

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

Comptes rendus – 979-10-231-1868-1



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

- 30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
- 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
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

COMPTES RENDUS

Bruno Marnot, *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », Juillet 2011, 589 p.

Ce bel ouvrage, bien rédigé et très accessible, est une véritable somme sur l'évolution au XIX^e siècle des seize principaux ports français de première (7) et de deuxième catégorie (9), pour reprendre la classification légèrement revue (introduction de Saint-Nazaire, création du Second Empire) du comte d'Angeville en 1838. Cette approche globale, à la fois synthétique et comparative, est très neuve à côté des nombreuses monographies portuaires dont on disposait jusque là. C'est un sujet tout à fait important car le XIX^e siècle a été marqué sur le plan maritime, on le sait, par toute une série d'innovations techniques, économiques, géographiques, voire institutionnelles, qui ont complètement bouleversé l'organisation, les paysages, les horizons et les activités portuaires. L'avènement de la vapeur, celui des bateaux en fer un peu plus gros, la propulsion par l'hélice pour les navires – le premier vapeur à hélice français, *le Napoléon*, a été construit en 1842 par les chantiers Augustin Normand – ont complètement transformé les conditions de la navigation mais aussi celles du fonctionnement des ports. La construction des bassins à flot, celle de docks-entrepôts à grande capacité, la mise en place de moyens de manutention – grues – de plus en plus puissants vinrent en parallèle avec le développement des chemins de fer et de canaux qui élargirent l'hinterland des ports. Ceux-ci attirèrent de ce fait de nombreuses industries, y compris une première et modeste génération d'usines sidérurgiques « sur l'eau ». Tout ceci impliquait une réorganisation géographique des ports, avec, dans les grands estuaires par exemple, une migration vers l'aval des activités à partir du site primitif de fond d'estuaire qui marquait, jusque là, la fin de la navigation maritime en même temps que le premier pont sur le fleuve.

Mais il faut bien reconnaître, comme le montre fort bien Bruno Marnot, que dans le contexte de l'augmentation massive des échanges liée à l'ouverture du monde – la « mondialisation » du XIX^e siècle, surtout dans la période des années 1850 jusqu'à 1914 –, la France a perdu du terrain : les

ports français ont fortement reculé dans la hiérarchie des ports européens – déjà ! – qui a vu s’affirmer des ports comme Rotterdam, Anvers, Hambourg, Londres et quelques autres. Marseille, par exemple, troisième port européen en 1870 par le volume du trafic, avait rétrogradé à la sixième place en 1901.

C’était le résultat de l’insuffisance des investissements, réalisés non pas tellement en fonction des besoins et de la concurrence étrangère, mais de la situation du budget général. Il y a eu pendant un siècle, suivant l’expression de Bruno Marnot, conjonction « du gaspillage et de la laderie ». Le saupoudrage des crédits les rendait inefficaces. C’est l’ensemble du « triangle institutionnel » commandant les ports qui se révéla défaillant, qu’il s’agisse des chambres de commerce – dont le rôle décisionnel ne cessa de croître –, des Ponts et Chaussées assurant la maîtrise technique, mais surtout de l’État dont les plans successifs manquaient de continuité et se trouvaient souvent dénaturés par les contraintes imposées par les réalités budgétaires ou autres. Ce fut le cas dès le premier plan de modernisation des ports en 1837, mais aussi du fameux plan Freycinet de 1879, ou encore du programme Baudin de 1903.

