

numéro

10-11

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation*

Chaline – 979-10-231-1755-4



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
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 XX^e 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 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*

Revue 10-11 d'histoire maritime

La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5
Tranchant – 979-10-231-1733-2
Marzagalli – 979-10-231-1734-9
Marnot – 979-10-231-1735-6
Emmer – 979-10-231-1736-3
Harlaftis – 979-10-231-1737-0
Weber – 979-10-231-1738-7
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0
Lenhof – 979-10-231-1741-7
Polonia – 979-10-231-1742-4
D'Angelo – 979-10-231-1743-1
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8
Sarrazin – 979-10-231-1745-5
Sauzeau – 979-10-231-1746-2
Normand – 979-10-231-1747-9
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6
Amorim – 979-10-231-1749-3
Borde – 979-10-231-1750-9
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3
Bruneau – 979-10-231-1753-0
Vallejo – 979-10-231-1754-7
Chaline – 979-10-231-1755-4
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1
North – 979-10-231-1757-8
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

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

SOMMAIRE

Éditorial	
Jean-Pierre Poussou	5
Introduction	
Gérard Le Bouëdec	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
Mathias Tranchant	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
Silvia Marzagalli	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Bruno Marnot	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
Peter C. Emmer	63
L'histoire maritime en Grèce	
Gelina Harlaftis	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Klaus Weber	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
Gilbert Buti et Jacques Péret	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
Jean-Louis Lenhof	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
Amélia Polónia	175
L'histoire maritime en Italie	
Michela D'Angelo	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
Jean-Luc Sarrazin	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX ^e siècle	
Thierry Sauzeau	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
France Normand	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
René Taudal Poulsen	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
Inês Amorim	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
Christian Borde	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
Sylviane Llinares et Philippe Hroděj	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
Jean de Préneuf et Martin Motte	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
Jean-Baptiste Bruneau	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
Eduardo Aznar Vallejo	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
Olivier Chaline	389
Exploration, découverte et représentations	
Christian Huetz de Lempis et Claire Laux	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
Michael North	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
Philippe Haudrère	421
Bibliographie	423

RAPPORT DE SYNTHÈSE
« LA GUERRE SUR MER »

Olivier Chaline
Université Paris-Sorbonne

Les interventions et les discussions ont permis de dégager plusieurs points avec netteté.

Le mot même de guerre désigne des réalités différentes dans le temps et l'espace qui nous renvoient à des formes d'exercice de la violence très variées. Elles le sont dans le temps, puisque le tiers médian du xvii^e siècle marque un changement important avec la véritable mise en place de marines de guerre d'État dotées de navires spécialisés, appartenant à l'État qui paye aussi officiers et équipages, même si les chantiers de construction peuvent rester pour une part privés, comme en Angleterre. Avant cette période décisive, non seulement le monopole d'État sur la violence de guerre navale est inenvisageable, mais les navires, voire les flottes, sont en location, sans être conçus pour le combat et lui seul. Une telle situation n'est pas nécessairement le signe de l'impuissance maritime de l'État. Elle peut très bien être l'effet du choix délibéré d'une solution moins coûteuse et temporaire, comparable au recours au mercenariat à terre. C'est bien ce que nous ont montré E. Aznar, M. Tranchant et M. Bochaca. Dans l'espace, un même conflit peut juxtaposer des types d'opérations et de violence très différents. Il importe alors de distinguer selon les zones concernées. Ainsi les dernières années de la guerre de la Ligue d'Augsbourg voient-elles la France de Louis XIV mener une guerre d'escadre en Méditerranée, pratiquer la course dans les eaux européennes et utiliser les flibustiers aux Caraïbes. La paix peut aussi revenir dans les eaux européennes, mais ne pas s'étendre aux mers lointaines où les mêmes belligérants continueront de s'affronter : « *no peace beyond this line* ». Enfin, un même conflit peut se traduire par l'affrontement de plusieurs cultures de guerre, ici dans leur dimension navale.

