



JEAN-SÉBASTIEN GUIBERT ET BORIS LESUEUR (DIR.), *NAVIGATIONS MILITAIRES AUX ANTILLES (1620-1820)*, PARIS, L'HARMATTAN, 2019, 240 P.

[Olivier Aranda](#)

Presses Universitaires de France | « [Revue historique](#) »

2022/4 n° 704 | pages 990 à 991

ISSN 0035-3264

ISBN 9782130835202

DOI 10.3917/rhis.224.0990

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-historique-2022-4-page-990.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Presses Universitaires de France.

© Presses Universitaires de France. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Enfin, l'un des derniers enjeux majeurs de ce livre réside dans son attention constante aux questions de régulation par les autorités des places de marché, des circulations des marchandises et des déplacements des acteurs. Les problématiques liées au contrôle et à la surveillance des denrées permettent aux auteurs de penser le marché comme un espace parcouru et contrôlé par des acteurs variés, qu'ils s'agissent d'un réseau de fonctionnaires inspectant chaque phase de l'approvisionnement à Bologne aux XIII^e-XVI^e siècles (A. Campanini) ; ou d'acteurs privés, publics ou semi-officiels qui cherchent à assurer la sécurité alimentaire à Bruxelles au XIX^e siècle (P. Scholliers). La question de l'expertise, ses motivations et ses applications, révèle également que la sûreté des marchés est étroitement liée à la quête de la qualité des denrées, des espaces et de l'environnement comme ce fut le cas pour le marché de Bologne (A. Campanini). L'étude de P. Rambourg qui distingue la « nécessaire nourriture » de la « nourriture choisie » à Paris à la fin du Moyen Âge ou celle de M. Bruegel qui différencie le « vrai repas » du « strict nécessaire » nous rappellent également les difficultés constantes pour l'historien d'identifier et de définir précisément les différentes gammes de qualité de produits alimentaires acheminés sur un marché.

En définitive, cet ouvrage a le mérite de mettre en lumière les essais, les réussites et parfois les échecs des autorités dans leur volonté de rationaliser la vie en ville, qui se structurait pour l'essentiel, autour et au moment des marchés. L'un des principaux apports de cet ouvrage collectif réside dans sa démarche, celle de penser le marché dans une perspective urbaine, à la croisée des enjeux économiques, politiques et urbanistiques de l'approvisionnement alimentaire. Si certaines études ne semblent pas apporter de grandes nouveautés historiographiques, celles-ci viennent toutefois enrichir l'histoire du marché urbain à partir d'études de cas situées dans des villes et à des époques encore non explorées. Nous ne pouvons qu'encourager à poursuivre la démarche comparative proposée pour écrire l'histoire des marchés urbains et de la sécurité alimentaire dans l'espace public.

Clémence PAILHA

Jean-Sébastien Guibert et Boris Lesueur (dir.), *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, Paris, L'Harmattan, 2019, 240 p.

Les débuts d'une nouvelle collection s'articulent en principe autour d'un renouvellement historiographique que l'on souhaite susciter ou encourager. Jean-Sébastien Guibert et Boris Lesueur ne font pas exception avec ce premier ouvrage de la nouvelle série « Histoire maritime des Antilles ». Issus d'une journée d'études tenue en Martinique en octobre 2017, ces actes se proposent d'écrire la première page d'une histoire maritime véritablement locale des Antilles. Il ne s'agit plus de considérer cette zone comme un appendice européen, mais comme un espace à part entière avec ses logiques propres, sans nier les connexions existantes avec de nombreux autres espaces. Le défi est particulièrement important en histoire navale, où les Antilles ne constituent bien souvent qu'un décor où sont transposées des flottes perçues comme exclusivement européennes. L'ambition est donc aussi de dépasser un découpage en tranches nationales de l'histoire antillaise, pour donner à voir les flux internationaux et paradoxalement locaux qui structurent cet espace ; à l'image des renouvellements en cours pour la Méditerranée ou la Baltique (p. 7). Le modèle de l'*Atlantic History* se trouve donc prolongé à l'échelle inférieure, celle des théâtres régionaux.

