



Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer

**Revue
d'histoire
maritime**

28

Sortir de la guerre sur mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

Tirés à part :

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

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

SUP

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

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

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

sup@sorbonne-universite.fr

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

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

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

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

Comité scientifique

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

Secrétariat de rédaction

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

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

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

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	6

DOSSIER SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

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

VARIA

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

CHRONIQUES

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

COMPTES RENDUS

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

Éditorial

Olivier Chaline

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

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

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

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

Bonne lecture!

Varia

POUR UNE HISTOIRE
DES MODÈLES TECHNIQUES PORTUAIRES
(XIX^e-XXI^e SIÈCLES)

Bruno Marnot

Professeur à l'université de La Rochelle – LIENSs

Cet article cherche à prolonger et approfondir une réflexion entamée depuis plusieurs années à propos des relations entre ports, techniques et innovation¹. Sur le plan historiographique, elle s'inscrit dans le sillage de l'histoire des techniques et de l'histoire de l'innovation²; sur le plan bibliographique, elle s'inspire des réflexions stimulantes et des modélisations formulées par les spécialistes de la géographie portuaire³. Cette dernière a notamment élaboré de fructueux concepts et modèles pour comprendre l'évolution spatiale des ports de l'ère contemporaine qui à partir du XIX^e siècle a inauguré un nouveau « long cycle de vie portuaire », comme l'a justement écrit Jacques Charlier. Toutefois, les modèles diachroniques d'évolution spatiale des ports ont, selon nous, minoré la dimension technique qui apparaît, au regard de la longue durée, comme le critérium intrinsèque des organismes littoraux et fluvio-maritimes de l'ère industrielle. Une première partie sera consacrée au rappel des modèles canoniques élaborés par la géographie portuaire, en montrant leurs

- 1 Voir Bruno Marnot, *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2011; *id.*, « L'irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au XIX^e siècle : les bifurcations d'une trajectoire d'innovation », *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 23, décembre 2012, p. 20-33, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : http://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_23/articulo23_02.pdf; *id.*, « L'adaptation des ports de l'Europe de l'Ouest à la mondialisation du XIX^e siècle », *Géotransports*, n° 4, 2015, p. 7-14, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/mond.142.0195>; *id.*, « À voile et à vapeur, les ports maritimes en transition au XIX^e siècle », dans Yves Bouvier & Léonard Laborie (dir.), *L'Europe en transitions. Énergie, mobilité, communication (XVIII^e–XIX^e siècles)*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2016, p. 141-168.
- 2 Sur les récentes évolutions historiographiques en ce domaine voir Pascal Griset & Yves Bouvier, « De l'histoire des techniques à l'histoire de l'innovation. Tendances de la recherche française en histoire contemporaine », *Histoire, économie et société*, vol. 31, n° 2, 2012, p. 29-43, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/hes.122.0029>.
- 3 Voir en particulier Brian S. Hoyle & David Hilling (dir.), *Seaport Systems and Spatial Change. Technology, Industry and Development Strategies*, Chichester, John Wiley and Sons, 1984; Brian S. Hoyle & David A. Pinder (dir.), *European Port Cities in Transition*, Londres, Belhaven Press, 1992.

apports majeurs mais aussi leurs insuffisances respectives. Le deuxième temps de la réflexion consistera à réfléchir sur les modalités de l'innovation technique dans les ports depuis le début du XIX^e siècle, tandis qu'un troisième temps proposera une esquisse de schéma général de modèles techniques successifs dans les ports, régulièrement reconfigurés par les pressions de l'économie des échanges et des transports intercontinentaux.

LE PRIMAT DES MODÈLES GÉOGRAPHIQUES

194

Il revient aux seuls géographes d'avoir, jusqu'à présent, proposé des modèles s'approchant d'une théorie générale des transformations des ports contemporains. Ces modèles sont d'un intérêt majeur pour l'historien du fait portuaire en raison de leur dimension diachronique. James Bird, l'un des pionniers de la géographie portuaire, fut le premier à proposer un schéma général d'évolution en 1963⁴, soit juste avant la révolution du conteneur. En se fondant essentiellement sur le cas des établissements britanniques, il proposait un modèle diachronique dans lequel il repérait six phases. La première d'entre elles correspondait au site primitif où les deux entités, villes et ports, étaient en contact et vivaient dans une étroite osmose. La deuxième phase correspondait à une extension du port aux marges de la ville par adaptation aux berges fluviales. Celles-ci se trouvaient équipées dans un troisième temps avec la construction de darses et de môles. Puis survenait la construction des premiers bassins à flot, suivis de celle de docks-entrepôts. La dernière phase correspondait à l'âge industriel caractérisé par la multiplication des terre-pleins spécialisés.

