

Journées d'étude
Appel à communication
 26 et 27 octobre 2017
 AIHP GEODE

Université des Antilles, Campus de Schoelcher, Martinique

Les fréquentations maritimes militaires des Petites Antilles : Escadres, stations navales, navires du domaine et autres fréquentations liées aux missions géopolitiques (Fin XVII^e- années 1820)

Le XVIII^e siècle correspond très largement à l'apogée de l'économie atlantique, dont la contrepartie aux Antilles est le développement de la plantation esclavagiste. Considéré comme « *l'âge d'or de l'Atlantique coloniale* »¹, il est marqué par une intense fréquentation maritime, y compris militaire.

En effet, la prospérité coloniale apportée à l'Europe amène à chercher à défendre des intérêts impériaux, et cela très précocement en Espagne avec l'entretien d'une escadre spécifique du *Barlovento* -, « destinée à protéger le commerce des Isles et des côtes au vent de l'Amérique Espagnole »². Les autres puissances doivent de même intégrer les colonies dans leur stratégie globale. En France, le secrétaire de la Marine et des Colonies, Maurepas, dans son « Mémoire au Roi » de 1745 justifie même l'existence d'une marine de guerre par la nécessité de protéger le commerce qui « fait la richesse et conséquemment la puissance des Etats »³. Or, les affrontements récurrents entre puissance dans ce qui a pu être appelé la « seconde guerre de Cent Ans »⁴ semblent ouvrir un nouveau théâtre d'opérations permanent pour les marines de guerre aux Antilles⁵.

Une vision classique limite souvent le rôle des marines de guerre à la préparation de la bataille décisive dans la lignée de l'ouvrage classique du commodore Mahan *The Influence of Sea Power upon History*. Mais l'affrontement naval est rare et ne peut résumer à lui seul toute l'histoire navale, alors que les missions des marines sont beaucoup plus variées. On insiste ainsi largement sur les convois, fondamentaux dans « la bataille pour l'Atlantique »⁶. Toutefois, pour les navires, l'arrivée dans les mers chaudes ne correspond pas seulement à une escale. L'espace antillais a ses propres contraintes. La navigation peut être difficile et nécessite un apprentissage rigoureux comme l'apprend à ses dépens le maréchal d'Estrées qui naviguant de la Martinique à Cayenne en passant par Tobago, finit par faire naufrage aux îles d'Avès en 1678. De même, les conditions sanitaires sont difficiles pour les équipages, tandis que les navires eux-mêmes sont mis à rude épreuve par les tempêtes tropicales ou plus sournoisement, par le *teredo navalis*. De plus, une des conditions de la sécurisation des possessions coloniales est bien celle de la permanence d'une présence navale pour assumer les nombreuses missions que l'Etat lui assignait.

¹ Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique*, Paris, Perrin, 2007.

² Geronymo de Ustariz, *Théorie et pratique du commerce de la Marine*, Paris, Vve Etienne, 1753, p. 123.

³ BNF, NAF 9479, fol. 385.

⁴ L'expression, par bien des aspects, discutable renvoie néanmoins à une réalité objective de guerre fréquente. Voir par exemple François Crouzet, *La Guerre économique franco-anglaise*, Paris, Fayard 2007.

⁵ Voir la thèse de Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du sud (1672-1763)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991.

⁶ Patrick Villiers, *Revue Dix-huitième siècle*, 2001, p. 101-118.

On admet généralement l'existence de traditions nationales différentes. La France n'aurait pas développé d'infrastructures pérennes⁷; le rôle de Fort Royal à la Martinique ou du Cap-Français à Saint-Domingue mériterait pourtant d'être davantage interrogé. Au contraire, la Grande-Bretagne a développé des bases d'outre-mer⁸, à la Jamaïque, Spanishtown et Port Royal, et à Antigua, English Harbour⁹. L'Espagne a édifié un arsenal complet à La Havane, y construisant même une part notable de sa flotte. Comme facteur de différenciations, on doit également penser aux relations avec le reste du domaine colonial et à l'existence d'un hinterland ou non, qui rend possible d'autres voies de ravitaillement ou permet de trouver des ports-refuges dans des navigations à courte distance. Les considérations purement stratégiques sont également à prendre en compte, puisque l'époque correspond à la conquête de l'hégémonie navale par la Royal Navy¹⁰, à laquelle les autres protagonistes ont bien dû s'adapter. Enfin nous nous intéressons à la présence des navires militaires et de leurs équipages aux Antilles, des difficultés que cela implique en termes de logistique, de maintenance et de présence humaine. En parallèle la question porte aussi sur leurs multiples missions secondaires au cours de leur présence aux Antilles : contrôle, dissuasion, reconnaissance scientifique¹¹, autant de fonctions que peuvent jouer les navires du domaine, que ce soit des frégates en station ou des navires à la charge de la colonie. Cette journée d'étude offre donc autant de variations sur un même thème : les conditions de la navigation militaire aux Antilles.

