



# Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer



**Revue  
d'histoire  
maritime**

**28**

**Sortir de la guerre sur mer**

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

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

Tirés à part :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SUP

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

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

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

sup@sorbonne-universite.fr

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

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

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

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

### Comité scientifique

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

### Secrétariat de rédaction

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

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

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

# Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	6

## DOSSIER SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

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

## VARIA

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

## CHRONIQUES

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

## COMPTES RENDUS

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

# Éditorial

*Olivier Chaline*

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

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



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

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

Bonne lecture!



# Sortir de la guerre sur mer



## SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

*Olivier Chaline*  
*Sorbonne Université, FED 4124*

*Tristan Lecoq*  
*Sorbonne Université*

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

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

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

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

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

Certaines de ces remarques s'appliquent aux sorties aussi. La diffusion de l'annonce de la paix dépend pour une part des moyens techniques de l'époque et aussi de l'ampleur, régionale ou mondiale, des déploiements de forces navales. La paix de Westphalie (octobre 1648) entre la monarchie espagnole et les Provinces-Unies n'est connue que longtemps après aux Philippines où les Espagnols tiennent en échec les Hollandais au printemps 1649. La nouvelle des préliminaires de paix du 20 janvier 1783 marquant la fin des hostilités entre Français et Britanniques lors de la guerre d'Indépendance américaine ne parvient aux Caraïbes que deux mois plus tard et en Inde que plus de cinq mois après leur signature à Versailles<sup>1</sup>. Inversement, la date et l'heure prévues pour la fin des hostilités sur terre, sur mer et dans les airs sont facilement communiquées à la fin des deux guerres mondiales du xx<sup>e</sup> siècle, du fait à la fois des progrès techniques et de l'existence de coalitions.

12

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

Il convient de distinguer les préliminaires de la paix et la signature de celle-ci. Les premiers ne font advenir qu'une suspension des actions guerrières. Peut alors s'ouvrir un temps d'entre-deux, moment d'incertitude propice aux surprises, aux actions douteuses et aux interprétations aussi avantageuses qu'abusives, mais aussi occasion de reprise de contacts entre les anciens adversaires. L'exemple des Vikings montre la longueur des processus de paix et les étapes différentes qui les composent pour former une vraie pacification<sup>2</sup>.

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans le même temps, c'est la situation des marines ex-belligérantes qui se trouve redéfinie, parfois brutalement. La première guerre mondiale a vu des sorties de guerres prendre une tournure révolutionnaire, ainsi à Kronstadt et à Saint-Petersbourg en 1917, puis à Kiel en 1918. Pour le vaincu, la guerre perdue ouvre le temps de la cendre, de l'oubli des services, de l'inutilité, parfois des querelles et règlements de comptes. Pour les anciens marins privés de leur marine ou, si celle-ci existe encore, avec une marine réduite, quelle reconversion ? Les lendemains ne chantent pas : au-delà de la perte de prestige guettent le chômage et parfois le déclassement. Pour les militaires, c'est le passage obligé à la vie civile. Adieu la mer ? Si les quais et les bassins peuvent être désertés des navires qu'ils accueillaient avant-guerre, ils reçoivent parfois ceux des nouveaux maîtres. Après 1943, Naples voit les flottes américaines succéder aux parades navales mussoliniennes et Mers-el-Kébir, que les Français évacuent en 1967, soit dix ans avant la date prévue par les accords d'Évian, devient la principale base navale algérienne. De la France, il reste d'imposantes installations et un cimetière marin. En quelques points des rives méditerranéennes, depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, ici des tombes peu nombreuses, là des nécropoles, rappellent que la mémoire des survivants était une manière de s'extraire de la guerre sans oublier les défunts, un certain temps du moins<sup>3</sup>.

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



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

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

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

Le 1<sup>er</sup> novembre 1918, la Regia Marina ignorait-elle vraiment que le SMS *Viribus unitis*, le navire amiral austro-hongrois, avait déjà été cédé aux Slaves du Sud, lorsqu'elle envoya ses plongeurs le couler dans la rade de Pola? Toujours est-il que la disparition de ce *dreadnought* l'arrangeait bien. L'ex-marine de guerre austro-hongroise fut ainsi partagée entre les vainqueurs : Slaves du Sud, Italiens et Français principalement. Bien plus importante fut la question du devenir de l'imposante flotte allemande, à commencer par ses sous-marins qui, l'année précédente, avaient bien failli venir à bout de la Grande-Bretagne. L'article 22 de la convention d'armistice du 11 novembre 1918 imposait leur livraison aux Alliés et aux États-Unis<sup>4</sup>. Il restait à statuer sur le sort des bâtiments de surface. Le 21 juin 1919, la plupart des unités de la *Hochseeflotte* internées à Scapa Flow en Écosse se sabordèrent, au grand soulagement de l'Amirauté britannique qui redoutait de probables querelles pour leur répartition. Les clauses navales du traité de Versailles, signé sept jours plus tard, le 28 juin 1919, sont édifiantes : l'Allemagne n'avait pas le droit de construire des sous-marins ; elle pouvait seulement mettre en chantier une flotte comprenant un nombre limité de bâtiments de surface, contingentés en déplacement et en calibres. Même pour qui est dans le camp des vainqueurs, c'est souvent le temps des unités à bout de bord, des équipages épuisés, parfois susceptibles de se mutiner comme en mer Noire et à Toulon en 1919, des bâtiments tantôt trop nombreux et inutiles, tantôt trop rares.