Si cette ambition est louable, un simple regard aux utiles index de l'ouvrage montre toute la difficulté de la démarche. En effet, les entrées Paris et France restent particulièrement fournies. Certains empires coloniaux, néerlandais ou des États scandinaves, sont seulement évoqués ; ainsi Curaçao n'apparaît qu'à trois reprises dans le volume. Mais ces difficultés, en bonne partie liées aux contraintes inhérentes à la recherche, viennent souligner en creux la pertinence de la démarche, qui suppose de questionner des habitudes de pensée tenaces. Ce renversement de perspective n'épuise pas, par ailleurs, le propos de l'ouvrage, qui se penche aussi sérieusement sur les périodes de temps de paix, généralement évacuées très rapidement dans l'historiographie ; ce qui est d'ailleurs facilité par une focale qui ne se déplace pas sans cesse de l'Europe aux Antilles mais reste ancrée dans ce dernier espace.

Les contributions proposent des études de cas aux échelles variables, depuis des opérations à l'échelle d'une ville, jusqu'à une fresque embrassant toutes les Antilles, ce qui est un point fort. La première partie est consacrée aux « logiques impériales », et s'attache essentiellement au début de la période traitée. Éric Roulet montre, à travers l'expédition de Saint-Christophe en 1629, toute la difficulté pour la monarchie espagnole de maintenir sa domination, en théorie exclusive, sur l'espace antillais. En l'absence d'établissements permanents, il s'agit d'un véritable rocher de Sisyphe, face à des entreprises anglaises et françaises de plus en plus audacieuses. Daniel Baugh poursuit la réflexion avec un travail qui se veut centré sur le rôle de la protection du commerce dans la marine anglaise aux Antilles. Mais l'article a tendance à se perdre dans des généralités sur l'histoire anglaise du XVII^e siècle, évoquant la décapitation de Charles I^{er} et la restauration, sans toujours relier le propos aux Antilles (p. 47). Le propos est de plus desservi par une traduction trop proche du texte original. Un apport ressort néanmoins : le rôle de passager clandestin du commerce français et d'autres puissances au début du XVIII^e siècle, qui profite du nettoyage de la piraterie par la *Royal Navy* sans que leurs flottes nationales ne contribuent. Patrick Villiers relève, lui, les spécificités de la guerre navale sur le théâtre antillais, marquée par une véritable guérilla navale française, dans laquelle la course joue un rôle important. L'auteur souligne l'impossibilité de la demande que Maurepas formule à l'égard des corsaires français de la région, à savoir leur participation à la protection du commerce (p. 71). En effet, pendant toute la période, et la guerre de Succession d'Autriche ne fait pas exception, les corsaires relèvent d'une entreprise privée dont le but est le profit ; leurs effets militaires ne relèvent que d'une externalité positive et il est impossible d'exiger d'eux une mission d'escorte.

La seconde partie de l'ouvrage s'intitule « Hommes et infrastructures d'outre-mer ». La question posée des moyens techniques de la présence européenne, dans un climat et un milieu marin bien spécifique, est fructueuse. Boris Lesueur ouvre le propos avec un article remarquable qui montre comment l'établissement de Fort-Royal a su remplir des fonctions de soutien indispensable aux unités envoyées sur le théâtre antillais pendant toute la seconde modernité. Le propos invite donc à dépasser la caractérisation formelle d'« arsenal » pour se pencher sur les fonctions concrètes du lieu. Le changement des mâts, notamment, est possible à Fort-Royal, malgré des infrastructures longtemps rudimentaires (p. 81). Là encore, l'analyse s'affranchit des différences entre temps de paix et temps de guerre. Il en va de même pour le travail de Jean-Sébastien Guibert sur les navires du domaine, chargés de faire respecter l'exclusif colonial. L'ingratitude apparente de ces réalités, avec des navires (les pataches) et des missions sans grand éclat, en a fait un angle mort de l'historiographie. La réflexion n'en est que plus intéressante, et remplit ici parfaitement l'objectif de construire une histoire navale véritablement antillaise. En effet, les navires utilisés emploient des marins locaux, notamment noirs (p. 111-112) et interagissent régulièrement avec les marines des états voisins. L'article d'Audrey