Cette première journée d'études autour des fréquentations maritimes aux Antilles répond à un double objectif. Il s'agit d'abord de rendre aux marines militaires toute la complexité de leurs missions. À cet objectif s'ajoute celui de décentrer le regard et de considérer l'espace des Antilles non plus seulement comme une destination mais comme des mers parcourues de manière régulière par des navires qui devaient s'adapter aux différentes conditions de navigation qu'ils rencontraient.

Cette journée d'études s'inscrit dans le cadre d'un cycle portant sur les différentes formes de circulations maritimes aux Petites Antilles au sein du projet « Histoire et archéologie maritime des Petites Antilles » (HARCMAR) développé au sein du laboratoire AIHP GEODE. Les présentations proposées au cours de chacune de ces journées d'étude donneront lieu à une publication thématique consacrée au thème « Les circulations maritimes aux Antilles ». Les différents articles s'articuleront autour des thèmes des fréquentations et des circulations maritimes des Antilles, tout en interrogeant les cadres conceptuels de l'histoire maritime face à ces territoires insulaires situés entre océan Atlantique et mer des Caraïbes.

Octobre 2017

Les fréquentations maritimes militaires des Petites Antilles : Escadres, station navales, navires du domaine et autres fréquentations liées aux missions géopolitiques (Fin XVII^e - années 1820)

2018

Les fréquentations maritimes économiques : Cabotage, commerce intra caribéen et grand commerce aux Petites Antilles (Fin XVII^e – années 1820)

⁷ Reprenant cette vue, on peut citer notamment Martine Acerra, « *il n'existe pas aux Antilles françaises de bases-relais susceptibles d'offrir quelques infrastructures de secours* », in Eric Schnakenbourg et Frédéric Dessberg, *La France face aux crises et aux conflits des périphéries européennes*, Rennes, PUR, 2010, p. 138 ; Olivier Chaline, *La Mer et la France*, Paris, Flammarion, 2016, p. 151 : « *La France n'a jamais pris la peine d'aménager le moindre arsenal pour réparer et entretenir ses vaisseaux* ».

⁸ Daniel Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press 1965, p. 398-400.

⁹ Christian Buchet, « Révélateurs d'une détermination coloniale : les arsenaux anglais de l'espace caraïbe au XVIII^e siècle », *H.E.S.*, 1997, 16, 1, p. 125-151 ; David Plouviez « Relais, bases et ports coloniaux militaires : une projection mondiale à l'époque moderne » in Jean-François Klein et Bruno Marnot, *Les Européens dans les ports en situation coloniale XVI^e-XX^e siècles-*, Rennes, PUR Enquêtes et documents, 2014, p. 71-106.

¹⁰ N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean, London*, Penguin Books, 2006.

¹¹ Voir sur ce sujet par exemple : François Regourd : « L'expédition hydrographique de Chastenot de Puysegur à Saint-Domingue 1784-1785 » in Silvia Marzagalli et Hubert Bonin, (dir.), *Négoce, Ports et Océans XVI-XX^e siècles*, Pessac, PUB.

2019

Les fréquentations maritimes liées aux migrations : Les déplacements de population dans les Petites Antilles (Fin xvii^e – années 1820)

Appel à communications

- Les propositions de communication (titre de la présentation, résumé et court cv) doivent être retournées avant le 5 septembre 2017 à l'adresse suivante : jean-sebastien.guibert@univ-antilles.fr
- Une réponse sera adressée le 22 septembre 2017 aux auteurs des différentes propositions de communication.
- L'hébergement des intervenants sera pris en charge par le laboratoire AIHP GEODE, le déplacement reste à la charge des intervenants ou de leur laboratoire de recherche.

Comité d'organisation :

Jean-Sébastien Guibert (MCF, université des Antilles)

Boris Lesueur (Chercheur associé, université des Antilles)

En première page : vue du Fort Saint-Louis et de Fort Royal dans les années par A. Walley Light, 1815, TNA PRO WO/78/997/26 (extrait)