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

Réformer : à court terme, c'est réduire les effectifs (bâtiments et hommes), faire le tri entre les unités qu'on est en mesure de conserver et celles qu'on désarme, vend, détruit. Passer sur le pied de paix : à quel rythme? avec quelles contraintes<sup>5</sup>? La réduction brutale des budgets entraîne l'interruption des commandes et des chantiers : des bâtiments seront ferrailés sur cale, d'autres reconvertis, d'autres encore dont la construction, certes poursuivie, va traîner. La sortie de guerre peut cependant être aussi l'occasion d'un exceptionnel

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

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

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

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

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

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

18

À un peu plus long terme, c'est tirer (ou non) un certain nombre de leçons du conflit qui s'achève. C'est le cas pour les matériels. Lesquels privilégier<sup>6</sup>? Une bonne image des leçons ambiguës de la Grande Guerre sur mer : si le rôle du sous-marin est reconnu, les navires de ligne cuirassés demeurent la colonne vertébrale des flottes de guerre.

En voyant plus loin encore, sortir de la guerre impose de prendre en compte les nouveaux rapports de force. Ainsi la conférence de Washington, ouverte en août 1921, se conclut par un traité de limitation des armements navals le 6 février 1922<sup>7</sup>. Elle voit la renaissance d'un « *two-power standard* » par et pour les États-Unis et la Grande-Bretagne, qui accepte une parité, nouvelle pour elle, avec les États-Unis. Les Anglo-Saxons pourront construire chacun 525 000 tonnes de navires de guerre ; le Japon est limité à 315 000 tonnes ; ce règlement se fait au détriment des marines secondaires, la France et l'Italie à qui ont été autorisés 175 000 tonnes. Le traité précise également les types de bâtiments, leurs tonnages et les calibres maximum, se fondant d'ailleurs sur les raisonnements des experts qui considèrent toujours, en 1922, le cuirassé comme le *capital ship* des marines de guerre.

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

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

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

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

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

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

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

## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages  
parus dans la collection « Histoire maritime »  
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

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

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au xviii<sup>e</sup> siècle  
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. L'Instrument naval

tome II. L'Opérationnel naval

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du xv<sup>e</sup> siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

xv<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au xix<sup>e</sup> siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique  
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux  
De la guerre d'Amérique à la Restauration  
1780-1830  
Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez  
Une concession française en Égypte  
1888-1956  
Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale  
du xviii<sup>e</sup> siècle à nos jours  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes  
L'essor d'une grande compagnie de navigation française  
1851-1894  
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane  
1745-1805  
Robert Larin  
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer  
Le sixième continent  
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine  
Voyage à travers le monde particulier des galères  
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François Ier  
Recherches et documents d'archives  
Max Guérout & Bernard Liou



À la mer comme au ciel  
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne  
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes  
xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres  
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du xvii<sup>e</sup> siècle

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

27. Mer et techniques
26. Financer l'entreprise maritime
25. Le Navire à la mer
24. Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours
  - 22-23. L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au xxe siècle
  21. Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine
20. La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir
19. Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du xixe siècle
  18. Travail et travailleurs maritimes (xviii-xxe siècle). Du métier aux représentations
  17. Course, piraterie et économies littorales (xve-xxie siècle)
  16. La Puissance navale
15. Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours
  14. Marine, État et Politique
  13. La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviiiè siècle
  12. Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux
- 10-11. La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation
  9. Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge
  8. Histoire du cabotage européen aux xvie-xixe siècles
  7. Les Constructions navales dans l'histoire
  6. Les Français dans le Pacifique
  5. La Marine marchande française de 1850 à 2000
  4. Rivalités maritimes européennes (xvie-xixe siècle)
  - 2-3. L'Histoire maritime à l'Époque moderne
  1. La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790



Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 28  
Sortir de la guerre  
sur mer

Olivier Chaline,  
Tristan Lecoq  
& Patrick Boureille

Lancée par les historiens de la première guerre mondiale et envisagée sous un angle principalement terrestre, la notion de « sortie de guerre » est-elle pertinente pour les conflits maritimes ? Si oui, de quelle manière ? Au-delà du retour des combattants et des mémoires du conflit, la logique de milieu se fait ici très fortement sentir. Les espaces ne sont pas les mêmes et les temporalités non plus. Comment faire savoir, parfois à l'autre extrémité du monde, que les hostilités sont suspendues ou s'achèvent ? Qu'advient-il des conditions de navigation et des circuits commerciaux, parfois redéfinis, propres au temps de guerre ? Le retour à la paix est-il si attrayant ? Que faire des navires de guerre désormais trop nombreux, ceux des vaincus mais aussi ceux des vainqueurs ? Et des personnels désormais inutiles ? Quelles leçons tirer du conflit, aussi bien en termes de matériels, que d'opérations navales ou de coopérations avec des alliés ? Autant de questions auxquelles répondent une série d'études, du Moyen Âge viking à la fin de la Guerre froide.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Couverture : Atelier Papier

25 €

979-10-231-0641-1