique sur la ligne Le Havre-New York (1945-1976)*, sous la dir. de John Barzman, 2010.

Université de Lille 3

Master 1

Victor MOULINIER, *La Pensée navale en France au siècle des Grandes Découvertes*, sous la dir. de Benjamin Deruelle.

Master 2

Bénédicte IDOUX-RENARD, *Une ville pour la mer? Concarneau au XIX^e siècle*, sous la dir. de Sylvie April.

406

Université du Littoral-Côte d'Opale

Master 1

Jérôme CARON, *Le Voyage de l'Annibal, navire négrier de la Compagnie des Indes (1723-1724)*, sous la dir. d'Éric Roulet.

Université du Maine

Master 1

Hélène CHAUSSADE, *Les Réparations navales dans la Méditerranée antique du VI^e siècle avant l'ère chrétienne au VI^e siècle de l'ère chrétienne*, sous la dir. d'Emmanuel Nantet.

Master 2

François-Alexandre FOSSE, *Les Quilles des navires en Méditerranée aux époques hellénistique et tardo-républicaine*, sous la dir. d'Emmanuel Nantet.

Université de Nantes

Master 1

Baptiste CHARIER, *Des activités de circonstance. La neutralisation et les affrètements royaux des navires nantais pendant la guerre d'Indépendance américaine*, sous la dir. d'Éric Schnakenbourg.

Université de Poitiers

Master 1

Alice CORNUAU, *Le Roy Stanislas, un corsaire rochelais de la guerre de la Succession d'Autriche*, sous la dir. de Thierry Sauzeau.

Marjolaine CHARPENTIER, *L'Évolution de la population maritime de l'île d'Oléron (1736-1848)*, sous la dir. de Thierry Sauzeau.

Simon DELMOTTE, *La Vie maritime du Bas-Poitou à la fin du XVIII^e siècle à travers les Affiches du Poitou*, sous la dir. de Thierry Sauzeau.

Master 2

Gwendoline JACQUET, *Le « Réseau » Jean Martell lors de son installation à Cognac (1721)*, sous la dir. de Thierry Sauzeau.

Émile LE GUINIEC, *Inventaire et valorisation du patrimoine maritime dans les collections muséales : l'exemple du musée de Fouras*, sous la dir. de Thierry Sauzeau.

Matthias MILLION, *Le Commerce français du Nord au XVIII^e siècle à travers les comptes du Sund*, sous la dir. de Thierry Sauzeau.

THÈSES DE DOCTORAT

Université d'Aix-Marseille

Sébastien LUPO, *Révolution(s) d'échelles. Le marché levantin et la crise du commerce marseillais au miroir des maisons Roux et de leurs relais à Smyrne (1740-1787)*, sous la dir. de Gilbert Buti.

Université de Caen

Nicolas COCHARD, *Les Marins dans la ville. Gens de mer et société urbaine au Havre 1830-1914*, sous la dir. d'André Zysberg (université de Caen) et de John Barzman (université du Havre), juillet 2013.

Université du Havre

Adama DIOUF, *La Fondation du port de Dakar : acteurs et enjeux (1885-1918)*, sous la dir. de John Barzman, décembre 2011.

Anne BOSSER, *La Spécificité architecturale des lieux de transit portuaire pour migrants d'Europe de l'Ouest entre 1849 et 1934, à partir des cas de Trieste, Amsterdam et Cherbourg*, sous la dir. de John Barzman, juillet 2013.

Kévin CROCHEMORE, *Syndicalisme international et régionalisation du monde : l'ITF face à la construction de l'Europe (1943-2013)*, sous la dir. de John Barzman et de Corinne Gobin (université libre de Bruxelles), octobre 2014.

Constance MARGAIN, *L'Internationale des gens de la mer (1930-1937). Activités, parcours militants et résistance au nazisme d'un syndicat communiste de marins et dockers*, sous la dir. de John Barzman et de Mario Kessler (université ZZU, Potsdam), octobre 2014.

Université de La Rochelle

Marie DUSSIER, *La Rochelle, capitale de la plaisance en Charente-Maritime (1945-2005). Étude sur l'évolution d'un loisir nautique et de ses aménagements urbano-portuaires*, sous la dir. de Bruno Marnot.

Pierre CAILLOSSE, *La Paroisse de Soulac de la fin du XVI^e au milieu du XIX^e siècle. Les transformations d'un territoire littoral entre la Gironde et l'Atlantique*, sous la dir. de Michel Bochaca et de Mathias Tranchant.

Université de Nantes

Maria SADANA, *Les Ancres à jas de la façade atlantique maritime française, de l'Antiquité au milieu du XIX^e siècle*, thèse en archéologie, sous la dir. de Martial Monteil et de Éric Rieth.

Université de Paris Nanterre

Thomas VAISSET, *L'Amiral Thierry d'Argenlieu. La mer, la foi, la France*, sous la dir. de Philippe Levillain.

Université de Rennes 1

408

Caroline MOUGNE, *Exploitation et utilisation des invertébrés marins pendant la protohistoire dans l'Ouest de la France*, thèse en archéologie-archéométrie, sous la dir. de José Gomez de Soto et de Catherine Dupont.

HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES

Université de Paris VIII

Olivier RAVEUX, *Échanges eurasiatiques aux XVII^e et XVIII^e siècles au prisme de la Méditerranée*, sous la garantie de Philippe Minard.

Université de La Rochelle

Yannis SUIRE, *Les Côtes d'Aquitaine au début du XVIII^e siècle. Cartes, plans et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi*, sous la garantie de Didier Poton.

EXPLOITATION ET UTILISATION
DES INVERTÉBRÉS MARINS DURANT LA PROTOHISTOIRE
SUR LE TERRITOIRE CONTINENTAL ET LITTORAL
MANCHE-ATLANTIQUE FRANÇAIS¹

Caroline Mougne

Cette thèse porte sur l'exploitation et l'utilisation des invertébrés marins (mollusques, crustacés et échinodermes) durant l'âge du bronze et l'âge du fer dans l'Ouest de la France. Son objectif est d'étudier les relations qui unissaient les communautés protohistoriques au littoral Manche-Atlantique français. Elle s'appuie sur un inventaire de 197 sites ayant livré des restes d'invertébrés marins et sur les études archéomalacologiques détaillées de trente-deux sites, dont dix-sept réalisées par nos soins.

Dans le cadre des problématiques qu'elle développe, plusieurs approches méthodologiques novatrices, voire inédites, ont été mises en œuvre. La majorité porte sur la reconstitution des tailles originelles des invertébrés marins à partir de fragments afin d'acquérir des résultats sur les techniques de collecte et plus largement sur les pratiques économiques. Trois espèces ont fait l'objet de ces reconstitutions, à savoir la moule commune *Mytilus edulis*, l'oursin violet *Paracentrotus lividus* et le crabe sillonné *Xantho* sp. Elles ont été réalisées à partir de fragments de coquilles pour la moule, des parties dures pour l'oursin et d'une zone de la pince pour le crabe. Les coefficients de corrélation avoisinent les 0,9 et permettent ainsi une reconstitution fiable. Ces méthodes ont ainsi contribué grandement à l'enrichissement et à la fiabilité des données exposées ci-dessous. Les résultats obtenus portent sur l'exploitation des milieux, les pratiques alimentaires, artisanales, architecturales, funéraires et culturelles des populations protohistoriques.

1 Thèse de doctorat en archéologie soutenue le 25 février 2015 à l'université de Rennes 1 devant un jury composé de Jean-Denis Vigne (président, directeur de recherche au CNRS), Daniella E. Bar-Yosef Mayer (rapporteur, université de Tel Aviv), Patrice Méniel (rapporteur, directeur de recherche au CNRS), Marie-Yvane Daire (examineur, directrice de recherche au CNRS), Claude Mordant (examineur, professeur émérite des universités), José Gomez de Soto (codirecteur de la thèse, directeur de recherche émérite au CNRS) et Catherine Dupont (codirectrice de la thèse, chargée de recherche au CNRS).

Les environnements exploités des littoraux de l'Ouest de la France durant l'âge du bronze et l'âge du fer sont essentiellement les milieux rocheux, et ce pour toutes les régions et toutes les périodes concernées. Ce type de substrat a pu être choisi du fait d'une plus grande accessibilité des espèces qui y vivent, dans la mesure où elles peuvent être repérées directement à la surface du rocher, contrairement à celles vivant dans un environnement sableux. L'exploitation du milieu sableux semble quant à elle fortement liée à des pratiques funéraires et culturelles (dépôts) ou à des utilisations singulières (parure).

410

La totalité des espèces consommées présentes sur les sites a pu être collectée à pied sec, en zone intertidale. L'environnement proche d'un site et les invertébrés marins disponibles localement ont probablement joué un rôle important dans les choix des espèces consommées, indiquant la pratique d'une collecte à pied dans les environs immédiats de l'occupation. Toutefois, le spectre des espèces découvertes sur les sites archéologiques révèle généralement une collecte sélective, donc non représentative de l'ensemble de la variété disponible sur place, ce qui suggère des choix culturels.

En effet, l'étude des pratiques alimentaires a souligné des spécificités régionales. La Basse-Normandie, la Bretagne et le Poitou-Charentes se caractérisent ainsi par des assemblages malacologiques et un mode de sélection distincts. En Bretagne, la patelle *Patella* sp. est omniprésente. Cependant, cette dernière est totalement absente de l'alimentation des habitants de la Basse-Normandie, qui consomment essentiellement des moules communes. Pour ce qui est du Poitou-Charentes, le spectre est différent selon les sites, même pour ceux d'une période d'occupation identique. Il est à noter que les populations protohistoriques de cette région ne semblent pas s'être focalisées sur le ramassage d'une seule espèce, à l'inverse des régions plus septentrionales. Il n'est ainsi pas rare, en Poitou-Charentes, que deux ou trois espèces composent 90 % du spectre malacologique. Globalement, dans cette région, la patelle et la scrobiculaire *Scrobicularia plana* sont les deux espèces les plus souvent consommées durant la protohistoire. L'huître plate *Ostrea edulis*, la palourde européenne *Ruditapes decussatus*, la moule commune et la coque commune *Cerastoderma edule* sont également présentes, mais en moindre quantité.