312

Naturellement, chacun des 16 ports a sa spécificité : par sa taille bien sûr, par sa position géographique et les contraintes qui en découlent, par les orientations du trafic mais aussi plus subtilement par le rôle dans la société de la « culture maritime » qu’il peut générer. Bordeaux par exemple, sur qui Bruno Marnot doit publier incessamment une étude spécifique, s’individualise bien au sein de la catégorie des ports d’estuaire : c’est le seul à s’être doté de bassins à flot, c’est aussi celui où le remorquage et le pilotage coûtent le plus cher du fait des exigences de la navigation dans le long couloir estuarien. Mais c’est aussi l’un des ports qui a eu le plus de difficultés à passer du stade de grand port colonial associé à un large rayonnement européen – sa « vocation » au XVIII^e siècle – à celui de grand port industriel au XIX^e siècle. L’auteur montre bien aussi que le dynamisme des différents ports est fonction de celui des hommes, et il évoque un certain nombre de grands noms de négociants et d’armateurs qui ont été les moteurs de l’expansion commerciale. À Bordeaux, par exemple, les Balguerier-Stuttenberg, les Maurel et Prom, les Ballande et Tandonnet sont des noms indissociables de l’essor du commerce bordelais vers l’outre-mer, devenu l’un des fondements de l’activité portuaire.

Ainsi, appuyé sur un arsenal statistique sans faille, l’ouvrage de Bruno Marnot constitue une somme originale et indispensable pour comprendre les hésitations et les faiblesses de la politique maritime et commerciale de la France au XIX^e siècle. On sait bien d’ailleurs que toutes les contraintes et handicaps qui ont pesé sur les ports français au XIX^e siècle n’ont pas disparu au siècle suivant, et la lecture de ce beau travail d’histoire économique est singulièrement éclairante

aussi pour le géographe et le décideur en matière de gestion des ports, des espaces et des flux maritimes.

Christian Huetz de Lempis

Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste éditions, 2012, 330 p.

« Au ras des vagues » : c'est ainsi que Jacques Péret a voulu aborder la course, tant dans ses pratiques ordinaires que dans sa trame quotidienne. Au vrai, cette ambition affichée ne doit pas paraître modeste car l'inventaire lié à ces pratiques est particulièrement complet, ponctué d'encarts qui offrent aux lecteurs de précieux documents sur cette activité de reconversion par temps de guerre. Tout aussi important, cet ouvrage trouve sa place dans l'espace. Le dépouillement des archives de La Rochelle, de Rochefort, avec les retours parisiens, détermine la zone de prédilection. Le territoire d'observation, comme point de départ et point d'arrivée, se situe entre Loire et Gironde. Le passé corsaire de La Rochelle n'est plus à rappeler depuis les travaux de Marcel Delafosse et ceux plus récents de Mickaël Augeron, mais tout semblait porter à croire à l'endormissement de la cité sur le plan de la course après le terrible siège de 1628. Sans faire des littoraux vendéen, saintongeais et aunisien des lieux d'armements intenses, Jacques Péret, en revisitant tous les types de course, démontre que la loterie corsaire fonctionne, permettant de dégager parfois d'honorables profits, et quelquefois de réussir de gros coups tels les armements des frères Chegaray durant les guerres de la Révolution. Le terme de loterie incite à aborder la perte et l'échec. C'est le cas pour plusieurs armateurs. Plus souvent encore c'est le cas des équipages, de quoi expliquer les discrets pillages avant le retour de la prise, les désertions, voire les mutineries. C'est essentiellement à partir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg que la course, sous toutes ses formes, reprend une certaine vigueur. Ce sont plus de 400 prises ou rançons qui sont amenées à La Rochelle, avec des périodes fastes aux extrêmes, les deux derniers conflits louis-quatorziens et la période révolutionnaire jusqu'en 1802. Certes, la centaine d'armements sur une période de cinquante années de guerre n'y suffit pas. Ce nombre est atteint parce que La Rochelle joue un rôle de base relais : Dunkerquois, Malouins ou bâtiments du Roi y mènent des prises, escomptant une liquidation satisfaisante. À ce titre, la cité occupe une place non négligeable d'autant que ses voisines nantaise et bordelaise n'affichent pas vraiment de vocation corsaire, à l'exception de quelques épisodes souvent liés à la nécessité d'assurer la défense du commerce. Ce livre trouve naturellement sa place entre les études des grandes bases vouées à la course que sont Dunkerque, Saint-Malo, Brest avec ses armements mixtes d'un côté, Bayonne ou Saint-Jean-de-Luz de l'autre. L'auteur ne se contente