La fréquence et l'ampleur du phénomène guerrier sur mer empêchent de considérer le temps de guerre simplement comme un temps d'anormalité désastreuse. Les remarques de S. Marzagalli à cet égard le montrent bien. Il s'avère impossible de limiter la violence de guerre sur mer aux seuls moments où, juridiquement parlant, règne l'état de guerre, déclaré de manière formelle. Rappelons uniquement qu'en novembre 1755 les hostilités entre la Grande-Bretagne et la France ont été ouvertes par la Navy longtemps avant la déclaration de guerre en bonne et due forme adressée par Louis XV à George II. Alors qu'on aurait tendance à voir dans la guerre une rupture, il faut bien constater la continuité de beaucoup des activités de temps de paix et également prendre acte des reconversions utilisant le même matériel et les mêmes moyens humains, parfois à d'autres fins et dans une autre zone. L'exemple de Saint-Malo sous Louis XIV, étudié par A. Lespagnol, était parfaitement éclairant (*Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, 2^e éd., Rennes, PUR, 1996). Il y a aussi tous les subterfuges destinés à éviter la capture et les pertes, comme les ventes fictives de bâtiments à des neutres et le recours au commerce de ceux-ci. Le temps de guerre est-il nécessairement catastrophique sur mer ? On pourrait le croire à examiner les courbes du trafic de plusieurs des ports de la façade atlantique française au XVIII^e siècle. Mais la guerre est aussi créatrice. Elle a indiscutablement ses bénéficiaires, grands et petits, grâce aux prises, aux salaires accrus, aux carrières accélérées ou tout simplement rendues possibles. Les effets sur les individus, les familles, les places marchandes et les ports de guerre, voire sur l'économie de tout un pays, doivent être pris en compte. N'oublions pas qu'on peut parfois faire très bien ses affaires, même lors d'une guerre perdue.

L'historiographie de la guerre sur mer n'est pas exempte de contraintes qui ont pesé, voire pèsent encore sur elle. On ne peut faire abstraction des enjeux politiques et militaires dans la manière dont nos devanciers ont étudié les guerres navales anciennes ou plus récentes. Que les auteurs soient marins ou universitaires, le choix des sujets, le ton du propos, l'orientation ne sont pas dus au hasard, comme nous l'ont opportunément rappelé J.-B. Bruno, J. Martinant de Préneuf et M. Motte. En France ou en Espagne, l'impact des guerres perdues, des crises, des guerres civiles et des révolutions, avec tous les mythes de la défaite, héroïque ou honteuse, et de la grandeur perdue, ont conduit à l'insistance marquée sur certains épisodes comme à d'assourdissants silences sur divisions et mutineries. Il fallait aussi parfois prouver qu'une marine de guerre était utile, indispensable même. La question pourrait alors se poser en ces termes : dans telle ou telle conjoncture, de quelle histoire une marine de guerre a-t-elle eu besoin ? Pour la Grande-Bretagne si souvent

victorieuse, on peut aisément mesurer le chemin parcouru entre les œuvres de William L. Clowes (*The Royal Navy : A History from the Earliest Times to the Present*, London, Chaham Publishing, 1897-1903, 7 vol.) puis de Julian Corbett (*The Campaign of Trafalgar*, London, Longmans, Green, 1919 pour la 2^e éd.) et la magistrale synthèse universitaire en cours de publication de N.A.M. Rodger (*The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, Harper & Collins, 1997, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Penguin, 2004). Reconnaissons qu'en France nous n'en avons pas l'équivalent. La prise en charge de l'histoire de la guerre sur mer par les universitaires hors des institutions navales officielles demeure très inégale d'un pays à l'autre, la France étant à cet égard mieux lotie que la R.F.A. Dès lors, l'adaptation des sujets d'étude a pu se faire en fonction des grandes tendances historiographiques, selon les modalités propres aux Annales ou ensuite à la « Nouvelle histoire ». L'étude des marins est devenue un des versants de l'histoire sociale, tandis que celle économique incluait l'analyse des routes et des stratégies commerciales. À un moindre degré, les problématiques concernant la défense et les relations internationales pouvaient s'étendre à la marine entendue comme instrument de la diplomatie. En histoire des techniques, on ne peut que constater l'inadéquation entre l'articulation académique des périodes moderne et contemporaine et la rupture que représente, au cours du XIX^e siècle, la substitution toutefois progressive de la vapeur à la voile, du fer au bois. S. Llinas a clairement mis en évidence comment, dans une histoire « moderne » élargie jusqu'à la fin de la voile, trois types d'objets avaient prioritairement retenu l'attention des chercheurs : le navire, les hommes, l'arsenal, tout en étant susceptibles de thèmes transversaux tels que la militarisation des littoraux ou la préparation de la guerre.