D'un point de vue diachronique, en Basse-Normandie et en Bretagne, les coquillages marins sélectionnés semblent identiques pendant l'âge du bronze et l'âge du fer. Inversement, en Poitou-Charentes, une évolution des pratiques alimentaires entre le bronze ancien et La Tène finale est décelable. En effet, si pendant l'ensemble de la protohistoire la patelle et la scrobiculaire y sont consommées, la moule, l'huître plate et la palourde européenne n'intègrent le régime alimentaire des populations qu'à partir de la fin de l'âge du fer.

Un changement considérable se produit à cette époque en Basse-Normandie et en Poitou-Charentes. Des coquillages marins frais sont importés à l'intérieur des terres pour y être consommés, et ce jusqu'à 120 km du littoral. En l'état actuel des connaissances, seules quatre espèces semblent y être acheminées, à savoir l'huître plate, la palourde européenne, la moule commune et la coque commune. À partir de cette période, deux types de pratiques alimentaires se rencontrent : si celle du littoral peut être quotidienne, celle de l'arrière-pays est plus ponctuelle, voire exceptionnelle. En effet, la consommation des coquillages dans les terres pouvait, de par leur rareté, être réservée à quelques individus ou à des groupes sociaux d'un rang élevé.

Des réseaux d'échanges, voire un commerce des mollusques et plus largement des produits marins, existaient probablement afin d'approvisionner ces sites éloignés du littoral. Les huîtres et les palourdes apparaissent dans l'alimentation vers la fin de l'âge du fer, phénomène indiquant une possible influence méditerranéenne. Cette hypothèse s'appuie sur la présence de ces deux espèces dans l'arrière-pays uniquement sur des sites aristocratiques, dont les habitants pouvaient peut-être se trouver en contact direct avec des marchands romains et donc avec leur mode de vie et leurs habitudes alimentaires. En effet, la consommation de l'huître plate, accompagnée secondairement de la palourde, augmenta considérablement au début de l'époque antique.

La valeur attribuée aux invertébrés marins dans l'alimentation pouvait varier. Généralement, les coquillages marins ne paraissent pas avoir été consommés quotidiennement, à part peut-être sur certains sites insulaires bretons. Ils servaient probablement de compléments alimentaires, permettant de diversifier l'ordinaire, ou alors de mets particuliers lors de repas singuliers, collectifs, ou domestique, mais également et surtout à caractère cultuel, rituel ou funéraire.

Globalement, les produits marins identifiables consommés en Basse-Normandie et en Poitou-Charentes se résument aux mollusques et au sel. L'apparente faible diversité des ressources marines exploitées dans ces régions peut s'expliquer par la rareté des assemblages fauniques étudiés pour cette période et par l'absence de protocoles de prélèvement et de tamisage fin sur les chantiers archéologiques. En Bretagne, les produits marins sont plus diversifiés, la liste s'en élargissant aux crustacés, échinodermes, poissons, oiseaux et mammifères marins. Les habitants de cette dernière région auraient donc eu un contact plus étroit avec le milieu littoral, exploitant une variété de ressources, autant sur les îles que sur le continent, notamment à partir du second âge du fer, avec entre autres l'essor des activités salicoles.

Outre leur place dans l'alimentation, les invertébrés marins ont également joué un rôle dans plusieurs activités artisanales durant la protohistoire : l'utilisation

du pourpre dans des activités tinctoriales est attestée uniquement en Bretagne, et ce au moins dès l'âge du fer, voire dès l'âge du bronze, ce qui est, pour les deux périodes, une information nouvelle pour l'Ouest de la Gaule². En effet, cette activité n'était attestée jusqu'à présent sur tout le territoire français qu'après la conquête romaine.

Pour la parure, quatre espèces au moins de coquilles ont servi de matière première, à savoir le cyprée *Trivia monacha*, la littorine obtuse *Littorina obtusata*, le dentale *Antalis* sp. et la coque *Cerastoderma* sp. Les coquilles pouvaient être percées simplement par abrasion – cyprée, littorine obtuse et coques. Les tronçons de dentale pouvaient, quant à eux, être écourtés par sciage ou flexion, pour agrandir les perforations naturelles de leurs extrémités. Les coquilles de coques pouvaient également être façonnées pour obtenir des perles discoïdes.

412

La collection étudiée se caractérise par son hétérogénéité, autant d'un point de vue géographique, chronologique, contextuel que morphologique. Durant l'âge du bronze, on rencontre deux types de parures : l'une, ordinaire, a été utilisée dans la vie quotidienne sur la bande littorale ; l'autre, plus élaborée, a été découverte en contexte funéraire à l'intérieur des terres. Pour l'âge du fer, deux collections de sites du Nord de la France situés à plus de 100 km de la mer comprennent uniquement des coquilles entières percées. Nous avons donc là un changement par rapport aux sites de l'âge du bronze de l'arrière-pays, aux séries composées uniquement de perles discoïdes. Toutefois, les espèces choisies restent identiques. Une différenciation marquée entre les espèces réservées à la parure et celles destinées à la consommation est observée pour la protohistoire, constat déjà réalisé par Catherine Dupont pour le Mésolithique et le Néolithique³. Globalement, il semblerait qu'à l'âge du bronze la coquille soit remplacée progressivement par les métaux pour la confection de la parure. La diminution de l'utilisation des tests coquilliers pour la fabrication d'éléments de parure semble liée à l'utilisation des métaux. En effet, le cuivre et le bronze sont des matériaux plus résistants, qui permettent aussi de créer des formes plus complexes irréalisables à partir de coquilles.

2 Catherine Dupont, « Teinture et exploitation du pourpre *Nucella lapillus* le long du littoral atlantique français », dans Marie-Yvane Daire, Catherine Dupont *et al.* (dir.), *Ancient Maritime Communities and the Relationship between People and Environment along the European Atlantic Coasts* [Anciens peuplements littoraux et relations homme/milieu sur les côtes de l'Europe atlantique], actes du colloque international Homer, Vannes, 2011, Oxford, Archaeopress, 2013, p. 459-467.

3 Catherine Dupont, *La Malacofaune de sites mésolithiques et néolithiques de la façade atlantique de la France. Contribution à l'économie et à l'identité culturelle des groupes concernés*, Oxford, Archeopress, 2006.

Parfois, les restes d'invertébrés marins, particulièrement les coquilles de mollusques, sont aussi utilisés comme matériaux de construction. Sur la façade atlantique française, le recyclage de coquilles consommées en tant que matériaux de construction concerne deux taxons, à savoir la patelle et l'huître plate. La réutilisation des coquilles de ces deux espèces – notamment dans la construction des murs et pour l'épandage sur le sol – est également due à leurs propriétés physico-chimiques : résistances aux pressions mécaniques, facilités pour le drainage et perméabilité. Leur utilisation dans les aménagements est proportionnellement liée à l'importance de leur consommation. L'utilisation de la patelle est attestée uniquement en Bretagne, sur certains sites de l'âge du bronze ou de l'âge du fer où elle est largement consommée. L'emploi de l'huître plate est plus rare durant la protohistoire dans l'Ouest de la Gaule, conformément au fait que ce taxon y est peu consommé, et donc que les déchets à recycler sont peu nombreux. Un seul exemple de recyclage d'huîtres plates est connu à ce jour sur un site de la fin de l'âge du fer à Andilly, en Charente-Maritime. Mais, à l'époque antique, l'utilisation des coquilles d'huîtres dans des aménagements de tout type s'accroît en même temps que l'augmentation de la consommation de ce mollusque.

Enfin, les invertébrés marins jouaient également un rôle non négligeable au sein du système de pensée et de croyances. Des restes d'invertébrés marins ont ainsi parfois été repérés sous forme de dépôts votifs, d'offrandes alimentaires et de reliefs de repas rituels ou communautaires. Ils ont été déposés, voire mis en scène, dans au moins trois secteurs sur la façade Manche-Atlantique française : dans la plaine de Caen pour l'âge du fer, sur les côtes bretonnes durant toute la protohistoire, et en Charente-Maritime pour l'âge du bronze. Chaque contexte se caractérise par un assemblage spécifique, que ce soit au niveau des espèces choisies ou des objets associés. Il est de ce fait difficile de comparer ces pratiques, qui correspondent à des manières de faire et de penser distinctes. Les sites étudiés sont surtout trop rares pour qu'on puisse en déduire des généralités.

Tout d'abord, en plaine de Caen, sur un rayon d'une quinzaine de kilomètres, il existe une concentration géographique d'événements à caractère singulier, ne répondant pas à une simple logique utilitaire. Ces sites sont datés de La Tène finale. Dans ce petit secteur situé près des côtes de la Manche, les invertébrés semblent jouer un rôle non négligeable dans les pratiques et les représentations symboliques à la fin de l'âge du fer.

En Bretagne, durant l'âge du bronze, sur la bande littorale, des offrandes alimentaires ou des vestiges de repas composés de coquillages marins, de crustacés et d'oursins ont été découverts en milieu funéraire (tumulus, coffres) et culturel (sanctuaires, dépôts métalliques).

En Charente-Maritime, un seul site de l'âge du bronze, localisé à La Vaurie, sur la commune de Périgny, a livré des restes d'un repas en milieu probablement culturel⁴.

Les espèces d'invertébrés marins intervenant dans les pratiques funéraires et culturelles varient en fonction de ces trois régions. Il s'agit le plus souvent de taxons consommés de manière régulière et faisant partie du régime alimentaire, comme la patelle en Bretagne ou la moule en plaine de Caen. Les coquillages de la famille des cardiidés (coque et bucarde *Acanthocardia* sp.) semblent également sélectionnés pour les événements particuliers liés aux pratiques culturelles en plaine de Caen.