pas de ce créneau commode. Ayant pu visiter plus avant les archives liées à une soixantaine d'armements rochelais, il s'intéresse aussi aux corsaires ennemis, tantôt espagnols, tantôt zélandais, souvent anglais : ceux qui viennent chasser et finissent par être capturés. Non seulement cela lui permet de doubler son corpus et de réaliser de très intéressantes études tant sur les bâtiments employés que sur les équipages, les comportements sociaux tant collectifs que particuliers, mais aussi cela apporte une dynamique passionnante où interviennent également les victimes des deux bords. Du fait de campagnes lointaines, l'échiquier s'élargit et toutes les stratégies se déploient : depuis le petit capre anglo-normand jusqu'au vaisseau de guerre. Les étapes, le cycle de la prédation dirait-on, sont clairement débrouillées, depuis l'armement jusqu'au retour de la prise et du capteur. Elles varient peu à travers le temps : les mêmes ruses, les tactiques adaptées, la fortune de mer. La course est gourmande en hommes : gens de mer mais aussi terriens quand il le faut. La Rochelle peut compter sur le vivier humain concentré sur la Seudre. Les inscrits maritimes de l'amirauté de Marennes jouent un rôle actif dans la course rochelaise. L'aspect humain, cette vie de chien, n'est donc pas laissé de côté, au contraire. Les archives recèlent de quoi faire flèche de tout bois et reconstituer minutieusement tous les instants du « vivre à bord », l'exiguïté des lieux, la nourriture peu variée, la solitude, la monotonie et les risques de capture par un plus gros. Jacques Péret utilise toutes les cordes de cet arc corsaire pour livrer une étude originale, bien documentée, où le lecteur averti aura largement de quoi mieux comprendre, et le novice de quoi tout apprendre.

Philippe Hrodej

Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p.

Alors qu'une série de publications éclairent aujourd'hui les techniques de navigation, l'architecture navale ou les itinéraires nautiques, Jean-Marie Kowalski livre une approche originale du rapport des sociétés antiques à l'espace maritime. Le projet consiste à analyser les représentations spatiales, qu'il s'agisse de la mer ou de la terre vue de la mer. La gageure revient à affronter le mutisme des sources, puisque les cartes sont inexistantes comme les textes antiques abordant directement le sujet. L'écueil réside donc dans la complexe reconstitution de la perception de l'environnement par les hommes de l'Antiquité, en se fondant seulement sur des sources littéraires hétérogènes qui portent en filigrane les traces d'un savoir partagé. Les textes étudiés, en majorité traduits par l'auteur, sont tous en langue grecque, et s'inscrivent dans un arc chronologique tendu depuis la littérature homérique jusqu'à la géographie ptolémaïque, avec en outre un regard particulier porté à la *Géographie* de Strabon et aux divers périple.

L'espace concerné est essentiellement le bassin méditerranéen et le Pont-Euxin, avec parfois des références à des mers situées au-delà.

L'auteur met en œuvre de nouvelles méthodes d'appréciation de l'espace. Les concepts et données issus de la géographie, de la psychologie cognitive ou de l'ethnologie comparée lui fournissent une armature conceptuelle qui forge la richesse et la singularité d'une démarche apparentée finalement à de l'anthropologie des représentations. Ainsi, l'environnement maritime et littoral perçu par les hommes de l'Antiquité est abordé ici comme un espace hodologique, c'est-à-dire, selon les théories de la psychologie des perceptions, comme un espace, vécu, dynamique, défini par des itinéraires, des obstacles ou des résistances. Également emprunté à la psychologie cognitive, le concept et néologisme d'« affordance » pour désigner la fonction des entités spatiales dans l'organisation des itinéraires maritimes, permet d'exploiter le lexique des auteurs antiques dont aucun n'est spécialiste des questions maritimes, en s'affranchissant des classifications traditionnelles inopérantes.