Ce modèle, que James Bird a judicieusement nommé *Anyport*, demeure une référence abondamment citée par la littérature *ad hoc*, de même qu'il continue à inspirer plusieurs avatars élaborés par des auteurs qui ont tenté de l'appliquer à différentes régions, européennes pour l'essentiel. Il n'est pas surprenant que les adaptations du modèle original se soient appliquées aux estuaires puisque, comme l'avait noté André Vigarié, *Anyport* valait surtout pour les organismes de couloirs estuariens et s'adaptait plus difficilement aux équipements de front de mer⁵. Cela constitue en soi une première limite au modèle.

Ainsi, Madeleine Brocard, Bruno Coquard et Pascal Mallet ont-ils proposé en 1995 un « chorotype de l'estuaire européen », même si en l'occurrence les auteurs concentrent leur analyse sur l'estuaire *stricto sensu*, savoir l'embouchure⁶.

4 James Bird, *The Major Seaports of the United Kingdom*, London, Hutchinson, 1963.

5 André Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979, p. 434.

6 Madeleine Brocard, Bruno Lecoquierre & Pascal Mallet, « Le chorotype de l'estuaire européen », *Mappemonde*, 1995-3, p. 6-7, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : <https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M395/ESTUAIRE.pdf>.

Les auteurs prennent acte du fait que la ville historique de fond d'estuaire n'est plus au centre du « système estuaire », à propos duquel ils établissent deux constats. Le premier est qu'en Europe les villes, les industries et les infrastructures de transport se situent le plus souvent sur la rive droite, ce qui introduit de ce fait une dissymétrie spatiale en matière d'équipement. Surtout, les auteurs concluent que « le déplacement des activités vers l'aval est [...] la plupart du temps terminé⁷ ». Par conséquent, la dynamique estuarienne repose désormais sur la liaison entre les deux berges. À la logique longitudinale amont-aval se substitue une logique transversale rive droite / rive gauche. La carte-modèle ainsi proposée de l'estuaire européen peut être comprise à la fois comme un prolongement et une actualisation fin-xx^e siècle du modèle *Anyport*.

Si l'une des forces explicatives du modèle de Bird réside bien dans la description d'un processus diachronique de séparation entre ville et port, la datation des différentes étapes de l'évolution morphologique des territoires portuaires demeure assez lâche. La chronologie d'ensemble couvre l'âge de l'industrialisation des sociétés européennes. La déclinaison du chorotype de l'estuaire européen à la Basse-Seine par Bruno Lecoquierre raffine le modèle originel à plusieurs titres. L'auteur propose en effet un nouveau séquençage en quatre périodes, chacune d'entre elles étant le résultat d'un type de crise spécifique (naturelle, politique, économique). En deuxième lieu, davantage de précisions sont apportées dans la chronologie. Le passage de la période 1 à la période 2 s'explique par une crise de type « naturelle » liée à l'envasement de l'estuaire qui a rendu l'accès au port de fond d'estuaire plus difficile. Du reste, cette situation prévalait déjà sous l'Ancien Régime dans de nombreux ports, tels que Nantes ou La Rochelle. La période 2 se caractérise par des travaux d'endiguement et d'aménagement des chenaux estuariens afin de maintenir les accès des ports d'amont, alors qu'on multiplie dans le même temps les avant-ports à proximité du littoral. Cette phase correspond pleinement à celle du xix^e siècle. La période 3 correspond au développement industriel, permis par l'existence de ports accessibles aux navires de fort tonnage et au développement des accès terrestres vers les ports d'aval. Bruno Lecoquierre situe cette séquence entre la fin de la première guerre mondiale et le premier choc pétrolier de 1973, mais il nous semble qu'elle a plutôt débuté dans la deuxième moitié du xix^e siècle, tant dans la Basse-Seine qu'en Basse-Loire et, à moindre titre, dans l'estuaire de la Gironde. Le passage de la période 2 à la période 3 ne relève pas d'une « crise politique » mais bien d'une « crise économique », au sens littéral du terme, liée aux mutations commerciales et techniques des systèmes de transport des

7 *Ibid.*, p. 7.

années 1850-1914. En fait, les périodes 2 et 3 sont confondues en une seule et longue séquence qui se prolonge jusqu'au deuxième tiers du xx^e siècle.