414

L'étude des restes coquilliers marins pour la protohistoire n'en est qu'à ses débuts, et les premières données obtenues sont prometteuses et innovantes. Le travail réalisé au cours de la préparation de cette thèse apporte un premier bilan de la recherche archéomalacologique pour la protohistoire dans l'Ouest de la France. Les résultats obtenus permettent d'aborder des thématiques variées, comme les environnements exploités, l'économie de subsistance (pratiques alimentaires, spécificités géographiques, réseaux d'échanges), l'artisanat (teinture, parure, matériaux de construction, etc.) et les pratiques funéraires et culturelles (dépôts, repas rituels). Ils soulignent ainsi les implications de ces animaux marins dans de nombreux domaines de la vie des communautés de l'âge du bronze et de l'âge du fer.

4 Catherine Dupont et Audrey Le Merrer, « Les données malacologiques : du dépôt alimentaire à la parure », dans Stéphane Vacher (dir.), *Le Complexe culturel à enclos fossoyés de La Vaurie à Périgny. Rapport final d'opérations de fouille*, Poitiers, INRAP Poitou-Charentes, Service régional de l'archéologie, 2011, p. 200-234.

L'AMIRAL GEORGES THIERRY D'ARGENLIEU.
LA MER, LA FOI, LA FRANCE¹*Thomas Vaisset*

J'avais confiance en d'Argenlieu. Sa hauteur d'âme et sa fermeté le mettaient moralement à même de dominer les intrigues. Ses capacités de chef m'assuraient que nos moyens seraient utilisés avec vigueur mais à bon escient. Ses aptitudes de diplomate trouveraient à s'employer. Car si, par caractère, et, j'ose dire, par vocation, il concevait l'action de la France Libre comme une sorte de croisade, il pensait, à juste titre, que cette croisade pouvait être habile.

Charles de Gaulle, *Mémoires de guerre*, 1954

Ce portrait élogieux de l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu – aussi connu sous le nom de père Louis de la Trinité sous la bure carmelitaine –, a été brossé pour l'Histoire par Charles de Gaulle dans ses *Mémoires de guerre*². Il est l'œuvre de l'une des personnalités qui le connaît le mieux. De Gaulle qui n'a pourtant pas le compliment facile reconnaît en l'amiral un pair, un compagnon et même l'un des très rares hommes qu'il admire. Dans cette description qui mêle intimement qualités morales et professionnelles, la double occurrence du mot *croisade* retient immédiatement l'attention, car le terme est étranger au vocabulaire gaullien.

Pour autant, l'allusion aux vocations temporelles et spirituelles de d'Argenlieu, présentées comme liées de manière consubstantielle, relève du lieu commun.

1 Thèse de doctorat soutenue le 5 décembre 2014 à l'université Paris-Ouest-Nanterre-La Défense devant un jury composé des professeurs Alya Aglan (université Paris I-Panthéon-Sorbonne), Xavier Boniface (rapporteur, université de Picardie Jules-Verne), Gilles Le Béguec (président, université Paris-Ouest-Nanterre-La Défense), Philippe Levillain (directeur, université Paris-Ouest-Nanterre-La Défense), Jean-François Muracciole (université Paul-Valéry-Montpellier 3), Frédéric Turpin (rapporteur, université de Savoie). Cette thèse a reçu la mention très honorable et les félicitations du jury à l'unanimité. Elle s'est vu décerner le prix maritime Amiral-Daveluy, le prix d'histoire militaire et le prix Jean-Sainteny de l'Académie des sciences morales et politiques.

2 Charles de Gaulle, *Mémoires de guerre*, t. I, *L'Appel (1940-1942)*, Paris, Plon, 1954, p.188.

Chez certains auteurs, elle rehausse la sacralité de leur cause. Pour d'autres, au contraire, elle permet de souligner l'obscurantisme du « carme-naval » et, ainsi, de dénoncer ses actions, comme le fait notamment Jacques Prévert dans un poème écrit en 1953 à propos du déclenchement de la guerre d'Indochine, dans lequel d'Argenlieu est traité « de pauvre capucin et amiral des galères [qui envoie] des anges exterminateurs [lesquels] déciment la population³ ». Alliance du sabre et du goupillon, politique dictée par les grands intérêts économiques coloniaux et répression sanglante du mouvement nationaliste vietnamien, ce texte illustre les principales accusations portées contre l'action de l'amiral d'Argenlieu et constitue comme l'envers du portrait gaullien qu'il tend à supplanter.

416

L'homme est en effet passé à la postérité accompagné d'une légende noire. Son nom est immanquablement associé au déclenchement du conflit indochinois, dont il serait le principal responsable – si ce n'est l'unique – pour ne pas avoir écouté les plaidoyers de Leclerc en faveur d'une solution négociée. La mémoire de ces quelques mois a pris la forme d'une hypermnésie qui, en retour, a frappé le reste de son parcours sinon d'amnésie, du moins l'a laissé dans l'ombre. Pourtant, l'Indochine n'apparaît pas centrale dans la vie de d'Argenlieu, au contraire d'autres périodes, comme le Carmel ou la Seconde Guerre mondiale. Ce hiatus pose de nombreuses questions au biographe. Comment replacer l'affaire indochinoise à sa juste place dans la totalité d'un parcours, afin d'en éviter une lecture téléologique ? De même, comment, articuler les vocations successives de d'Argenlieu et le rapport que ce dernier entretient avec la politique ? Enfin, comment appréhender un itinéraire en apparence éclaté, à la croisée de l'histoire navale, religieuse, politique et coloniale ?

La réponse est suggérée par le sous-titre que le regretté Éric Duhamel avait donné à son ouvrage consacré à François Mitterrand : *L'unité d'un homme*⁴. Dans le cas de l'amiral-carme, celle-ci ne peut être saisie que par une approche d'ensemble. Elle est la seule qui permette de retrouver la singularité et la complexité d'un homme des confins, un exégète de la liberté dans la discipline consentie, à la confluence du religieux et du militaire, du spirituel et du politique. Un héraut de l'ordre et de la fidélité, mais rebelle et indépendant, un homme à la culture du XIX^e siècle qui reste profondément impliqué dans les querelles de son temps, à l'image d'un général de Gaulle idéalisé, dont cet homme réticent à l'égard de l'engagement politique fit une icône de la figure du chef. Cette approche d'ensemble est indispensable pour croiser des sources

3 Jacques Prévert, « Entendez-vous gens du Vietnam », *Œuvres complètes*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1992, p. 653-654. Ce texte a paru à la fin de l'année 1953 dans un livre publié aux Éditions Gallimard par Jean-Paul Sartre et intitulé *L'Affaire Henri Martin*.

4 Éric Duhamel, *François Mitterrand. L'unité d'un homme*, Paris, Flammarion, 1998.

de natures très différentes, publiques, privées ou religieuses, qu'elles soient conservées aux Archives nationales, au Service historique de la Défense, au ministère des Affaires étrangères, aux Archives d'Outre-Mer, à la Fondation Charles de Gaulle ou à celle du maréchal Leclerc de Hauteclocque, au Centre d'histoire de Sciences Po, au couvent d'Avon et dans plusieurs monastères de carmélites, dont ceux de Lisieux ou de Notre-Dame-du-Mont-Carmel d'Haïfa, ou encore à Rome, aux Archives secrètes du Vatican et aux archives généralices de l'ordre des carmes déchaux. Cette recherche de l'unité, qui n'exclut nullement les contradictions et les paradoxes, paraît la seule susceptible d'articuler l'ensemble du parcours d'un homme aux multiples facettes : marin, carme, Français libre, haut-commissaire de France en Indochine et gaulliste intransigeant.

Cette thèse est tout d'abord la biographie de l'un des officiers de marine les plus singuliers du xx^e siècle. Sa carrière, sans équivalent à l'époque contemporaine, valut à Georges Thierry d'Argenlieu d'être surnommé « Tient lieu d'argenterie ». La contrepèterie marque à la fois ses promotions hors du commun et moque son goût avéré des décorations que ses pairs jugeaient en contradiction avec son passé religieux.

Les origines de ce parcours entre l'ancre et la croix n'apparaissent pas exceptionnelles. De riches archives inédites, encore conservées par la famille, permettent d'en saisir les grandes lignes. Les vocations navales et carmélitaines de d'Argenlieu, son engagement entier dans sa carrière de marin ou son investissement total dans son ordre religieux traduisent une quête d'absolu. Sa volonté de servir la France et Dieu s'explique par la dimension matricielle de son environnement familial. Or, ce milieu se retrouve dans de nombreuses autres familles de la petite noblesse provinciale de tradition légitimiste qui, dans les dernières décennies du xix^e siècle, ont réinvesti le métier des armes.

Des années passées par d'Argenlieu dans la Marine, les périodes à terre se distinguent nettement de celles en mer. Tandis que les premières lui font goûter à la sociabilité festive propre à la vie d'escadre de jeunes officiers, les secondes nourrissent son aspiration à la transcendance. À l'instar du désert pour Charles de Foucauld et Ernest Psichari, la mer est pour lui une expérience spirituelle, son chemin de Damas. Ce n'est pas un hasard si sa « conversion », selon les termes portés dans les carnets qu'il a tenus tout au long de sa vie, mais dont une partie a été réécrite par la suite, se produit dans la monotonie d'une affectation à Toulon. Le jeune homme n'a à ce moment-là aucune perspective de naviguer, alors qu'il sort d'un embarquement exaltant au cours duquel il a côtoyé Lyautey, dans l'une des dernières opérations coloniales conduites par la Marine au Maroc.

