

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

Il Martin – 979-10-231-1861-2



**Revue
d'histoire
maritime**

16

La puissance navale

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-891-5

PDF complet – 979-10-231-1845-2

TIRÉS À PART EN PDF :

- Édito – 979-10-231-1846-9
- I Louvier – 979-10-231-1847-6
- I.1 Béjin – 979-10-231-1848-3
- I.1 Motte – 979-10-231-1849-0
- I.1 Bruneau – 979-10-231-1850-6
- I.2 Blondy – 979-10-231-1851-3
- I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0
- I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7
- I.3 Kouar – 979-10-231-1854-4
- I.3 Calanca – 979-10-231-1855-1
- I.3 Journoud – 979-10-231-1856-8
- II Poussou – 979-10-231-1857-5
- II Dana – 979-10-231-1858-2
- II Tanguy – 979-10-231-1859-9
- II Aumont – 979-10-231-1860-5
- II Martin – 979-10-231-1861-2**
- II Sadania – 979-10-231-1862-9
- II Boissarie – 979-10-231-1863-6
- II Moulinier – 979-10-231-1864-3
- II Lecarpentier – 979-10-231-1865-0
- Varia Martin – 979-10-231-1866-7
- Chronique Poussou – 979-10-231-1867-4
- Comptes rendus – 979-10-231-1868-1

Mise en page (2012) Compo-Méca

Version numérique (2021) : 3d2s/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 | 5 |
| Jean-Pierre Poussou | |

LA PUISSANCE NAVALE

| | |
|--|---|
| Puissance et impuissance navales en Europe et en Asie orientale : histoire, perceptions et débats Patrick Louvier..... | 9 |
|--|---|

NEPTUNE FACE À CLIO : LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DE L'HISTOIRE

| | |
|---|----|
| Position géographique, race et puissance maritime chez Gobineau et Vacher de Lapouge. Une interprétation raciale de la puissance maritime ? André Béjin | 19 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| La puissance maritime selon Lapeyrouse-Bonfils Martin Motte..... | 25 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| La Marine, « Cité terrestre » de l'amiral Auphan Jean-Baptiste Bruneau | 51 |
|---|----|

LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DES AUTRES

| | |
|--|----|
| La puissance navale de l'Ordre de Malte : un mythe pieux Alain Blondy | 67 |
|--|----|

| | |
|---|----|
| Confronter la « <i>Cherbourg Strategy</i> » aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) Patrick Louvier | 87 |
|---|----|

| | |
|---|-----|
| Les dissuasions atomiques navales française et britannique entre 1945 et 1972 : une relation à l'ombre des États-Unis Guy de Bakker & Patrick Boureille | 119 |
|---|-----|

COMMENT ÊTRE ET DEVENIR UNE PUISSANCE NAVALE

| | |
|---|-----|
| L'Inde et l'océan Indien : du sentiment de défiance aux vellétés d'appropriation Mehdi Kouar | 153 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| Les conceptions terrestre et navale de la défense côtière : Débat stratégique pour une marine chinoise en devenir (XVI ^e siècle) Paola Calanca..... | 167 |
|--|-----|

| | |
|--|-----|
| Le poids des représentations dans le processus de modernisation de la marine vietnamienne | |
| Pierre Journoud | 187 |

UNE JEUNE HISTOIRE MARITIME

| | |
|---|-----|
| Présentation | |
| Jean-Pierre Poussou..... | 206 |
| Entre Rennes et la mer, la navigation sur la Vilaine (fin xv^e siècle-début xviii^e siècle) | |
| Katherine Dana | 207 |
| La première raffinerie nantaise : la raffinerie du Coudray (1653-1694 ?) entre tradition et nouveauté | |
| Marion Tanguy..... | 209 |
| Le port de Granville et la guerre de course entre 1688 et 1815 | |
| Michel Aumont..... | 225 |
| Rochefort et les colonies au xviii^e siècle : une nouvelle approche pour l'histoire des arsenaux | |
| Sébastien Martin | 235 |
| Les ancres à jas de la façade atlantique maritime de l'Antiquité au milieu du xx^e siècle | |
| Marine Sadania..... | 239 |
| Les Bordelais du bout du monde : deux dynasties du grand commerce de l'Outre-mer, les Denis et les Ballande, entre Indochine et Océanie, trajectoires croisées, du début du xix^e siècle aux années 1950 | |
| Delphine Boissarie..... | 251 |
| L'essor des armements à la pêche industrielle rochelaise au début du xx^e siècle | |
| Henri Moulinier..... | 263 |
| Félix Amiot (1894-1974), une figure originale de grand entrepreneur, de la construction aéronautique à la construction navale : présentation des sources et perspectives de recherches | |
| Justin Lecarpentier..... | 275 |

VARIA

| | |
|---|-----|
| Les « ailleurs » de Rochefort : l'exotisme d'une ville-arsenal au xviii^e siècle | |
| Sébastien Martin | 287 |

CHRONIQUE

| | |
|---|------------|
| Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012) | |
| Jean-Pierre Poussou..... | 305 |
| Comptes rendus..... | 311 |

Une jeune histoire maritime

ROCHEFORT ET LES COLONIES AU XVIII^e SIÈCLE : UNE NOUVELLE APPROCHE POUR L'HISTOIRE DES ARSENAUX

Sébastien Martin
Docteur en histoire

Arsenal modèle de Louis XIV, Rochefort fut envisagé comme une pièce maîtresse du dispositif maritime de la France. À partir la guerre de la Ligue d'Augsbourg, à côté de la construction, de l'entretien et de l'armement des navires de guerre, Rochefort se vit aussi confier la mission particulière de ravitailler les colonies de la France. Souvent énoncée par l'historiographie, cette réalité fut longtemps un sujet en friche. Notre thèse¹ a donc consisté à reconsidérer ce qui forma longtemps un simple présupposé, plus souvent suggéré que réellement détaillé dans sa globalité.