Qu'il soit maintenant permis au rapporteur de prendre un peu plus le large et de proposer quelques routes encore peu fréquentées mais pourtant dignes d'intérêt. Ne perdons pas de vue trois exigences.

- L'indispensable curiosité pour les marines et les histoires navales étrangères : anglaise, espagnole, néerlandaise, scandinave ou russe, voire turque, encore peu étudiées. Une dimension comparative est souvent précieuse, comme l'avaient bien montré M. Acerra et A. Zysberg avec un excellent manuel paru lors d'une question de concours mais destiné à une plus longue carrière (*L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997). Voyons aussi qui, des auteurs français, est traduit à l'étranger : essentiellement J. Boudriot, dont le *Vaisseau*

de 74 canons (Grenoble, Ed. des quatre seigneurs, 1973-1977, 4 vol., trad. anglaise, Rotherfield, Sussex, 1986-1988) a suscité l'admiration des Britanniques. N'oublions pas les sources conservées à l'étranger sur les ports, les navires et les marins français. L. Hellwinkel a rappelé dans sa communication l'apport des archives allemandes pour la seconde guerre mondiale.

- S'il a été ici peu question d'archéologie navale, il n'en demeure pas moins que les historiens ont beaucoup appris d'elle aussi bien sur la guerre sur mer que sur les constructions navales, la culture matérielle et la vie à bord. Rappelons seulement l'apport des fouilles de la *Mary Rose*, de la *Maidstone* ou du *Bismarck*. La vogue des reconstructions de navires historiques, l'*Hermione* ou d'autres, n'est pas non plus à négliger.
- Enfin, une plus grande ampleur de vue est à encourager. Les volumes consacrés par N.A.M. Rodger à la *Royal Navy* représentent un tour de force, tant par la période envisagée, du VII^e siècle à nos jours, que par l'effort de synthèse qui, à partir d'une bibliographie océanique, permet de traiter une matière immense en tenant à la fois les navires, les hommes et les opérations.

392

Au-delà de l'étude des gens de mer, des arsenaux, des navires, il reste à envisager la guerre en elle-même, sans s'en tenir à sa préparation ou à ses conséquences.

Un premier thème concerne la navigation, celle, individuelle ou en escadre, des bâtiments de guerre ou de ceux qui sont utilisés à des fins militaires. C'est l'occasion de revenir à la géographie et de consulter les marins. On ne peut se dispenser de réintroduire dans l'histoire de la guerre sur mer les conditions concrètes de la navigation : vents, courants, tempêtes, calmes, moussons, renverses de marées etc. À partir du XVII^e siècle, les journaux de bord nous aident. Dès lors se posent des questions essentielles auxquelles, trop souvent, l'historien n'est pas (bien) préparé : qu'est-ce qui fait qu'on arrive où on veut ou bien que cela s'avère impossible ? Pourquoi certaines navigations sont-elles interminables ou stériles ? Pourquoi peuvent-elles devenir des désastres sanitaires ? Pourquoi certaines manœuvres sont-elles ratées ? Tout cela doit être apprécié en fonction d'un type de bâtiment et d'un mode de propulsion donné ? En général, les Britanniques ont été beaucoup plus attentifs que nous à ces données, sans lesquelles les opérations militaires demeurent incompréhensibles.