Enseigne de vaisseau en 1914, la Grande Guerre aurait dû être le couronnement de la première partie de la carrière militaire de d'Argenlieu. Mais les hostilités le surprennent trois semaines seulement après sa décision d'abandonner le monde pour entrer en religion. Il s'acquitte pourtant avec conviction et ardeur de son devoir militaire, mais à la différence de la Seconde Guerre mondiale, il n'adopte pas alors un esprit de croisé. Toutes ses correspondances de l'époque témoignent de sa prise de conscience précoce de la dimension fratricide du conflit. En 1919, au terme de quatre ans d'un « interminable postulat », comme il le qualifie dans ses carnets, d'Argenlieu quitte l'uniforme pour la bure. Avec cette démission, il rompt définitivement les amarres avec l'institution, au contraire d'autres officiers, comme le dominicain Louis-Joseph Lebret ou le jésuite André Ducos, très impliqués dans l'apostolat maritime.

418

Grâce à l'existence de sources abondantes, conservées à Avon, Rome ou Haïfa, ces dernières renseignant sur son pèlerinage en Terre sainte, l'étude du parcours de d'Argenlieu au Carmel se révèle extrêmement riche. Elle s'avère d'abord être une première esquisse de l'histoire d'un ordre qui reste encore très largement à écrire. Cette absence de travaux de référence a posé de nombreux problèmes pour comprendre les informations extraites des archives, en particulier celles liées aux relations entre les carmes et les carmélites, ou celles relatives aux origines de la scission de la province française en 1932. Dans ce dossier, il apparaît néanmoins que l'inflexibilité et l'intransigeance de Louis de la Trinité, préférant la rupture plutôt que le compromis avec ses détracteurs, tiennent une place centrale, selon des modalités appelées à se répéter par la suite. Entre 1919 et 1939, son action est inséparable de l'« esprit de Lille » qui renouvelle la branche masculine du Carmel en profondeur. Sous l'impulsion de Bruno de Jésus-Marie et de Louis de la Trinité, les carmes réinvestissent le monde intellectuel, longtemps délaissé par l'ordre en France. Ils prônent un retour à la tradition mystique de l'ordre, aux études philosophiques et portent un intérêt très marqué aux questions esthétiques ou liturgiques. Pour d'Argenlieu, c'est le temps des travaux philologiques sur le *Cantique spirituel* de saint Jean de la Croix. Cet « esprit de Lille » est également lié à un échange permanent, dont les archives ont conservé de nombreuses traces, avec les intellectuels néothomistes de renom, comme Jacques Maritain ou le père Réginald Garrigou-Lagrange.

Dès son entrée en religion, les correspondances de Louis de la Trinité révèlent un catholique intransigeant et intégral, qui refuse la société née de la Réforme, des Lumières et de la Révolution française. Profondément anti-moderniste, il combat l'individualisme, le rationalisme, la laïcisation de l'État, la sécularisation de la pensée et les différentes expressions du libéralisme. Autant de thèmes qui, par capillarité, favorisent l'affirmation politique de réflexions à l'origine

strictement religieuses. Ce glissement et l'interaction entre le temporel et le spirituel constituent l'un des grands axes de cette thèse.

Le croisement entre les correspondances et les carnets de d'Argenlieu permettent de dater sa naissance à la politique du milieu des années 1920. Son réflexe de défense religieuse devant la victoire électorale du cartel des gauches débouche dans le domaine temporel. Si rien ne peut être affirmé quant à d'éventuels contacts avec la Fédération nationale catholique du « capucin botté », le général de Castelnau, son imprégnation par les thèses de l'Action française est en revanche attestée par les archives. La condamnation du mouvement de Charles Maurras inaugure une période délicate pour d'Argenlieu, car elle met en tension son ultramontanisme et sa conception « catholicocentrique » de l'identité française⁵. Sa soumission s'explique à la fois par son sens absolu de l'autorité et son attachement à la parole de Rome, mais aussi par son intransigeantisme, dans la mesure où le mot d'ordre « politique d'abord » lui est parfaitement étranger.

Ces éléments sont indispensables pour remettre en perspective le ralliement du provincial des carmes au général de Gaulle à la fin de juin 1940. Les six années de guerre sont une période clé de la vie de d'Argenlieu. Elles permettent d'évoquer des questions qui touchent à l'essence même d'une entrée en Résistance : le choix individuel, les motivations et l'horizon d'attente d'un individu. Ce sont d'abord le refus absolu de la défaite et la volonté de reprendre le combat qui le poussent à gagner Londres. Mais à ces motivations patriotiques, s'ajoute un impératif d'ordre religieux : l'ancien provincial des carmes a en effet lu toute la campagne de France à l'aune de sa spiritualité carmélitaine et interprété l'armistice comme la manifestation de la « nuit obscure » de saint Jean de la Croix.

Malgré son refus proclamé de tout engagement temporel, d'Argenlieu accompagne le mouvement de politisation et d'étatisation de la France Libre. Les archives montrent que la bascule se produit lors d'une mission diplomatique au Canada, au début de l'année 1941, et se manifeste de manière spectaculaire, quelques mois plus tard, en Nouvelle-Calédonie où il a été désigné haut-commissaire. Elle a été rendue possible par la proximité entre sa culture politique et les thèmes fondateurs du gaullisme de guerre. La mystique du chef, autour du général de Gaulle revêtu d'un pouvoir charismatique, la méfiance envers les Alliés soupçonnés de vouloir remettre en cause l'indépendance et le rang du pays, ainsi que la condamnation des institutions de la III^e République sont autant d'éléments qui sont en accord avec ses conceptions antérieures au conflit. Ancré à la droite de la croix de Lorraine, d'Argenlieu participe aux

5 Yves Déloye, *École et Citoyenneté. L'individualisme républicain de Jules Ferry à Vichy : controverses*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1994, p. 77.

débats et aux controverses consécutives à la résurgence à Londres des clivages traditionnels de la vie politique française. La preuve la plus significative de la politisation de son action, aussi bien partisane que militante, se déroule à partir de 1943, lors de la fusion entre les différents tronçons de la Marine. L'amiral devient alors l'un des garants du « privilège d'antériorité⁶ » qui permet à la France Libre de prétendre unir la Résistance sous son étendard. Et à ce titre, il manifeste une intransigeance absolue pour défendre l'élite que constituent à ses yeux les Français libres.

À la Libération, d'Argenlieu jouit d'une place très singulière dans la Marine : simple réserviste en 1939, il est au sommet de la hiérarchie navale en 1946. Cette singularité touche à l'essence des relations entre les armes et la toge, mais aussi, à ceux de la charnière politico-militaire du Gouvernement provisoire de la République française. Son parcours, très atypique au regard des standards en vigueur au ^{xx}e siècle dans la fabrique des chefs militaires, contribue en creux à déchiffrer celui de ses pairs, dans la mesure où, selon Carlo Ginzburg, l'analyse des marges peut éclairer le centre.

420

Ces problématiques sont également essentielles pour comprendre sa nomination comme haut-commissaire en Indochine. La mémoire a longtemps réduit la question du retour de la France en Extrême-Orient à un face-à-face manichéen : d'un côté Leclerc, auréolé du prestige de la double libération de Paris et Strasbourg, ayant tenu à Saïgon le serment prêté à Koufra, qui aurait porté une vision libérale de l'avenir de l'Indochine ; de l'autre, d'Argenlieu, érigé en défenseur borné de l'ordre ancien hérité de l'« Indochine des amiraux », qui aurait saboté les perspectives de paix en menant dans la péninsule une politique personnelle, contraire à celle du gouvernement, pour finir par engager le pays dans la guerre.

Cette période a soulevé plusieurs difficultés spécifiques. Il fallait éviter la tentation de réécrire l'histoire des prodromes du conflit indochinois qui fait l'objet d'une bibliographie particulièrement riche. L'existence de fonds privés inédits, comme les journaux tenus par l'aide de camp ou la secrétaire du haut-commissaire, ainsi que plusieurs témoignages oraux de ses proches, ont permis d'apporter quelques éclairages sur cette question, tout en restant centré sur la biographie de Georges Thierry d'Argenlieu. Cependant, et ce fut l'autre grande difficulté, la relecture de cette période ne doit pas rendre l'analyse suspecte d'être une réhabilitation de la part d'un biographe en empathie avec son sujet.

6 Laurent Douzou, « L'entrée en Résistance », dans Antoine Prost (dir.), *La Résistance, une histoire sociale*, Paris, Éditions de l'Atelier/Éditions ouvrières, 1997, p. 9-20, *loc. cit.*, p. 13.

Si les responsabilités de l'amiral dans le déclenchement de la guerre d'Indochine sont évidentes, elles méritent néanmoins d'être réévaluées et nuancées. Nommé par le général de Gaulle pour appliquer dans la péninsule la politique définie par la déclaration du 24 mars 1945, le haut-commissaire s'en fait l'exécuteur fidèle et zélé tout au long de son mandat. Les contradictions inhérentes à son action, empreinte d'une volonté libérale, mais inadaptée à la réalité locale, sont celles du projet gaullien. Quant aux ouvertures proposées aux populations, généreuses par rapport à la tradition coloniale, elles sont beaucoup trop timides pour répondre à leurs aspirations. L'incident d'Haïphong et l'attaque d'Hanoï relèvent moins d'un prétendu complot ourdi par le haut-commissaire, que de la conséquence des tensions accumulées depuis des mois, au gré de l'échec de plus en plus flagrant des négociations. Mais le déclenchement du conflit fut autant la faillite d'un système décisionnel que celle des hommes. Au-delà de d'Argenlieu, cette biographie permet en effet de poser la question des structures dans lesquelles un individu se meut. Cette dialectique entre « l'acteur et le système⁷ » interroge les pratiques politico-administratives du Gouvernement provisoire finissant et de la Quatrième République naissante, et permet de mesurer en quoi le refus de l'héritage gaullien en la matière, après janvier 1946, a de profondes répercussions pour l'Indochine.