Ségarde sur l'iconographie de la marine militaire est un complément utile car elle permet de comprendre l'origine des représentations communes de la marine dans les Antilles. Bien souvent, les tableaux et gravures ne représentent pas d'êtres humains et guère de paysages, mettant au cœur de l'œuvre les navires eux-mêmes (p. 121). Ces sources inhabituelles gagneraient néanmoins à être croisées avec des documents écrits, évitant ainsi quelques erreurs. Ainsi, la célèbre gravure représentant l'incendie du Cap, le 21 juin 1793, (réalisée à partir d'une peinture d'après nature de Pierre-Jean Boquet), ne représente pas de trois-ponts (p. 119), car l'escadre sur place ne comporte pas d'unités plus fortes que les 74 canons *Éole*, *Jupiter*, et *América*.

La troisième partie de l'ouvrage traite des missions des marines entre guerre et paix. Les articles précédents avaient déjà cette ambition de transversalité, ici, ce sont des cas limites particulièrement pertinents qui sont évoqués. Pierre Le Bot remarquablement la mission du Marquis d'Antin, qui aurait pu aboutir à un conflit ouvert entre France et Angleterre dans le cadre de la guerre de l'oreille de Jenkins. On se trouve dans une zone grise entre guerre et paix, puisque des unités des deux nations en viennent aux mains, sans déclaration de guerre (p. 143). Le travail d'Edern Olivier-Jégat sur la station navale des Antilles répond à celui de J.-S. Guibert sur le Domaine, car ce sont justement des unités de la marine du Roi qui prennent le relais des pataches. La rotation des navires depuis la France constitue une bonne part de l'activité en temps de paix ; il s'agit d'apparaître en position de force sur place (la comparaison avec la station anglaise, p. 160, est éclairante), et de former des officiers à la mer. Kévin Porcher propose, lui, une fine analyse locale voire micro-locale de l'opération combinée terre-mer qui aboutit à la reprise de la Guadeloupe en 1794, un événement souvent évoqué dans les histoires générales des Antilles mais peu étudié dans sa dimension militaire. Enfin, B. Kissoun peint un sombre mais juste tableau des missions de la marine militaire aux Antilles sous l'Empire. On peut regretter que les apports de l'ouvrage lui-même n'aient pas été inclus ; ainsi l'arsenal de la Martinique est décrit bien trop négativement (p. 193).

En somme, l'ouvrage est de son propre aveu une première approche d'un renouvellement en cours. La démarche de décentrage est fructueuse, en particulier articulée à la transversalité d'une approche dépassant l'opposition entre période de paix et période de guerre. Les ouvrages suivants de cette toute nouvelle collection diversifieront certainement les espaces traités.

Olivier ARANDA

Anne Rolland-Boulestreau, *Guerre et paix en Vendée, 1794-1796*, Paris, Fayard, 2019, 335 p.

Il convient de se méfier de la banalité du titre : quelle guerre n'est pas suivie par une paix, même quand il s'agit de la Vendée ? D'emblée, dans les trois premières pages du livre, l'A., bien connue pour ses travaux antérieurs, bouscule les idées toutes faites : si la guerre commence en mars 1793, si des combats exceptionnels se déroulent ensuite, avant qu'une « nouvelle ère de souffrance » règne de janvier à avril 1794, dès le printemps 1794 la paix s'installe avant que les traités, qualifiés à juste titre de « spectaculaires », soient signés en 1795. Le temps de la guerre a donc été plus court que celui de la pacification. Il est assuré que l'historiographie n'a pas assurément été aussi attentive à cette situation qu'elle aurait pu, voire dû. En outre,