Sans amoindrir son intérêt heuristique, le modèle *Anyport* comporte un certain nombre de limites. En dépit de ce qu'a pu écrire Jacques Charlier, le modèle *Anyport* a été pensé en fonction des ports estuariens et apparaît difficilement transposable aux organismes de front de mer⁸. En deuxième lieu, le processus de glissement des organismes portuaires vers l'aval n'est pas un phénomène strictement contemporain. L'observation de la dynamique spatiale des ports méditerranéens dans l'Antiquité montre de nombreux exemples de dédoublements, à l'image des complexes Arles-Fos ou, exemple plus célèbre, Rome-Ostie. À l'époque contemporaine, inversement, le glissement des activités vers l'aval n'a rien d'inexorable, comme le montre l'exemple du complexe portuaire argentin qui fut au xix^e siècle l'un des plus importants du monde par l'importance du trafic manipulé. Thomas Massin met en exergue une dynamique spatiale originale où l'essentiel de l'activité s'est progressivement concentré le long du Paraná en s'éloignant toujours plus de Buenos Aires⁹. Le port moderne de Rosario, ouvert à la circulation au début du xx^e siècle, se situe à près de trois cents kilomètres en amont de la capitale argentine et du port originel de La Plata.

196

En 1994, le géographe Jacques Charlier a proposé un autre modèle qui combinait celui de Bird avec un modèle temporel. Sans que la référence soit explicitement mentionnée, le modèle chronospacial proposé en 1994¹⁰ semble fortement inspiré de la fameuse théorie du cycle de vie du produit élaborée par l'économiste américain Raymond Vernon en 1966¹¹. Selon une matrice à double entrée sites-temps, Charlier explique que l'évolution morphologique et spatiale des ports contemporains obéit à une succession inexorable de cinq stades « naturels ». Ainsi chaque site connaît-il successivement une phase de croissance, de maturité, d'obsolescence, d'abandon et de redéveloppement. La phase de croissance correspond à la construction des quais et des terminaux du fait de l'augmentation des trafics. La maturité est atteinte lorsque les terminaux travaillent à pleine capacité, n'ont plus d'espace pour s'étendre, mais répondent encore aux besoins des chargeurs. En revanche, au stade

8 Jacques Charlier, *Faire la ville avec le port – Guide des bonnes pratiques*, FEDER, s.d., p. 10.

9 Thomas Massin, « Dynamiques portuaires du littoral métropolitain du Paraná (Argentine) depuis 1990 », *Géotransports*, 2014-4, p. 25, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : http://geotransports.fr/Revue/no4/pp_15-36-Dynamiques-portuaires.pdf.

10 Jacques Charlier, « Anvers et le syndrome des Docklands », *Acta Geographica Lovaniensia*, vol. 34, 1994, p. 311-319.

11 Raymond Vernon, « International Investment and International Trade in the Product Cycle », *Quarterly Journal of Economics*, vol. 80, n° 2, 1966, p. 190-207, en ligne, consulté le 16 janvier 2020 : <https://www.jstor.org/stable/1880689>.

de l'obsolescence, les équipements ne répondent plus aux besoins et le port risque de perdre son attractivité. Vient alors l'abandon du site qui se traduit par la disparition de l'activité et l'apparition de la friche. Toutefois, une forme de résilience existe sous la forme d'une activité portuaire de type nouveau, telle que la reconversion des vieux bassins en ports de plaisance, ou sous forme de réaménagement urbain avec la requalification des structures désaffectées.

Sans manquer de pertinence, ce modèle a aussi fait l'objet de quelques critiques. Jacques Marcadon et Claude Comtois ont reproché sa rigidité, considérant que tout espace portuaire n'est pas fatalement frappé d'obsolescence, en raison notamment de la variabilité des trafics et de l'instabilité des relations économiques internationales. Dans certains cas, la notion « d'espace spécialisé adaptable » paraît plus appropriée. En second lieu, l'enchaînement des phases n'a rien d'automatique, de systématique ou de naturel. L'histoire contemporaine des ports compte de nombreux exemples d'équipements qui, pour des raisons diverses, apparaissent inadaptés, sous ou surdimensionnés et n'entrent jamais dans une phase de croissance¹². Il n'en reste pas moins vrai que le modèle des « cycles de vie portuaires » a deux mérites, l'un consistant à mettre en avant la problématique de la réversibilité des équipements portuaires¹³, l'autre à montrer l'accélération de l'obsolescence des équipements à l'ère industrielle.