Sans être l'homme de la guerre à tout prix, même s'il en accepte précocement la possibilité, d'Argenlieu n'est pas pour autant celui qui aurait pu assumer les concessions nécessaires pour prévenir l'explosion. S'il a parfaitement compris l'impossibilité de rétablir le *statu quo* en Indochine, et n'a d'ailleurs jamais eu l'intention de le faire, il demeure un homme du XIX^e siècle, incapable de tourner la page de l'Empire. La rénovation qu'il en propose n'est que l'invention d'une nouvelle tradition coloniale. Son objectif reste bien d'assurer la pérennité de la souveraineté française, aux dépens des aspirations des populations locales. Sa défense du rang et sa volonté intransigeante de le restaurer l'empêchent de tirer les conséquences de son analyse lucide de l'évolution des peuples colonisés et de leurs attentes. Quant à la résurgence de son anti-communisme et son passage précoce dans une logique d'affrontement bipolaire, très nettement perceptibles dans ses papiers privés, ils contribuent à expliquer pourquoi d'Argenlieu ne parvient pas à voir le compromis autrement que comme un abandon, susceptible de faire perdre à la France le statut de grande puissance recouvré au lendemain de la guerre.

7 Michel Crozier et Erhard Friedberg, *L'Acteur et le Système. Les contraintes de l'action collective* [1977], Paris, Points, coll. « Essais », 2014.

Cette conception est très gaullienne, et plusieurs témoins jugent d'ailleurs que d'Argenlieu est « plus gaulliste que le général de Gaulle⁸ ». La relation entre les deux hommes est d'autant plus intéressante que de Gaulle a, dès 1941, fait du carme le premier chancelier de l'ordre de la Libération. Les archives montrent que l'entente est rapide et la confiance totale. Un environnement familial relativement proche, une matrice intellectuelle semblable, un patriotisme exacerbé et une foi catholique profonde les rapprochent. Un même refus de la défaite et un idéal commun de rénovation du pays les unissent. L'échec du ralliement de Dakar à la France Libre, en septembre 1940, scelle définitivement le lien. L'amiral devient dès lors le principal féal du général, un chef qu'il s'est librement choisi. Leurs relations prennent même une tournure quasi familiale, comme l'attestent les correspondances inédites que l'amiral a entretenues avec Philippe et Élisabeth de Gaulle.

422

Au-delà des allers-retours entre l'uniforme et la bure, l'ancre et la croix, le ciel et la mer, envisager l'unité de la vie de Georges Thierry d'Argenlieu permet de saisir comment s'articulent ses vocations navale et religieuse, mais d'une certaine manière aussi, politique. Chacune nourrit et traduit une intransigeance inspirée, que sa source soit la Marine, l'Église ou la France. D'un bout à l'autre de son parcours, l'apolitisme revendiqué en vertu de son double statut d'officier de marine et de carme a été un faux-semblant. L'homme est étranger à la République, mais contribue à sa restauration. Sa place dans l'histoire est à la hauteur du destin d'une âme religieuse, mystique, au service presque personnel du général de Gaulle.

8 Claude Bouchinet-Serreulles, *Nous étions faits pour être libres. La résistance avec de Gaulle et Jean Moulin*, Paris, Grasset, 2000, p. 205.

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Paolo CALCAGNO, *Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal quattrocento alla grande guerra*, Novi Ligure, Città del silenzio, 2013, 567 p.

Chercheur en histoire moderne à l'université de Gênes et membre du Laboratoire d'histoire maritime et navale basé dans cette même université, Paolo Calcagno est l'auteur de nombreuses publications sur les activités maritimes, légales ou non, le long des rivages ligures. Cependant, si l'on connaît relativement bien la place marchande génoise, force est de constater que nous sommes moins renseignés sur les ports de la « rivièra de Gênes ». La monographie concernant le port de Savone comble avec bonheur un vide historiographique.

Reposant en grande partie sur des sources inédites, l'ouvrage, accompagné d'index (lieux et personnes) et d'illustrations (cahier central), décrit le développement économique de Savone, du xv^e siècle, « siècle d'or » des relations commerciales du port entre la Méditerranée orientale et l'Europe du Nord, au début du xx^e siècle, qui correspond au décollage industriel de la cité. L'objectif de cette lecture sur le temps long est de saisir les mutations et de pointer les permanences de l'économie locale avec ses conséquences sociales.

Dans un ouvrage divisé en sept grandes séquences, l'auteur commence par dresser un état du port ligure dont les navires empruntent, au xv^e siècle, la route du Ponant pour acheminer en Flandre et en Angleterre des produits levantins et redistribuer au retour des marchandises de l'Europe du Nord-Ouest (chapitre 1). Il invite à nuancer fortement les effets de la rupture de ce « siècle d'or » que constituerait, en 1528, le passage de Savone sous la domination de Gênes (chapitre 2). Au vrai, en corrigeant la vision de l'historiographie traditionnelle Paolo Calcagno propose une autre lecture des « mutations forcées » du port piémontais, en montrant que celles-ci sont enclenchées bien avant « le choc de 1528 ». Production artisanale renouvelée (cuirs et textiles) et adaptée aux marchés de proximité, pêche côtière aux prises insuffisantes pour la consommation urbaine et activités de petit cabotage qui se glissent dans les interstices des grands ports contribuent, dès le début du xvi^e siècle, à la reconfiguration de la grande place méditerranéenne en port régional dont les acteurs économiques saisissent néanmoins de nombreuses occasions d'enrichissement (chapitre 3).

Au xvii^e siècle, les aides de l'État (chapitre 4), sous la forme notamment de mesures douanières, tendent à soutenir une économie qui connaît une phase d'essoufflement. Le ralentissement se poursuit au xviii^e siècle comme l'attestent la stagnation de la production artisanale et celle des trafics marchands alors que l'agriculture apparaît comme le « secteur de pointe » de l'économie savonaise. La période napoléonienne (chapitre 5), marquée par de nombreux espoirs et de grands projets dans les domaines agricoles, manufacturiers et commerciaux, ne connaît que des résultats décevants malgré la « prodigieuse activité » du préfet Chabrol de Volvic dont la *Statistique* permet une meilleure connaissance du territoire.

426

L'incorporation de Savone dans le royaume de Sardaigne en 1815 (chapitre 6) ne provoque pas un nouvel élan. Ce changement politique constitue au contraire un moment difficile pour la cité qui présente une situation manufacturière en demi-teinte et des activités maritimes médiocres. Si l'on perçoit néanmoins de timides signes de renouveau et d'innovation (aménagement portuaires et routiers), l'agriculture demeure au cœur de la vie économique. En fait, le décollage intervient au milieu du xix^e siècle quand Savone devient un véritable port industriel (sidérurgie) et charbonnier au service d'un arrière-pays (« entroterra ») élargi par un meilleur réseau de communication (routes et chemins de fer). La croissance, qui connaît un léger fléchissement à la fin du xix^e siècle, enregistre ensuite une vigoureuse reprise jusqu'aux épreuves de la Grande Guerre (chapitre 7).

Avec ce panorama complexe et foisonnant, présenté sur le temps long en effectuant un va-et-vient permanent entre la terre et la mer et des comparaisons avec d'autres villes portuaires, Paolo Calcagno apporte un éclairage neuf sur ce petit port ligure placé dans l'ombre portée de Gênes. Il rappelle que si les sites portuaires demeurent, leurs biographies sont faites d'effacements et de reconquêtes. Le littoral méditerranéen n'est pas celui des hiérarchies de longue durée. Les cycles de prospérité, les phases d'essoufflement et les périodes de déclin se succèdent et participent à la définition d'un système méditerranéen, ou plutôt à la succession, voire à la concomitance, de systèmes complexes et entrecroisés.

Gilbert Buti

David PLOUVIEZ, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, préface de Martine Acerra, Paris, Les Indes savantes, coll. « Rivages des Xantons », 2014, 541 p.

Cet ouvrage reprend en partie le texte d'une thèse préparée sous la direction du professeur Martine Acerra et soutenue devant l'université de Nantes en 2009 sous le titre « De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle » (3 volumes, 1 227 pages). Le texte de l'édition très soignée proposée aujourd'hui est accompagné de 33 graphiques, 29 cartes, 57 tableaux, 20 figures, d'un index (noms propres et lieux), d'une table de conversion des unités de mesure.

En dépassant la compilation d'études monographiques David Plouviez, maître de conférences en histoire moderne à l'université de Nantes, prend la mesure, à l'échelle du royaume, de la construction navale militaire française au dernier siècle de l'Ancien Régime, essentiellement entre l'arrivée de Maurepas au secrétariat d'État à la Marine (1723) et la proclamation de la République (1792). Il retrace la mécanique des approvisionnements (modalités, contraintes et résultats), délimite les espaces de ceux-ci et reconstitue les réseaux entrepreneuriaux d'une marine de guerre dont la conception « impose la démesure ». Pour reconstruire le parcours des fournitures et comprendre au plus près les logiques des responsables des arsenaux, David Plouviez va « de la terre à la mer », dans la mesure où, ainsi que le rappelle Martine Acerra, le navire de guerre est « une affaire de terriens ». Sa démarche, qui se veut également une contribution à la définition du concept de « puissance maritime » (p. 13), associe histoire sérielle et études de cas, histoire économique et sociale, histoire politique et militaire, histoire institutionnelle et culturelle en comparant les options retenues par la France avec celles choisies en Espagne ou en Angleterre.

Le socle de la recherche est constitué par les nombreux dossiers de la série Marine des Archives nationales (service général, personnel, matériel, comptabilité, etc.), par ceux du Service historique de la Défense (départements Marine de Vincennes, Brest, Rochefort, Lorient, Toulon), ainsi que par des fonds départementaux (Isère, Loire-Atlantique, Charente Maritime, Ille-et-Vilaine) et de nombreux mémoires, traités et autres sources imprimées relatives à la fabrication des navires de guerre.