L'ouvrage comporte trois chapitres. Intitulé « Du texte à l'élaboration d'une image du monde », le premier fait état des sources littéraires, d'Homère aux périples, en passant par Strabon et bien d'autres. Ses sources hétérogènes sont traversées par la représentation des espaces maritimes sans qu'elle soit directement sujet du discours. L'écho de l'épopée homérique chez de nombreux auteurs, tout particulièrement le scientifique Strabon, révèle non pas une forme de vérité sur les lieux de fiction mais plus largement une commune vision d'un univers. En outre, la multiplication des voyages au long cours à la période hellénistique puis à l'époque impériale romaine stimula la production de description d'itinéraires. Dans ces textes, le silence au sujet des savoirs techniques est interprété comme le signe de leur vitalité exprimée dans une transmission orale ininterrompue, fondée sur l'expérience des pratiques et sur la perception de l'environnement. La représentation des espaces maritimes en Grèce ne peut se comprendre qu'à l'aune de la place de la mer dans les activités humaines. Elle « envahit le champ de la production littéraire et artistique grecque » mais ses apparitions culturelles récurrentes contrastent avec la pauvreté des indications fournies. Ce paradoxe conduit l'auteur à se pencher sur la conception grecque des lieux à travers une analyse de la terminologie, du discours, et finalement des concepts géographiques.

Le deuxième chapitre, intitulé « Représentation du monde et expérience maritime », est le plus volumineux. L'apparente imprécision sémantique du lexique grec dans la définition des entités géographiques est ici étudiée dans la perspective de l'univers culturel grec. Quelques cas emblématiques, comme le cap Malée, fortement ancrés dans l'imaginaire collectif, montrent la manière dont ces lieux structurent l'espace, maritime et terrestre, selon des

critères essentiellement culturels. Abris, conditions météorologiques, dangers divers, piraterie participent de cette élaboration de l'espace. La question de la délimitation des multiples mers qui composent l'espace méditerranéen et pontique, lié aux régions terrestres et aux fleuves, relève là encore de la sphère culturelle. En l'absence de système technique d'aide à la navigation, le mode de description donne lieu à un développement sur l'espace conçu comme un itinéraire au sein duquel les lieux sont positionnés de manière relative. L'insularité occupe une place à part dans le réseau des lieux qui jalonnent la mer. Enfin, une approche plus spécifique des représentations d'Homère à Strabon met en évidence, au-delà des évolutions entre les deux auteurs, une « commune relation à l'environnement ».

316

« Un discours irréductible à celui de la carte et de la géométrie » est l'ultime chapitre qui explore tous les éléments d'information permettant de rendre lisible l'espace. Cartes et schémas à l'appui, l'auteur expose à partir de cas précis la complexité de la description du monde selon les points de vue de l'observateur. Les tentatives de reconstitution cartographique d'après les auteurs antiques, considérées comme « vues d'artistes », aussi commodes soient-elles, ne sauraient rendre compte des représentations spatiales proposées par les textes.

Le livre est ponctué de schémas et de cartes conçues comme des outils visuels permettant au lecteur de comprendre la manière dont les marins de l'Antiquité naviguaient et concevaient leurs déplacements. La riche bibliographie qui accompagne le texte, témoigne de l'ancrage d'un spécialiste de lettres classiques dans le large champ des sciences humaines. Enfin, à l'ouvrage est annexé un précieux lexique grec des termes et notions antiques relatifs à la navigation, à la géographie et à l'hydrographie.

Cet ouvrage exigeant fera date dans le paysage des publications sur l'univers maritime antique et, plus largement, dans le domaine des réflexions sur le rapport de l'homme à son environnement.

Laurence Tranoy