

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

Il Dana – 979-10-231-1858-2



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

ENTRE RENNES ET LA MER, LA NAVIGATION SUR LA VILAINE (FIN XV^e SIÈCLE - DÉBUT XVIII^e SIÈCLE)

Katherine Dana

*Doctorante en première année à l'Université Bretagne-Sud
(Lorient, laboratoire CERHIO CNRS, UMR 6258)*

La Vilaine constitue une voie de navigation empruntée, au moins à partir du Moyen Âge, par de nombreuses embarcations ; ses rives sont déjà ponctuées de structures portuaires dont la principale, située à la transition entre les eaux fluviales et les eaux maritimes, est le port de Redon. En amont de cette ville, la Vilaine n'est alors que très difficilement navigable et la ville de Rennes, traversée par ce fleuve mais située dans ce secteur à faible tirant d'eau, ne bénéficie pas de la circulation fluviale, celle-ci ne pouvant l'atteindre. Dès le xvi^e siècle, Rennes s'engage donc dans d'importants travaux de canalisation, qui se matérialisent par la construction d'écluses : ils étendent de façon substantielle la capacité de navigation sur la Vilaine. L'objectif est clair : il s'agit de se placer dans l'aire de rayonnement du port de Redon et dans la continuité du trafic fluvial préexistant. Deux siècles plus tard, la situation s'est considérablement dégradée, et l'entretien de la partie aménagée du fleuve semble avoir été abandonné. La navigation sur la partie maritime de la Vilaine est, quant à elle, restée dynamique.

C'est l'histoire de la circulation sur la Vilaine durant deux siècles et demi qu'il s'agit d'étudier dans cette thèse. Les aspects concernant la vie des riverains dans la vallée de ce fleuve ont été volontairement écartés au profit d'une étude centrée sur la navigation, les échanges et la continuité d'un transport fluvio-maritime. Dans cet objectif, une analyse contextuelle et géographique est primordiale afin de définir un cadre aux déplacements sur la Vilaine. Il convient à la fois de prendre en considération les obstacles et les phénomènes naturels qui ont une influence sur la navigation, les embarcations, les travaux de canalisation, les constructions hydrauliques, ainsi que leurs phases de réparation. Tous ces éléments permettent d'étudier les difficultés de navigation, la fréquentation à but commercial de cette voie d'eau, ou encore l'intérêt porté à cet axe fluvial à travers les aménagements effectués.

Derrière la canalisation de la Vilaine ou tout simplement pour manoeuvrer les bateaux, un certain nombre d'acteurs, aujourd'hui méconnus, ne peuvent être ignorés. Dans ce travail de recherche, ils constituent un des principaux axes d'étude. Il s'agit notamment des bateliers et maîtres au cabotage, des marchands, des autorités qui exercent leur juridiction sur la Vilaine – par exemple l'abbaye Saint-Sauveur-de-Redon, les barons de Ciccé, le corps municipal rennais et l'amirauté de Vannes –, ou encore des riverains lorsqu'ils ont un rôle dans la navigation. Nous pouvons particulièrement citer les meuniers, dont les moulins sont associés, sur une même chaussée traversant le fleuve, à une écluse. L'ouverture des portes d'une écluse entraîne une diminution ponctuelle du niveau de l'eau et donc l'arrêt temporaire des moulins. C'est pourquoi les meuniers s'opposent parfois à l'ouverture d'écluses, bloquant de fait le passage des embarcations sur la Vilaine. Cela crée de nombreux conflits qui révèlent l'enjeu de la circulation sur la Vilaine et plus particulièrement, sur le plan économique, l'importance de cet axe de transport de marchandises tant sur le segment maritime, déjà utilisé depuis des siècles, que sur la partie canalisée jusqu'à Rennes dès le *xvi^e* siècle.

C'est d'ailleurs cet aspect économique qui constituera l'aboutissement de la réflexion menée dans cette recherche. De nombreuses questions sont en suspens ; tout d'abord, on peut s'interroger sur les produits transportés par le fleuve et dans quelles quantités, afin de mesurer l'importance de l'usage commercial de la Vilaine aux *xvi^e* et *xvii^e* siècles. Il faut ensuite aborder les transformations et les fonctions des ports, qui ponctuent les rives de ce fleuve au cours de cette période, ainsi que se pencher sur les problèmes d'approvisionnement et de débouchés pour des marchés locaux. Il est nécessaire de distinguer, dans un premier temps, la partie naturellement navigable de la Vilaine de la section canalisée qui s'ajoute ensuite, ouvrant un marché qui n'est pas négligeable : celui de la ville de Rennes.

Le corps municipal rennais, qui est à l'origine des importants travaux de canalisation de la Vilaine – édification de douze écluses –, souhaitait intégrer le nouveau port de Rennes à un commerce fluvial antérieur, faisant ainsi de Redon son avant-port. Des dépouillements d'archives montrent que, au moins dès la fin du Moyen Âge, le port de Redon est intégré dans un réseau beaucoup plus large que le strict cadre fluvial puisque des échanges sont réalisés avec des ports de la façade atlantique, notamment avec ceux de la Loire maritime. L'enjeu fut donc de placer Rennes dans un réseau de cabotage dont les avantages économiques escomptés devaient être importants. Les raisons de l'échec ou de l'abandon de cet objectif au *xviii^e* siècle restent à déterminer afin d'expliquer les nouveaux projets de canalisation de la Vilaine et les grandes difficultés, voire l'impossibilité, de naviguer désormais jusqu'à Rennes.