Après avoir rappelé en forme de prologue, la variété des ressources indispensables à la construction navale et les cadres législatifs d'exploitation du matériel de construction d'un navire de guerre considéré comme un « système technico-écologique évolutif » (p. 23), David Plouviez décrypte, au fil de quatre grandes parties et huit gros chapitres très structurés, la complexe machinerie mise en œuvre pour prélever les fournitures nécessaires à la Marine, suivre les chemins empruntés par ces matériaux et reconstituer les marchés.

En toute logique, l'auteur examine en premier lieu la préparation de l'approvisionnement de la flotte en présentant, au lendemain de la guerre de Succession d'Espagne, les fournisseurs au service d'un État soucieux de disposer en permanence de matériaux stratégiques. À partir de l'étude de plus de 1 300 contrats passés avec différents partenaires commerciaux, David Plouviez pointe l'évolution de l'écriture des marchés publics, la « fourniture à l'économie » et la « fourniture à l'entreprise » – ce qui avait retenu jusque là la seule attention des juristes. La rédaction des contrats, de plus en plus complexes au point de devenir de véritables cahiers des charges, montre l'ouverture à l'économie de marché, la délégation d'approvisionnement à des entrepreneurs privés, et l'émergence de nouveaux acteurs dans les arsenaux (ingénieurs, contrôleurs, ordonnateurs). Dans cette redistribution des responsabilités au sein de l'arsenal, l'auteur dévoile une progressive prise de pouvoir des techniciens (ingénieurs constructeurs des vaisseaux et ingénieurs des bâtiments civils) au détriment de l'intendant. À suivre David Plouviez, force est de reconnaître que le déclassement de ce dernier dans les arsenaux est davantage lié à cette rivalité avec les ingénieurs qu'aux frictions avec les officiers d'épée que présente jusqu'ici l'historiographie. À la lumière de cette démonstration, on ne peut que souscrire à l'invitation de recherches pour atteindre au plus près – en variant les échelles d'analyse – le personnel de la Marine qui reste souvent méconnu dans les provinces.

Produit stratégique majeur pour la marine à voile, le bois occupe la deuxième partie de l'ouvrage, avec un important développement dédié à la mâturation des navires. Les différents points d'observation imposés par l'objet d'étude amènent David Plouviez à examiner la diversité des réponses apportées par les arsenaux du Ponant (Brest, Rochefort) et du Levant (Toulon), à dresser une géographie des approvisionnements en bois de construction, en montrant notamment le rôle joué par les consuls établis dans la péninsule Italienne pour répondre aux appels de Toulon sans omettre les tensions entre les fournisseurs. En prenant la mesure de la dépendance de l'État à l'égard des zones d'approvisionnement extérieures (de la Baltique à l'Amérique du Nord en passant par la mer Noire) David Plouviez trouve des responsables soucieux de privilégier les richesses forestières métropolitaines et européennes et d'écarter, contrairement à ce qui est fait en Espagne ou en l'Angleterre, les productions coloniales. Néanmoins, il affirme avec force que la Marine française n'a pas manqué pour autant de ressources forestières.

À côté de la préemption des produits forestiers, l'étude des industries militaires navales, examinées en troisième partie, constitue logiquement l'autre volet des fournitures destinées aux arsenaux. Corderies, filatures, manufactures de toiles à voiles, forges et fonderies répondent aux demandes des constructeurs. David Plouviez montre comment les décennies de paix maritime avec l'Angleterre,

qui commencent sous Maurepas, ont conduit à une restructuration complète du tissu industriel français. Si, à la veille de la Révolution, la France dispose d'un outil « militaro-industriel neuf et à la pointe de la technologie » (p. 264) l'auteur n'en dissimule pas les faiblesses : manque d'artillerie à la veille de la guerre de Sept Ans, manufactures de toiles à voiles angevines écrasées par les stocks d'invendus à la fin de ce conflit, lent démarrage de l'usine d'Indret au moment de la guerre d'Amérique et rentabilité réduite de celle du Creusot. L'auteur examine les principaux produits finis et semi-finis livrés aux arsenaux : de la corde à la toile – une dose de coton pour les voiles méditerranéennes pourrait être introduite dans cette « industrie du vent » – et à la métallurgie replacée dans le contexte général de la première industrialisation. En dégagant les spécificités de ce secteur stratégique de première importance David Plouviez associe heureusement l'histoire des techniques aux approches économiques et sociales.

L'étude des approvisionnements forestiers et industriels conduit l'auteur à brosser les portraits des acteurs commerciaux et à en dresser une typologie. À côté de la masse des fournisseurs occasionnels, qui n'apparaissent que pour un seul contrat, et de marchands régionaux, plus souvent sollicités, interviennent de puissants entrepreneurs, des « hommes intéressés aux affaires du roi », comme Babaud de la Chaussade, qui jouent un rôle déterminant dans l'innovation et la structuration des marchés. On aimerait certes aller plus avant dans les réseaux présentés, dépasser ces maillons forts et atteindre les microréseaux en débusquant de probables et discrètes connexions à partir de fonds d'archives locaux. L'auteur n'ignore pas que « l'appréhension totale des réseaux de la marine » est à ce prix.

En présentant, dans la quatrième et dernière partie de son étude, « La marine de guerre et son environnement » l'auteur s'arrête sur les transports des matériaux pour répondre aux besoins d'arsenaux situés à la périphérie du royaume et sur l'aménagement de l'espace. L'approvisionnement de ces places militaires passe par la mobilisation d'une diversité de moyens de communication contrôlés par l'État royal ou laissés à des entreprises privées quand ils ne sont pas, dans le cadre des corvées – supprimées en 1776 –, à la charge des localités traversées. Pour « forcer le territoire » (p. 464) l'auteur pointe avec justesse – dans le cadre d'une plurimodalité, « de la flotte de cabotage au mulet » – la place souvent négligée du « cabotage militaire » au coût nettement inférieur à celui de la voie terrestre, avec une intéressante approche de l'évolution des frets (p. 398-404). Il mesure le trafic des petites embarcations à destination des entrepôts militaires, avec quelques ports spécialisés dans le drainage et l'acheminement des *navals stores*, comme le sont Agde et Arles pour Toulon. Néanmoins, la présence de ces ports ne saurait faire oublier les redistributions à partir de grandes places marchandes et les cargaisons composites des flottes « privées » des petits ports.

David Plouviez s'arrête à juste titre sur les adaptations des caboteurs et des arsenaux liées à l'intensité de cette circulation littorale avec une fois encore la guerre de Sept Ans comme ligne de partage : lenteur des changements avant ce conflit, nette accélération ensuite. Les modifications entrevues concernent l'augmentation de la portée des bâtiments, l'aménagement de la poupe avec sabord de charge, les techniques d'arrimage (cale et pont), le conditionnement des marchandises, la manutention avec matériel de levage et l'aménagement des quais pour le stockage des matériaux de construction. L'auteur s'éloigne une fois encore des rivages pour aller vers l'intérieur des terres où se perçoivent d'autres aménagements réalisés sous la houlette des techniciens responsables des arsenaux dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (chemins, routes, ponts, canaux, écluses, etc.). Cette incursion dans l'arrière-pays est l'occasion pour l'auteur de réfléchir à la manière dont les responsables de la Marine appréhendent l'espace et parfois l'aménagent (cartes, enquêtes, etc.). Une nouvelle piste de recherche est ainsi avancée au sujet des coopérations techniques entre les Ponts et Chaussées et la marine de guerre.

Au terme de son parcours, l'auteur revient sur les réformes réalisées par l'État pour disposer d'un outil capable de rivaliser avec les autres puissances maritimes européennes, efforts jamais durablement remis en cause par les troubles révolutionnaires. La marine de guerre française, secteur industriel absorbant le plus de matières brutes et ouvrées, s'impose comme « le premier employeur du royaume si l'on envisage toute la chaîne d'approvisionnement » (p. 487). Cependant, cet outil, capable d'intégrer les innovations savantes et techniques grâce à des hommes solidement formés, et de produire massivement, souffre d'une « très grande fragilité structurelle ». Contrairement à la *Royal Navy*, la Marine française ne dispose pas d'outils bancaires puissants capables de lever rapidement les fonds nécessaires pour de lourds investissements. L'essentiel du financement d'une marine de guerre d'un État qui entend maintenir son rang de puissance navale ne peut pas reposer sur « le crédit personnel d'une poignée d'hommes qui gèrent et spéculent sur les deniers publics » (p. 493).

En suivant les logiques de fonctionnement des réseaux d'approvisionnement, David Plouviez apporte des connaissances de première importance à l'histoire de la marine de guerre française et à ses relations avec l'économie au cours du XVIII^e siècle. Des pistes de recherche qui ont été balisées – ici les adaptations au marché d'entreprises industrielles œuvrant pour la marine, là la nécessaire mise au jour de réseaux locaux – seront assurément empruntées par l'auteur tandis que des travaux en cours permettront sans doute d'en savoir davantage, avec d'autres matériaux peut-être, sur la situation antérieure à l'enquête magistrale présentée ici.