En dépit de leurs limites intrinsèques, ces deux modèles canoniques conservent un caractère heuristique et opératoire, ne serait que parce qu'ils incluent un facteur explicatif central de la transformation des ports contemporains mais qui n'apparaît, dans l'un comme dans l'autre cas, que de façon minorée ou sous-jacente. Il s'agit du facteur technique qui est signifié dans les modèles de Bird et de Charlier par l'évolution des infrastructures dans l'évolution morphologique des organismes portuaires. Dans le modèle *Anyport*, les équipements infrastructurels accompagnent le glissement du port vers l'aval, tandis que le modèle chronospacial laisse entendre que le développement d'un nouveau site se traduit par la construction de nouvelles infrastructures. Ces deux modèles laissent de côté, du reste, les équipements superstructurels qui jouent un rôle aussi décisif que les infrastructures à la réversibilité plus problématique. Plus que toute autre considération, c'est sans doute la dimension technique qui singularise, en dernier ressort, les ports de l'époque contemporaine.

12 Jacques Marcadon & Claude Comtois, « Le modèle chrono-spatial appliqué aux villes portuaires maritimes françaises et chinoises », dans Fañch Roudaut (dir.), *La Ville maritime. Temps, espace représentations*, Brest, UBO, 1996, p. 181.

13 Jacques Charlier, « The Regeneration of Old Port Areas for new Port Uses », dans Brian S. Hoyle & David A. Pinder (dir.), *European Port Cities in transition*, op. cit., p. 137-140.

L'unité du nouveau cycle de vie portuaire et sa spécificité par rapport aux époques antérieures résident foncièrement dans le contenu technique sans précédent des organismes littoraux et estuariens. En ce sens, les opportunités ouvertes par la révolution industrielle ont permis aux ports, comme à des secteurs croissants de l'économie, de franchir des paliers techniques jusqu'alors hors de portée. Comme l'a remarqué Antoine Picon, un véritable changement de « paradigme technique » s'opère dans la première moitié du XIX^e siècle avec le passage d'une architecture hydraulique héritée du siècle des Lumières et des enseignements de l'ingénieur Bélidor à la mise en place d'un véritable génie civil portuaire. Des techniques innovantes tendent dès lors à s'organiser en filières de plus en plus autonomes¹⁴. Pour mieux appréhender l'invasion progressive de la technique dans les ports, il faut, d'une part, comprendre les modalités constitutives de ce fait et, d'autre part, montrer le rôle de stimulus que joue à son tour le facteur technique sur les autres innovations et mutations qui affectent l'organisme portuaire.

Les modalités constitutives de l'invasion technique, tant infra que superstructurelles, sont liés aux transformations de l'économie globale et par suite à celle des transports. Les innovations techniques dans le cadre du port sont des réponses à des impulsions exogènes, fondamentalement dues à l'évolution des trafics en quantité (augmentation tendancielle du commerce intercontinental) en diversité (évolution de la nature des cargaisons) et en origine (multilatéralisation croissante des échanges), à la fois causes et conséquences d'innovations de tous ordres intervenues dans les moyens de transport maritime et terrestre : innovations techniques d'abord (capacité d'emport, vitesse, spécialisation des navires, des barges, des wagons, des camions), puis innovations dans le mode d'usage de l'espace (réseaux terrestres, lignes maritimes), innovations organisationnelles (*global carriers*, conférence de lignes, etc.) et innovations des conditionnements (tankérisation, conteneurisation) qui nous ramènent à l'innovation technique. Il est résulté de tout ceci une cohésion croissante de la chaîne de transports intercontinentaux, partant une baisse séculaire des taux de fret qui n'a pas été sans conséquence sur le coût de la séquence du passage portuaire au sein de l'équation globale des coûts de circulation.

14 Antoine Picon, « Les travaux maritimes : de l'architecture hydraulique au génie civil », dans Louis Bonillo (dir.), *Marseille, ville et port*, Marseille, Parenthèses, 1992, p. 36. On peut retenir la définition de Bertrand Gille pour qui une filière technique est une « suite d'ensembles techniques destinés à fournir le produit désiré, dont la fabrication se fait en plusieurs étapes successives ». Voir Bertrand Gille (dir.), *Histoire des techniques*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1978, p. 16.

Autrement dit, les grappes d'innovations schumpeteriennes dans les transports ont pour conséquence d'accélérer la compétitivité coût et de service des interfaces portuaires qui se trouvent entraînées dans une logique d'adaptation permanente (LAP)¹⁵. Celle-ci recouvre quatre aspects complémentaires :