Cadre de ce travail, le XVIII^e siècle offre un arrière-plan de choix à l'examen de la réalité rochefortaise. La période en question fut un temps d'exploitation économique poussée des colonies, au-delà de la simple prédation des ressources naturelles, ce qui impliquait une marine forte. À l'échelle locale, le XVIII^e siècle fut aussi l'époque où la mission coloniale de Rochefort acquit une certaine consistance.

Dans l'espace, l'aire coloniale rochefortaise, en dépit de l'absence de textes officiels la définissant, fut pour l'essentiel un monde atlantique, comprenant, jusqu'en 1763, la Nouvelle-France, à laquelle la Guyane peut être ajoutée, mais également les Antilles, avec la Martinique, la Guadeloupe, et Saint-Domingue, augmentées après la guerre de Sept Ans de l'île de Sainte-Lucie. En 1769, plusieurs possessions retirées à la Compagnie des Indes furent ajoutées au territoire de l'arsenal : Gorée, Juda, les îles de France et de Bourbon.

Parmi les sources disponibles pour cette étude, les premières pouvant être mentionnées sont bien évidemment les archives de la Marine conservées au Service historique de la Défense de Rochefort, avec la correspondance portuaire (sous-série 1 E) et les archives coloniales du port, cotées 1 R. Dans le fonds Marine des Archives nationales, d'autres sources ont été très utiles pour

¹ Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies (1723-1792)*, thèse pour le doctorat, université de Nantes, 2012.

appréhender la réalité de l'arsenal : la sous-série D2, relatives aux « travaux hydrauliques et bâtiments civils », et les fameux « Abrégés de la Marine »². Pour sortir de l'arsenal, les archives notariales ont également été consultées pour connaître les personnels de la marine à la ville. Dans le même esprit, certains fonds privés offrent bien des possibilités : c'est le cas des archives de la maison de commerce bordelaise Gradis, conservées aux Archives nationales³. À partir ou à cause de la physionomie de ces sources, des choix méthodologiques se sont imposés. Une exploitation raisonnée, à partir d'un échantillonnage par grappes d'années sur six périodes entre 1723 et 1792, a été pratiquée, ce qui a permis de nourrir plusieurs bases de données sur les cargaisons, les navires, ou encore les fournisseurs.

Au terme de notre étude, il a été possible de conclure que la Marine a bien dédié l'un de ses arsenaux au ravitaillement des colonies. La mobilisation nécessaire a laissé des traces. Qu'il s'agisse des 926 mouvements de navires ou des 38 000 migrants répertoriés, qui ne sont que des minima, l'arsenal, et plus largement la ville, portent indéniablement les marques de cette mission. L'on dispose avec Rochefort d'un nouveau point d'observation privilégié de la relation que la monarchie a entretenue avec la mer⁴, car en ces lieux se joua la partition de la France outre-mer.

Le bilan rochefortais appelle en outre à repenser la valeur des engagements maritimes et coloniaux de la France au XVIII^e siècle. La Marine opéra sans doute un assez bon choix en faisant de Rochefort son arsenal des colonies, d'autant plus que cela lui permit d'utiliser, de rentabiliser pourrait-on dire, des infrastructures de moins en moins adaptées au regard de l'évolution des navires de guerre au XVIII^e siècle. Cette relecture de la situation de Rochefort nuance ainsi bien des jugements négatifs quant à l'arsenal. Elle contribue à expliquer pourquoi la Marine maintint à Rochefort un arsenal en dépit de biens des inconvénients.

Ce nouvel éclairage est également important pour connaître les liens qui existèrent entre la Marine et l'économie au XVIII^e siècle. À travers le service des colonies, les fournisseurs de la Marine ont pu être approchés au plus près. Les retombées économiques issues du service des colonies permettent d'envisager sous un angle local quel put être le poids de la Marine dans le développement économique du royaume au XVIII^e siècle. À l'échelle de Rochefort, les colonies, et tous les trafics qu'elles autorisèrent, constituèrent un réel contrepoids à la monoactivité de l'arsenal. Cela montre ainsi que le monolithisme économique

2 Archives nationale (AN), fonds Marine, série G.

3 AN, fonds Gradis.

4 La remarque s'insère à la suite de l'opinion exprimée sur le littoral par Alain Cabantous, André Lespagnol, Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 10.

propre aux villes-arsenaux⁵ put parfois être dépassé, confirmant pleinement pour la France l'existence d'interactions entre Marine, économie et société⁶. Il est également établi que la mission coloniale de l'arsenal imprima un caractère particulier à la ville, permettant à ses habitants de vivre à l'heure des colonies.

Au final, si cette étude montre que, dans la quête de la puissance sur mer, la logistique eut sa part, tout autant que les hommes, les navires, et les finances, elle témoigne aussi de l'évolution des paradigmes en histoire maritime.

5 Gérard Le Bouëdec, Sylviane Llinarès, « Les arsenaux face aux enjeux géostratégiques atlantiques (XVII^e-XIX^e siècle) », dans Christian Herman (dir.), *Enjeux maritimes des conflits européens (XVI^e-XIX^e siècles)*, Nantes, Presses académiques de Nantes, 2002, p. 149-160.

6 Christian Buchet, *Marine, économie et société, un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 1999.