« La plongée dans la vie d'un homme finit par le rendre familier » (p. 14) : l'ouvrage de Jacques Péret sur le capitaine de navire rochelais Joseph Micheau (1751-1821) ne peut que conforter le lecteur dans cette conviction. Biographique, la publication l'est assurément. Toutes les grandes étapes du parcours de vie de l'intéressé sont en effet rapportées avec force détail par le chercheur. Le premier chapitre s'ouvre sur l'enfance rochelaise de Joseph Micheau, issu d'une famille bourgeoise et catholique, fils d'un maître orfèvre, petit-fils d'un notaire royal et d'un chirurgien, que rien *a priori* ne destinait à exercer le commandement maritime. Il s'achève en 1768 sur l'appel de la mer avec un premier embarquement à l'âge de dix-sept ans sur la *Charlotte* en qualité de pilotin, position qui, en dépit de la modicité des gages, n'en demeure pas moins favorisée puisqu'il accède ainsi au rang envié d'officier de la marine marchande. Les quatre chapitres suivants déroulent sa carrière de marin selon « une série de promotions » (p. 15). Reçu capitaine de navire à La Rochelle en 1777, Joseph Micheau pratique successivement la course (1778-1779), la navigation en convoi vers les Antilles (1779-1782) puis la traite négrière pendant une décennie (1783-1793), ce qui lui permet d'acquérir une solide expérience dans toutes les composantes du commandement maritime ainsi qu'une notoriété certaine sur le port de La Rochelle. En 1793, il devient lieutenant de vaisseau de la République, avant d'accéder en 1795 au rang de capitaine de vaisseau, promotions acquises à la faveur de la tourmente révolutionnaire et de soutiens politiques au ministère de la Marine. Reconnu chef de division navale un an plus tard, Joseph Micheau parvient alors au faîte de sa carrière. La croisière qu'il effectue en 1796 au large de la péninsule Ibérique, à la tête de trois frégates et de deux corvettes, marque l'apogée et l'épilogue d'une carrière en mer de trois décennies. Retiré de la navigation contre son gré à l'issue de cette mission, l'avancement de l'intéressé accuse un coup d'arrêt définitif en 1797. Déclassé en 1800, mis en retraite en 1803, il nourrit jusqu'à la fin de ses jours un fort ressentiment à l'endroit de l'administration maritime. L'ultime chapitre de l'ouvrage permet de connaître Joseph Micheau dans sa vie de famille, une fois exempt des responsabilités professionnelles qui furent jadis les siennes.

Historique, l'ouvrage l'est intrinsèquement. Si « c'est parfois la source qui guide la démarche de l'historien¹ », nul doute que Jacques Péret a fait sien cet adage en dépouillant un grand nombre de séries archivistiques. Cette entreprise minutieuse l'a conduit, plusieurs années durant, à fréquenter divers centres

1 Rodolphe Damon, *Joseph Crassous de Médeuil. Marchand, officier de la Marine royale et négrier*, Paris, CERC-Karthala, 2004, p. 13.

d'archives et, de son propre aveu, à mener une véritable enquête policière. À Vincennes et à Rochefort, auprès du Service historique de la Défense, il parvient à reconstituer la vie professionnelle de Joseph Micheau, en consultant pêle-mêle la correspondance avec le ministère de la Marine, les états de carrière, les registres matricules, les rôles d'armement, de désarmement ou d'équipage des bâtiments fréquentés par l'intéressé. Les fonds de l'amirauté ou de la chambre de commerce, entreposés au dépôt départemental de La Rochelle, remplissent la même fonction. Concernant sa vie familiale, sa santé économique ou son insertion dans la société rochelaise, les actes notariés comme les registres paroissiaux et l'état-civil conservés en Charente-Maritime fournissent de précieuses informations sur Joseph Micheau, en complément de celles glanées aux archives municipales de La Rochelle. À l'appui de cette abondante documentation, Jacques Péret finit par dresser le portrait d'un capitaine négrier parfaitement intégré à la société rochelaise, très sollicité, corsaire à ses heures devenu marin de la République. Le croisement des sources, inhérent à la démarche de l'historien, permet en outre de mettre au jour le caractère volontiers affabulateur de Joseph Micheau, non dénué d'ambition et d'amour-propre, comme l'atteste le précis de ses hauts faits militaires rédigé de sa main le 6 floréal an XII (26 avril 1804) pour être adressé au ministre de la Marine, manifestement falsifié (p. 190-192). Il est ainsi possible d'approcher sa carrière dans les moindres détails, en ayant soin de séparer le bon grain de l'ivraie. Les nombreuses annexes en fin d'ouvrage (notes, bibliographie, index, etc.) offrent au lecteur divers instruments d'analyse complémentaires.

Si Jacques Péret eut accès à maintes séries archivistiques lors de ses investigations, il dut également composer avec le silence des sources. L'homme privé échappe ainsi en partie au chercheur, d'autant plus qu'il n'a laissé aucun journal personnel ni mémoires, et nulle correspondance privée. Comme le souligne l'auteur en début d'ouvrage, « l'oiseau de passage qu'est Joseph Micheau laisse de nombreux vides dans sa trajectoire et sa personnalité et ses sentiments restent difficiles à pénétrer » (p. 13-14), désappointement partagé par de nombreux historiens confrontés à la sécheresse des archives professionnelles ou notariales sous l'Ancien Régime. S'en suit un parti pris, totalement assumé par l'auteur : interpréter les blancs laissés par une documentation lacunaire, en optant pour une approche délibérément subjective, comme l'illustre le récit du mariage célébré entre la fille de Joseph Micheau et un fonctionnaire du bureau des douanes impériales de La Rochelle, probablement un mulâtre originaire de Saint-Domingue. S'aventurer sur le terrain de la conjecture biographique, sans ne rien céder à la rigueur scientifique de la démonstration, tel est le défi que tente de relever l'auteur, tout en mobilisant systématiquement les séries archivistiques à sa disposition.

L'un des principaux intérêts de l'ouvrage réside en la découverte d'un capitaine négrier « ordinaire », et ce dans toutes les acceptions du terme. « Ordinaire » auprès de ses contemporains tout d'abord. Effaré, le lecteur se familiarise avec un acteur majeur de la traite nourrissant de fortes ambitions à l'aune de la « machine à rêves » qu'aux dires d'Olivier Pétré-Grenouilleau l'Atlantique est devenue. Sa profession, valorisée dans sa ville d'origine et potentiellement lucrative pour des marins qui redeviennent des « mondains à terre » (Gaston Martin) une fois débarqués, constitue un accélérateur de carrière autorisant une ascension sociale rapide à Paris, à La Rochelle, comme dans tous les autres ports du pays. Le parcours de Joseph Micheau reflète *in fine* le caractère diffus de la traite négrière au sein de la bourgeoisie provinciale d'Ancien Régime. Impliquant peu ou prou un nombre élevé d'agents économiques rochelais, l'effroyable trafic y apparaît comme un parti enviable, sans qu'aucune archive retranscrivant les prises de position de Joseph Micheau sur la dite activité n'ait été mise au jour. La porosité entre le commandement maritime à la traite et d'autres occupations professionnelles connexes, à l'instar de la course ou de l'enrôlement sur les bâtiments de la Marine républicaine durant la Révolution française, est de surcroît soulignée, conformément à ce qui a pu être observé dans les autres ports négriers du pays, tel celui de Bordeaux. Joseph Micheau n'a en revanche que timidement versé dans le négoce et l'armement au cours de son existence, mais les sources font défaut en la matière. « Ordinaire », aussi, au point d'être totalement ignoré des historiens jusqu'à présent, dans l'ombre d'autres capitaines rochelais mieux connus, tel Joseph Crassous de Médeuil, auquel s'est attaché Rodolphe Damon.

Il reste à savoir si le portrait de Joseph Micheau, conforme au credo de la microhistoire, est réellement représentatif de ses confrères à la fin de l'Ancien Régime, ou s'il se démarque significativement des autres membres du groupe. Plusieurs indices fournis par l'auteur et confirmés par les sources (son origine sociale, ses pratiques professionnelles, sa stratégie matrimoniale, son niveau de fortune, son appartenance à la franc-maçonnerie) rendent son profil somme toute assez semblable à celui de ses pairs rochelais. Le voile entourant encore le commandement maritime dans la seconde modernité doit toutefois nous inciter à la plus grande prudence en la matière. Néanmoins, si certaines zones d'ombre demeurent autour de la profession, étudiée en tant que catégorie socioprofessionnelle, l'un des principaux apports de l'ouvrage aura été sans nul doute de souligner le pouvoir d'attraction d'une activité pourtant non dénuée de risques, en mettant en exergue le caractère chaotique des parcours en mer des capitaines marchands à l'époque moderne, générateurs d'ascensions sociales fulgurantes comme des plus graves déconvenues.

Frédéric Candelon-Boudet,
CEMMC, université de Bordeaux-Montaigne.

Dans cet ouvrage dense et exigeant, Bernard Costagliola entreprend, légitimement et avec succès, de déconstruire le portrait bien trop complaisant de l'amiral de la flotte, dressé par Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan dans leur biographie de 1989, en revenant sur son rôle moteur dans le processus de collaboration. À partir d'archives inédites, mais aussi d'une analyse minutieuse et rigoureuse des archives déjà publiées et en soulignant les curieuses omissions de textes, l'auteur prouve la volonté et l'offre de collaboration permanentes de celui qui fut vice-président du Conseil de février 1941 à avril 1942, et qui, dès l'automne 1940, fixa les contours qu'il lui assignait. Tel un procureur qui instruit à charge et à décharge, il démontre que l'amiral s'inscrit totalement dans le projet conçu par le gouvernement dont il est membre, qu'il y a continuité avec la politique qu'a menée Laval jusqu'en décembre 1940 et qu'en cela il obéit totalement à Pétain. Mais il renvoie aussi le marin à sa propre responsabilité. Ainsi, il établit que sa volonté de rapprochement avec le Reich le conduit à solliciter continûment une alliance, quel qu'en soit le prix, et qu'il en sait parfaitement les risques : à ce titre, l'exemple de la Syrie fournit un cas d'école, Darlan ayant accordé l'utilisation des bases aériennes par la Luftwaffe par avance sans attendre de contreparties ; ce faisant il accepte et assume l'idée même qu'il peut perdre le territoire. Benard Costagliola rappelle que Darlan a apporté volontairement une aide directe et indirecte à l'Allemagne en lui ouvrant l'outil industriel et les ressources de l'Empire et en lui fournissant essence, armes et munitions en Libye. Tout cela, conclut l'auteur, atteste l'acceptation d'un état de guerre permanent avec l'Angleterre, mettant à bas la prétendue neutralité de la France de Vichy. Dans ce cadre, Bernard Costagliola offre une nouvelle interprétation des protocoles de Paris de juin 1941 et en particulier du protocole dit politique tout à fait convaincante. Il l'analyse comme étant en réalité une continuation d'offre de services et non comme une stratégie visant à se retirer du processus de collaboration en fixant des conditions qui seraient inacceptables pour l'Allemagne. Il établit que la suspension par le gouvernement de Vichy de ces textes, n'implique pas que Darlan a renoncé à ces accords et met en évidence qu'il continue par la suite et jusqu'à la fin de son mandat, voire au-delà, de proposer encore et toujours son offre, établissant ainsi que celle-ci fut toujours sincère et loyale. L'homme voulait des assurances, mais Hitler avait d'abord besoin de garanties, et de fait Darlan les lui a fournies avant toute contrepartie allemande. On ne peut que suivre l'auteur quand il affirme que l'homme n'a pas prémédité son revirement en novembre 1942 et qu'il ne fut que le fruit des circonstances et obligé. Le sabordage de la flotte n'est dans ce parcours qu'une amère satisfaction : en ayant toujours fait un élément de négociation (voir les discussions autour de l'armistice en juin 1940), à partir du moment où elle