1. Le premier concerne les trois types d'innovation qui sont à l'œuvre, selon des degrés d'accomplissement inégaux, dans les ports maritimes : des innovations d'abord d'ordre technique, affectant à la fois les infrastructures (chenaux d'accès, digues, bassins, quais, cales de réparation) pour accélérer les rotations des navires et des convois terrestres, et les superstructures (outillage pour transbordement, stockage des marchandises, gares de voyageurs) pour accélérer les opérations de transbordement, ce qui a des effets profonds sur les métiers de la manutention. Ces innovations techniques sont le préalable indispensable à la réussite d'un deuxième type d'innovations qui renvoie à la gestion des flux et de l'entreposage des marchandises. Enfin, les deux premiers types d'innovations aboutissent à mettre en œuvre de nouveaux modèles d'exploitation des établissements portuaires avec l'adaptation des structures décisionnelles. La réactivité des acteurs locaux ou nationaux aux pressions de l'économie globale se traduit par la mise en place d'une gamme et d'une succession de modèles de gouvernances portuaires, depuis le port-service (modèle étatique et dirigiste) jusqu'au port-privé (modèle *landlord port* néo-libéral)¹⁶.
2. Le processus des innovations décrit ci-dessus s'inscrit dans un espace constamment et profondément remodelé. Les adaptations d'ordre spatial se traduisent par la dilatation des territoires portuaires, la spécialisation toujours plus poussée des espaces de travail et *in fine* très souvent la séparation de corps entre le port et la ville.
3. Le caractère sélectif du procès d'adaptation se caractérise par une polarisation croissante des flux autour des ports les plus compétitifs qui correspondent en général aux organismes les plus puissants ; et par des programmes de financement des équipements au profit des organismes déjà puissants, ce qui renforce le phénomène de polarisation des flux.
4. Le procès d'adaptation est à sens unique. Les innovations introduites dans les ports de commerce sont dépourvues de réciprocité ou d'interactivité avec les facteurs exogènes qui les ont commandés. Autrement dit, les innovations portuaires n'exercent jamais d'influence sur le fonctionnement des modes

15 Bruno Marnot, « L'adaptation des ports de l'Europe de l'Ouest à la mondialisation au XIX^e siècle », art. cit., p. 1-14.

16 Sur l'adaptation de la gouvernance portuaire voir Éric Foulquier & Christine Lamberts (dir.), *Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale. Regards sur les pays d'Europe du Sud*, Paris, CNRS éditions, 2014.

de transport maritimes et terrestres qui imposent leurs choix techniques, tarifaires et commerciaux. Les organismes portuaires sont placés dans un rapport croissant de subordination à des opérateurs de plus en plus globaux.

De la logique d'adaptation permanente découlent trois nouvelles réalités de l'économie portuaire : en premier lieu, un décalage permanent entre les évolutions rapides de l'économie globale et le temps de réponse nécessairement plus long pour équiper les établissements ; en deuxième lieu, un climat d'incertitude lié à la sédimentation des défis qui engendre une culture de l'anticipation chez les ingénieurs ; en troisième lieu, une planification des équipements qui engage la trajectoire technique et économique de chaque sur le long terme. Tout programme d'investissement est un pari sur l'avenir¹⁷.

200

Mais c'est bien l'élément technique qui est la matrice de toutes les autres mutations portuaires, qu'elles soient de nature spatiale, organisationnelle ou gestionnaire. Le port contemporain peut être identifié comme un complexe technique localisé au sein duquel se combinent plusieurs filières techniques interconnectées qui font naître un ensemble économiquement viable et fonctionnel. Plus profondément, le port est un complexe technique qui s'insère dans un système technique, au sens où le définit Bertrand Gille, à savoir « un ensemble de cohérences aux différents niveaux de toutes les structures, de tous les ensembles et de toutes les filières » à un moment donné¹⁸. L'instabilité fondamentale des systèmes techniques de l'époque contemporaine, souvent assimilés aux successives révolutions industrielles, fait aussi des ports des complexes techniques instables, donc dynamiques et évolutifs. À l'image des systèmes de transport, les ports entrent bien au XIX^e siècle dans une dynamique de croissance schumpeterienne, dont le stimulus n'est pas l'entrepreneur-innovateur mais les pressions de l'économie globale qui sont à l'origine d'un processus de « destruction créatrice » (*schöpferische Zerstörung*) reconfigurant en permanence les complexes portuaires. À l'apparition d'innovations en grappe, qui forment progressivement un nouvel ensemble cohérent, succède une phase de maturité puis apparaissent les limites du système technique portuaire qui se traduit par l'abandon ou la requalification des équipements infra- ou super-structurels, en même temps qu'apparaissent les filières techniques constitutives du futur complexe technique. Se dégagent ainsi trois modèles historiques successifs.