Il est ensuite judicieux de s'intéresser à la mise en œuvre d'une force navale, car naviguer ensemble n'a rien d'évident. C'est déjà vrai avec des bâtiments

a priori homogènes, ce l'est plus encore en convoi ou bien s'il faut opérer en flotte combinée avec des bâtiments appartenant à plusieurs marines alliées. Dans ce cas, les problèmes sont aussi d'ordre diplomatique et font apparaître les buts de guerre, parfois divergents, des membres d'une même coalition. Étudier la mise en œuvre d'une force navale implique de tenir compte de plusieurs éléments. L'obéissance est le premier. Longtemps, elle fut une notion intermittente et conditionnelle. Quelle autonomie est reconnue aux différents acteurs ? Détailler les formations oblige à aller au-delà de la théorie, vers les questions concrètes de temps et d'espace pour réaliser une manœuvre, donc aussi vers l'entraînement d'un équipage mais aussi d'une flotte. Il y a aussi les transmissions avec les codes de signaux, les problèmes de visibilité une fois le combat engagé et les communications avec la terre, qui permettent ou non le contrôle par les autorités navales et politiques. Le ravitaillement d'une force à la mer est encore un aspect à considérer : faut-il des relais et des bases, des convois de ravitaillement ? On est alors conduit à envisager les vivres, les munitions, mais aussi à partir des années 1860 le combustible qui accroît la dépendance d'un bâtiment ou d'une escadre envers les ports.

Micro-société flottante comme groupe combattant, l'équipage mérite de plus amples investigations, selon la direction tracée par A. Zysberg (É. Barré et A. Zysberg (dir.), *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, actes du colloque de Tahihou en 1999, Saint-Vaast-La-Hougue, musée maritime de Tahihou, 2001). Qui l'a formé et dans quelles conditions ? Quel type de marins veut-on et qu'obtient-on pour de vrai ? La réponse varie au cours d'un conflit. La cohésion et l'obéissance sont des données essentielles liées aux langues utilisées, à la hiérarchie, aux postes occupés à bord, à la nourriture, aux salaires. Les épreuves affrontées en commun sont un élément essentiel dans l'évolution du moral : est-ce qu'elles soudent l'équipage ? Contribuent-elles, au contraire, à le disloquer ? Quelles sont les réactions face aux risques, à l'inaction, à la défiance envers les supérieurs ?

Le combat est ce que l'on croit connaître, ce sur quoi on répète indéfiniment les mêmes choses ou bien ce qu'on évitera soigneusement d'étudier. La bataille n'est d'ailleurs qu'une des formes prises par la violence de guerre sur mer qui peut aussi prendre la forme du débarquement, du blocus, du racket ou encore du sabotage. L'événement naval a des traits spécifiques bien marqués : il n'y a pas de champ de bataille mais plutôt une zone très vaste, contrairement à ce qui se passe sur terre. On n'est pas maître du terrain. Même si l'un des adversaires se retire, l'autre n'impose pas sa volonté aux flots. Il n'y a pas non plus de stabilité de la zone d'affrontement, car il suffit d'une saute de vent ou de la renverse de la marée pour que tout puisse rapidement changer.