ne se rallie pas à lui, elle ne doit servir personne. Finalement, le seul frein à son délire fut Hitler qui n'a, lui, jamais voulu de ce mariage de raison.

Se focalisant sur la politique de collaboration dans sa dimension « affaires extérieures », l'auteur avoue délaissier sciemment quelque peu la situation intérieure. Or elle témoigne de la part de l'amiral – même si la Révolution nationale n'est pas son grand dessein – d'une volonté de modifier en profondeur la société française. N'a-t-il pas dès le 15 juin tout mis en œuvre pour rendre, comme le propose Bernard Costagliola, l'armistice inéluctable, constatant qu'il était socialement indispensable? Ne déclare-t-il pas fin décembre 1940 que la victoire britannique impliquerait le retour aux « pratiques judéo-maçonniques » antérieures? L'auteur fait ainsi voler en éclat le républicanisme supposé de Darlan. Faisant de l'amiral de la flotte un homme caméléon, une sorte de Zelig, Bernard Costagliola souligne l'opportunisme forcené du marin qui s'adapte aux circonstances, pour en tirer le meilleur profit pour lui-même. Les positions de l'amiral de la flotte reflètent une vision sociétale forgée dans l'entre-deux-guerres dont la culture politique des marins est empreinte. Là se trouvent également quelques éléments d'explication pour comprendre le parcours de l'homme car si l'anglophobie, la blessure narcissique que représente Mers el-Kébir – l'auteur avance ici des éléments d'analyse psychanalytique pour rendre compte du personnage qui ne sont pas sans intérêt –, l'incompétence politique et la cécité stratégique sont des facteurs explicatifs d'importance, ils ne rendent sans doute pas complètement compte de l'itinéraire de l'amiral de la flotte. Reste bien évidemment que nous est ici offert un livre magistral et fondamental pour l'historiographie d'un des acteurs majeur du régime de Vichy et ce faisant de celui-ci.

Odile Girardin-Thibeaud

Ce livre est le premier titre paru d'une collection dont le nom fait écho au volume dirigé par Michel Mollat : *Les Sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII^e siècle* (Paris, SEVPEN, 1962). Cette collection se donne pour objectif d'étudier dans chaque volume un type de source spécifique de l'histoire maritime. Deux autres ouvrages sont annoncés : l'un relatif à l'assurance maritime, l'autre aux contrats d'engagement. La problématique porte ici sur l'intérêt pour l'historien d'exploiter les données fournies par les journaux de bord, matériau historique trop peu exploité. À la présentation des sources disponibles et de leur valeur pour le travail de l'historien viennent donc s'ajouter des annexes proposant des exemples significatifs de ces sources. C'est là l'un des principaux mérites de cet ouvrage. Les morceaux choisis, transcrits avec peu ou pas d'apparat critique et non reproduits en fac-similé, ont une indéniable vertu apéritive qui incitera sans doute davantage d'historiens à se pencher sur des documents d'un abord parfois difficile en raison de leur caractère technique, susceptible de détourner le lecteur peu familier de la navigation et du lexique maritime. Les documents proposés sont tous, à l'exception du journal du premier voyage de Christophe Colomb en Amérique, écrits en français et conservés en France. Le journal du corsaire dunkerquois *La Fantaisie*, dont Joël Gatrat propose un extrait, présente cependant la particularité notable d'avoir été tenu en anglais par son équipage de prise après la capture du navire. Conservé aux National Archives de Kew (Royaume-Uni), ce document, le seul conservé à l'étranger dans la sélection proposée, invite à rappeler l'extraordinaire richesse des journaux de navires français, notamment de commerce, conservés dans les fonds britanniques.

Les douze contributions organisées selon un ordre chronologique embrassant une vaste période sont réparties de manière équilibrée entre les périodes moderne et contemporaine. La note de Christiane Villain-Gandossi rappelle cependant l'existence d'écrits de bord au Moyen Âge. Cette première contribution et celle d'Éric Roulet relative au journal du premier voyage de Christophe Colomb font apparaître une série de difficultés soulevées par ces documents : statut, moment de l'écriture, destinataire, identité et fonction du rédacteur, fiabilité des données. Si la distinction est aujourd'hui claire entre les journaux de navigation et les journaux de bord, il n'en a pas toujours été ainsi. Les études du cadre normatif de ces documents proposées par Éric Roulet et Patrick Villiers pour les marines de guerre et de commerce aux XVII^e et XVIII^e siècles, d'une part, et par Isabelle Knab-Delumeau pour la Marine nationale à l'époque contemporaine, d'autre part, fournissent des clés indispensables à la compréhension de la typologie des informations recueillies. Une mise au point complémentaire relative aux

règlements en vigueur dans les marines de pêche et de commerce à l'époque contemporaine aurait sans doute été utile.

Qu'ils relèvent de l'initiative individuelle du rédacteur ou qu'ils soient liés à la fonction qu'il occupe, ces écrits ont en commun de permettre de suivre dans le temps et dans l'espace les itinéraires des navires et des marins, tout en fournissant les éléments de preuve indispensables au règlement des éventuels litiges. Le cas du naufrage du lougre *Pitre Armel*, étudié par Christian Borde, rend perceptibles les éléments qui distinguent le journal de navigation du rapport de mer rédigé après le naufrage. Dès lors que survient un incident, la relation codifiée des événements nautiques rédigée sinon dans l'instant, du moins dans un bref délai, peut céder le pas à une entreprise de justification personnelle *a posteriori* qui farde quelque peu la vérité, travers dont le malheureux capitaine semble ici ne pas devoir être accusé.

Dans ce contexte, le journal rédigé vraisemblablement par un rédacteur non soumis aux mêmes règles que les marins, officier du régiment de Foix embarqué sur les vaisseaux du comte d'Estaing en 1778-1779, présente un intérêt de premier plan et une grande richesse d'informations soulignés par Annie Madet-Vache. Cet écrit révèle l'immense diversité des documents rédigés à bord, ou plus tard à terre, et leur valeur spécifique pour compléter les informations souvent très lacunaires fournies par les journaux de bord. À l'époque contemporaine, le journal des opérations d'un navire de guerre fournit ainsi des informations dont le journal de navigation ne définit que le cadre spatio-temporel tandis que le journal de bord renseigne le lecteur sur ce qui rythme la vie du navire et de son équipage. Malgré l'absence d'annexe illustrative des dossiers de marée des navires de pêche, Justin Le Carpentier dresse un inventaire des principaux apports de ces documents, dont beaucoup semblent avoir disparu. Les extraits de journal de bord qu'il propose contrastent par leur aridité et la pauvreté de leur matériau avec le volume plus important d'informations proposées par le journal de bord d'un autre chalutier contemporain, proposé par Henri Moulinier, soulignant la qualité hétérogène des données et des pratiques d'écriture, en dépit d'un cadre supposé commun.

Le cadre normatif propre à chaque époque – mentionné dans la plupart des contributions – ne rappelle cependant que les exigences terriennes imposées à une expérience maritime gouvernée en premier lieu par les moyens techniques mis à disposition des marins pour naviguer et se positionner en mer, les savoir-faire qu'ils maîtrisent, ou encore les données hydrographiques et météorologiques en leur possession, sans oublier les missions qui leur sont confiées. Si le cadre normatif lie encore le navire à la terre et à ceux qui contrôlent son action, les éléments scientifiques, techniques, culturels permettent quant à eux de mieux appréhender ce qui fournit la matrice des représentations, c'est-à-dire une

expérience de la navigation à la faveur de laquelle furent menées des opérations de guerre, de commerce, de pêche, mais aussi des activités scientifiques. L'étude des écrits du bord, soulignent Christian Borde et Éric Roulet, ouvre ainsi un vaste champ d'études possibles, dans les domaines de l'histoire culturelle, sociale, mais aussi des sciences et techniques. On l'aura compris, la finalité de cet ouvrage n'est pas de dresser un inventaire des sources disponibles. Le lecteur puisera cependant dans les textes réunis de précieuses indications sur la nature des informations fournies par les écrits du bord, produits essentiellement par les marins, mais aussi sur les documents annexes susceptibles de les compléter.

Jean-Marie Kowalski

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 :

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

*La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours*
GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours*
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thaloassocratie
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 Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. *L'Instrument naval*
Philippe Bonnichon, Olivier Chaline et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne*
XV^e-XXI^e
Alexandre Fernandez et 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

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

Robert Larin

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 I^{er}

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

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

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.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

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 XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e 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 XVIII^e 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 XVI^e-XIX^e 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 (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

« 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 XVIII^e siècle

Jean Mascart