17 Bruno Marnot, « L'irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au XIX^e siècle », art. cit., p. 20-33.

18 Bertrand Gille, *Histoire des techniques*, op. cit., p. 19.

Les hommes du XIX^e siècle ont eu clairement conscience qu'à une vision statique et immuable du port se substituait une conception dynamique, évolutive et presque biologique de l'organisme portuaire. En France, cette nouvelle perception fut bien résumée par l'ingénieur Pascal, le grand concepteur du nouveau port de Marseille, qui conceptualisa le programme de « port perpétuel » au sein duquel « les travaux se succèdent constamment »¹⁹. La littérature historique *ad hoc* a rendu compte du rôle central joué par la technique dans les ports contemporains, en particulier depuis l'ouvrage séminal dirigé par Adrian Jarvis²⁰. En France, certaines monographies ont interrogé le port contemporain à partir de l'adaptation de l'outil technique et des reconfigurations successives qu'elle a entraînées. Sont particulièrement représentatifs de cette démarche les travaux de Michel Croguennec sur Rouen, d'Anne Vauthier-Vézier sur Nantes et l'aménagement de la Basse-Loire et, de manière plus aboutie, la thèse de René Borruéy sur la construction du port moderne de Marseille²¹.

Trois configurations techniques se sont succédé entre le début du XIX^e siècle et la fin du XX^e siècle. Précisons d'emblée qu'elles se sont à chaque fois formées dans le monde occidental et qu'elles ont affecté peu ou prou l'ensemble des ports du monde, avec des décalages chronologiques plus ou moins importants selon les endroits. Pour être plus précis, la contagion s'est opérée de façon préférentielle vers les grands ports car, par définition, le complexe technique est l'apanage des grands organismes dotés de plusieurs fonctions, manipulant des trafics importants et variés. En outre, ces trois configurations techniques représentent bien des modèles dans la mesure où chacun d'entre eux symbolise un optimum technique qui n'est pas toujours intégralement observable dans la réalité.

La première configuration technique portuaire de l'ère contemporaine peut être qualifiée de « modèle du port à l'anglaise²² ». Cette phase qui couvre globalement la période 1820-1870 est celle des améliorations constantes

19 Discours de réception prononcé à l'Académie de Marseille par l'ingénieur Pascal, 21 mai 1865. Cité par Marcel Roncayolo, *L'Imaginaire de Marseille, Port, Ville, Pôle*, Marseille, CCIM, 1991, p. 307.

20 Adrian Jarvis (dir.), *Port and Harbour Engineering*, Liverpool, Ashgate, 1998.

21 Michel Croguennec, *L'Aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940 : contraintes, techniques et stratégies*, thèse de doctorat, université de Rouen, dir. Michel Pigenet, 1999 ; Anne Vauthier-Vézier, *L'Estuaire et le Port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2007 ; René Borruéy, *Le Port moderne de Marseille, du dock au conteneur (1844-1974)*, Marseille, CCIM, 1994.

22 Sur le rôle séminal joué par les ports anglais, et plus particulièrement celui de Liverpool, voir Gordon Jackson, « The Ports », dans Derek H. Aldcroft & Michael J. Freeman (dir.), *Transport in Industrial Revolution*, Manchester, Manchester UP, 1983, p. 177-209.

apportées à la navigation à vapeur, de l'essor des lignes maritimes et des réseaux ferroviaires. Ce premier modèle se caractérise par la diffusion des docks-entrepôts, la généralisation des bassins à flot, le mur de quai vertical maçonné et la généralisation des grues motorisées²³. Dans le « port à l'anglaise », l'effort est concentré sur l'accélération de la séquence de transbordement grâce à l'innovation fondamentale que représente le dock-entrepôt.

202

Toutefois, ce premier système technique portuaire de l'époque contemporaine répond de moins en moins bien aux exigences nouvelles issues de l'amélioration de la chaîne de transport intercontinentale, de la prépondérance nouvelle du trafic de pondéreux et de l'essor du commerce de transit. La nouvelle phase d'adaptation correspond à l'apogée de la mondialisation du XIX^e siècle et au début de la deuxième révolution industrielle. Les réponses apportées par le génie civil, à partir des années 1870-1880, résident dans la mise au point de dragues puissantes et la construction de bassins de marée profonds qui permettent les mouvements de navire à toute heure du jour et de la nuit. Des structures d'entreposage plus légères (hangars en béton puis métalliques et stockage à l'air libre) sont mieux adaptées aux trafics massivement composés de pondéreux et aux nécessités d'un pré et post-acheminement plus rapide. Par conséquent, les appareils de transbordement gagnent en capacité (puissance, portée, hauteur), en mobilité, rapidité et souplesse d'utilisation, de même qu'ils se spécialisent toujours plus en fonction des types de fret à traiter, en même temps que naît la profession de docker. Les nécessités de l'acheminement et de l'évacuation toujours plus rapides des biens explique l'invasion des moyens de transport de tous types sur ou le long des terre-pleins : la voie fluviale, bien entendu, mais aussi les voies ferrées et, à partir de l'entre-deux-guerres, le camionnage automobile²⁴. En cet âge d'or du voyage transocéanique, l'intermodalité paquebot-rail s'impose aussi dans le transport de voyageurs avec la mise en place de gares maritimes dédiées. Pour être efficient, le multimodalisme portuaire suppose d'apporter des réponses aux nouvelles contraintes de gestion de l'espace et du temps de transit portuaire. En fin de compte, l'aménagement des terre-pleins est toujours plus rationalisé et standardisé, en même temps qu'on assiste à une spécialisation croissante des différents espaces de travail.