L'équipage doit assurer à la fois la manœuvre et le combat. La distance de combat, si elle est au départ comparable aux données de la guerre terrestre avec une lutte château contre château, s'accroît rapidement à mesure que l'artillerie progresse, jusqu'à des duels d'artillerie entre adversaires qui cessent de se voir et ne s'appréhendent plus que sur des écrans. Impossible de faire l'histoire de la guerre sans celle des armes : l'histoire des techniques est aussi celle des gestes, des savoir-faire et de la discipline. La connaissance du pouvoir vulnérant et destructeur des armes implique celle des projectiles et des poudres. La réalité de la mise en œuvre du feu dans un espace réduit suppose de prendre en compte aussi bien les circulations à bord (on monte des gargousses et on descend des blessés) que la fumée, les manipulations dangereuses, les effets sur l'ennemi. Le contrôle de l'action, une fois celle-ci engagée, est un aspect trop souvent négligé, de même que la capacité à reprendre le combat le lendemain. Peut-on détruire l'adversaire ? Est-ce vraiment le but recherché ? Le mythe mahanien de la grande bataille décisive a durablement empêché de comprendre la manière dont raisonnaient les amiraux des XVII^e et XVIII^e siècles. Une *fleet in being* peut aussi être utile... Tout cela conduit à poser avec clarté cette question essentielle pour l'histoire de la guerre à l'époque moderne : qu'est-ce que, dans les conditions d'un conflit ou d'une époque, un instrument de guerre navale permet réellement de faire ?

Enfin, l'effort de guerre naval d'une puissance est à prendre en compte en tant que tel. Comment peut-elle tenir bon dans la durée ? Pourquoi peut-elle craquer sans bataille perdue ? L'exemple français de la guerre de Sept ans est très intéressant. Tim Le Goff a montré comment les captures et une épidémie dévastatrice ont contribué à fragiliser la flotte de Louis XV bien avant Lagos et les Cardinaux. Dans l'appréciation de l'effort de guerre, les questions financières occupent bien entendu une place majeure, aussi bien par les choix budgétaires (terre ou mer ?), que par la possibilité d'emprunter (jusqu'au moment où la dette navale écrase la marine) et encore de recourir aux capitaux privés, comme dans le cas de la course. Lorsque les limites de l'effort sont atteintes : faillites de sous-traitants et de fournisseurs, misères et révoltes surviennent dans les ports et parfois loin des côtes, en détruisant de précieux circuits économiques sans lesquels une flotte de guerre ne peut exister. Ceux-ci mettent en jeu aussi bien les intermédiaires commerciaux et les États neutres à l'échelle de l'Europe que le tissu industriel du pays en guerre. L'effort de guerre naval est aussi l'affaire, bien avant le déclenchement d'éventuelles hostilités, de groupes de pression, de comités de propagande faisant l'apologie de la puissance navale, ce qui nous conduit autant vers les

doctrines stratégiques ou tactiques que vers les mythologies nationales qui s'y rapportent parfois. La place des marins dans l'État est alors à considérer : princes protecteurs, amiraux, ministres ou députés. Quelle part ont-ils aux décisions majeures ?

En conclusion de ce rapport, il est possible de formuler trois remarques :

- L'étude de la guerre sur mer est une affaire trop sérieuse pour être laissée aux seuls militaires, mais les historiens universitaires ont tout à gagner à interroger et écouter les marins.
- Il est essentiel de comprendre comment les choses se font ou ne se font pas : la manœuvre d'un navire, le commandement d'une force navale, le maniement d'un canon etc. Techniques et savoir-faire ne doivent pas rebuter l'historien.
- Enfin la guerre n'est pas un objet clos, si bien que l'histoire-bataille traditionnelle n'est plus de saison, sur mer comme sur terre. Il est d'ailleurs mal venu de séparer complètement ces deux faces du phénomène guerrier, si bien qu'en paraphrasant le titre d'un ouvrage récent d'histoire maritime, il serait possible de dire « La guerre, la terre et la mer ». L'étude de la violence de guerre, ici maritime, loin de porter sur un objet opaque, donne beaucoup à voir, vérifiant cette promesse maximale qu'une main anonyme avait inscrite au temps de la première guerre du Golfe sur un mur près de chez moi en l'attribuant à Molotov : « la guerre, cette apocalypse étatique... ». Tout autant que les formes terrestres de la guerre, celles qui ont la mer pour enjeu et pour milieu nous en apprennent énormément sur les États, les sociétés, les économies, les cultures, autant de contrées souvent séparées de la planète des historiens.