23 Pour plus de détails sur ce premier système portuaire de l'ère contemporaine voir par exemple la brillante analyse de René Borruy, *Le Port moderne de Marseille, op. cit.*, chapitres 2 et 3.

24 Sur l'essor du report modal mer-route voir par exemple Jean-François Grevet, « Du système modal au *global system*. Ports, hinterlands et acteurs du transport et de logistique en France et en Europe (XIX^e – XXI^e siècle), quelques lumières sur une histoire à venir », dans Jean-François Eck, Pierre Tilly & Béatrice Touchelay (dir.), *L'Europe du Nord à l'interface des économies et des cultures (XIX^e – XXI^e siècle)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2015, p. 97-116.

La logique du terminal spécialisé dans une fonction (avant-port de vitesse pour paquebots, bassins aux pétroles, etc.) s'affirme constamment. En outre apparaît une véritable fonction industrielle, justement repérée en son temps par Paul de Rousiers²⁵, avec l'installation d'usines de mécanique, de chimie et des premières formes de « sidérurgie sur l'eau ». Bref, les ports participent de plus en plus à la chaîne de transformation des biens dans un but de création de frets *in situ*. Mais c'est bien la cohésion croissante de la chaîne de transports intercontinentaux qui conduit à porter l'effort sur le pré- et post-acheminement dans les ports de l'ère tayloro-fordienne. Ces principes structurants demeurent à peu près inchangés jusqu'aux années 1960, avant que de nouvelles pressions de l'environnement global ne changent à nouveau la donne.

Le troisième modèle technique tantôt prolonge, en les approfondissant, des tendances antérieures, tantôt introduit de nouveaux principes de fonctionnement. Les zones industrialo-portuaires (ZIP) sont un exemple de l'invasion de l'industrie de base et d'équipement apparue dans la phase précédente. Selon des cycles qui leur sont propres, ces ZIP n'ont elles-mêmes cessé de se renouveler en générations successives jusqu'aux actuelles unités de construction et d'assemblage des énergies marines renouvelables (EMR). Toutefois, les principes de tankerisation, pour le transport des vrac liquides et solides, et d'unitisation des charges (conteneur, ro-ro) pour les divers ont produit une rupture sans doute plus décisive dans la configuration technique et spatiale des ports²⁶. Le port de l'ère globale est marqué dans ses fonctions, ses dimensions et son organisation par la révolution du contenant, dont le conteneur aux dimensions standardisées est le symbole par excellence²⁷. Avec ce dernier, le transbordement des marchandises diverses comble son retard technique par rapport à celui des pondéreux qui avait déjà atteint un optimum technique dans les ports de deuxième génération. Avec la tankerisation et plus encore la conteneurisation apparaît le principe de la chaîne de transport de bout en bout. Selon l'expression de Claude Fiore, le primat du contenant provoque le passage du multimodalisme à l'amodalisme dans la mesure où le véhicule, quel qu'il soit, devient un simple plateau porteur. Le principe du terminal s'en trouve exacerbé selon deux logiques : soit dans le cadre de vastes

25 Paul de Rousiers, « Les fonctions économiques des ports maritimes », *Revue économique internationale*, Bruxelles, déc. 1904, n° 4, p. 824-825.

26 La mise au point des pétroliers de type VLCC dans les années 1960 revêt des dimensions largement aussi révolutionnaires que le porte-conteneur. Cf. Benoît Doessant, *Le Transport maritime d'hydrocarbures. Les compagnies pétrolières françaises entre impératifs économiques et obligation de pavillon (1918-1998)*, thèse sous la dir. Pascal Griset, université Paris-Sorbonne, 2016, chapitre 5.

27 Sur l'impact de l'avènement du conteneur dans les ports voir Yehuda Hayuth & David Hilling, « Technological Change and Seaport Development », dans Brian S. Hoyle & David A. Pinder (dir.), *European Port Cities in transition*, *op. cit.*, p. 40-57.

organismes polyfonctionnels où chaque terminal joue le rôle d'un port dans le port, soit dans le cadre de ports monofonctionnels ultraspécialisés, tels que les ports d'éclatement des conteneurs ou les ports-relais d'hydrocarbure. Du reste, l'automatisation toujours plus grande des opérations de transbordement a pour conséquence de diminuer la part de la manutention humaine et de conduire la profession de docker vers des compétences toujours plus techniques. La logistique et un secteur tertiaire haut de gamme étoffé deviennent l'apanage des grands ports.

1. Les trois modèles techniques portuaires contemporains

	Ports à l'anglaise jusque ca 1870	Ports de l'ère tayloro-fordienne ca 1880 – ca 1970	Ports de l'ère globale depuis les années 1970
Réception des navires	Bassin à flot	Bassin de marée	Bassin de marée
Entreposage	Dock-entrepôt	Hangars, silos, stockage à l'air libre	Citernage Bases logistiques
Transbordement	Grues motorisées (vapeur et pression hydraulique)	Grues mobiles et appareils spécialisés (bennes, élévateurs, pompes, aspireurs...) Chariot élévateur	Pipelines Portiques Chariot cavalier
Pré et post- acheminement	Voie fluviale, voie ferrée de quai	Voie fluviale, voie ferrée de quai, route	Voie fluviale, voie ferrée de quai, route
Rupture de charge lourde			logistique
diminuer le coût de la séquence portuaire → recherche de la fluidité → évanescence du bâti → outillage de manutention croissant			

CONCLUSION

La chronologie des mutations techniques portuaires s'accorde avec les grandes séquences techniques et économiques du monde contemporain. Il va de soi que le caractère un peu mécaniste du modèle d'évolution technique ci-dessus brossé à grands traits doit être testé et appréhendé à l'aune de chaque situation portuaire concrète, inscrite dans une temporalité et un espace précis. À titre d'exemple, son application pour les ports des espaces coloniaux laisse supposer de possibles décalages chronologiques par rapport aux ports européens qui servent de référence technique²⁸. Se pose non seulement la question de la diffusion des modèles techniques d'un port à l'autre ou d'un ensemble portuaire, régional ou national, à un autre, mais aussi celle de la transition d'un modèle à l'autre. Dans l'immense majorité des cas, le scénario de la rupture brutale est moins fréquent que le passage d'un modèle à l'autre sur le mode du fondé

²⁸ Daniel Castillo & Bruno Marnot, « La première modernisation portuaire au Sénégal : le rôle fondateur de Dakar (1880-1939) », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 19, « Les Amirautes en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle », 2014, p. 347-371.

enchaîné. Cela signifie que deux configurations techniques peuvent cohabiter plus ou moins longtemps au sein du même territoire portuaire. Les différentes configurations techniques portuaires de l'ère contemporaine sont à l'image des systèmes techniques qui « s'engendrent les uns les autres sans discontinuité²⁹ ». Par ailleurs, la problématique de l'effet taille se pose également dans le domaine de l'innovation technique portuaire. Faut-il, à la manière dont le concevait Schumpeter pour la relation innovation-firmes, associer l'accélération du rythme du changement technique à l'affirmation de méga-ports dont la taille permet, selon un cercle toujours plus vertueux, d'augmenter leurs avantages comparatifs en raison de la polarisation croissante des trafics sur les organismes les mieux équipés? La compréhension fine, au niveau de chaque port, des rapports entre un modèle de croissance et l'innovation technique peut permettre d'éclairer le « sentier de croissance » de chacun d'entre eux. Enfin, l'histoire des modèles techniques ne peut pas échapper à une histoire de la construction sociale des techniques, en restituant par exemple le rôle des parties prenantes respectives (acteurs, institutions, État) et les modalités de leur contribution³⁰.

205

29 François Caron, *Le Résistible déclin des sociétés industrielles*, Paris, Perrin, 1985, p. 215.

30 Histoire que nous avons esquissée à propos des ports français dans *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, *op. cit.*, 2^e partie.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au xviii^e siècle
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. L'Instrument naval

tome II. L'Opérationnel naval

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

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du xv^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

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

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

xv^e-xx^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au xix^e siècle

Bruno Marnot

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

Les Marines de guerre européennes
xvii^e-xviii^e siècles

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

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du xvii^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 28
Sortir de la guerre
sur mer

Olivier Chaline,
Tristan Lecoq
& Patrick Boureille

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

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

Couverture : Atelier Papier

25 €

979-10-231-0641-1