

## L'historiographie anglaise de la puissance navale pendant la Révolution française

D'un intérêt précoce à une internationalisation inachevée

Olivier Aranda

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/lrf/6934>

DOI : [10.4000/lrf.6934](https://doi.org/10.4000/lrf.6934)

ISSN : 2105-2557

### Éditeur

IHMC - Institut d'histoire moderne et contemporaine (UMR 8066)

### Référence électronique

Olivier Aranda, « L'historiographie anglaise de la puissance navale pendant la Révolution française », *La Révolution française* [En ligne], 23 | 2022, mis en ligne le 29 juin 2022, consulté le 04 juillet 2022.

URL : <http://journals.openedition.org/lrf/6934> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/lrf.6934>

---

Ce document a été généré automatiquement le 4 juillet 2022.

Tous droits réservés

---

# L'historiographie anglaise de la puissance navale pendant la Révolution française

D'un intérêt précoce à une internationalisation inachevée

Olivier Aranda

---

- 1 « Bonaparte a été poussé par l'usage de notre puissance navale vers ces guerres et complications continentales dans lesquelles il a péri<sup>1</sup>. » Cette affirmation de l'historien anglais Robinson, formulée en 1894, qui fait du domaine maritime le secteur clé des conflits de la Révolution française et de l'Empire, si elle peut être nuancée, n'en est pas moins profondément juste, tant ce sont les tentatives de réduire commercialement le Royaume Uni qui amenèrent Napoléon, de proche en proche, à devoir envahir la Russie récalcitrante vis-à-vis du blocus continental. L'identification de la puissance navale comme facteur essentiel de la période révolutionnaire et ce dès le XIX<sup>e</sup> siècle, quand celle-ci n'est pas encore complètement intégrée à ce jour dans l'historiographie française, est un des principaux points forts des études anglaises. Mais derrière l'apparente évidence qu'il y a à consacrer un article aux questions maritimes quand on se penche sur l'historiographie anglaise se cachent de nombreuses difficultés de définition.
- 2 Tout d'abord, l'auteur le plus célèbre à avoir formulé l'importance fondamentale du fait naval pour la sphère stratégique, mais aussi globale, n'est pas anglais, mais américain : il s'agit bien sûr de A. T. Mahan, qui affirme dans son fameux ouvrage *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783* que « la puissance navale écrasante de l'Angleterre était le facteur déterminant de l'histoire de l'Europe »<sup>2</sup>, constat repris et amplifié pour *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812*<sup>3</sup>. Il faut donc replacer l'historiographie anglaise dans son contexte général de discussion, notamment au sein de la sphère anglophone, tout en recherchant ce qui peut en faire la spécificité<sup>4</sup>.
- 3 Mais quelle réalité recouvrent précisément les termes de fait naval ou de puissance navale (*sea power*) justement forgé par Mahan ? Il s'agit des flottes de guerre des différentes nations – et de leur emploi pensé comme fondamental pour la décision

militaire –, mais aussi de leurs assises économiques et spatiales, dont font partie la marine civile de pêche ou commerçante ainsi que les espaces coloniaux en général. Ainsi pourrait-on à bon droit intégrer dans l'historiographie navale anglaise une bonne partie des renouvellements ayant trait au fait colonial pendant la Révolution, qui a été redécouvert plus tôt en Angleterre qu'ailleurs, justement du fait de l'intérêt relativement continu pour les espaces maritimes<sup>5</sup>. Néanmoins, il n'en sera question que secondairement, tant cela sortirait du cadre de cet article, qui se veut centré sur la dimension maritime et de stratégie navale de la Révolution, dimension peu explorée en français alors qu'elle l'a justement été par les Anglais avant même la fin du conflit napoléonien. En effet, il est nécessaire de rappeler que la marine a toujours été l'objet d'une attention soutenue outre-Manche, au point d'être un des éléments de la fabrique de la nation en Grande-Bretagne, quand les régiments de l'armée sont surtout liés à une région voire une nation (comme l'Écosse)<sup>6</sup>. Quant à l'histoire navale de la période révolutionnaire et impériale, elle a été constituée en véritable « lieu de mémoire » pour la nation britannique, où elle tient une place comparable dans les usages mémoriels aux batailles napoléoniennes en ce qui concerne la France<sup>7</sup>.

- 4 Dernière définition qui n'est évidente qu'en apparence, celle du cadre temporel : les ouvrages d'auteurs anglais traitant la Révolution française seule sont assez rares ; ainsi la citation de Robinson qui ouvre notre propos concerne les guerres napoléoniennes, vues en continuité avec la Révolution. Cet ensemble 1793-1815<sup>8</sup> est fréquent parmi les unités temporelles retenues, la reprise de la guerre en 1803 étant souvent présentée comme jouée d'avance, ce qui n'est pas sans poser des problèmes de téléologie. On trouve aussi le vocable *Georgian navy*<sup>9</sup>, ou plus largement des ouvrages portant sur la totalité du XVIII<sup>e</sup> siècle, qui alors s'arrête en 1815<sup>10</sup>. La période révolutionnaire ne constitue donc pas forcément une périodisation naturelle outre-manche ; elle peut aussi être intégrée dans l'ensemble de la « deuxième guerre de Cent Ans », qui embrasse les conflits ayant opposé la France à l'Angleterre de 1688 à 1815<sup>11</sup>. Mais parmi ces différents cadres très larges, les spécificités de la Révolution – politiques et stratégiques – ne sont pas toujours pensées par l'historiographie navale anglaise, ce qui peut amener à des erreurs ou des incompréhensions dommageables.
- 5 Il va sans dire qu'une étude exhaustive de la production historique touchant de près ou de loin au domaine maritime pendant la Révolution française n'est pas possible. Il s'agit plutôt ici de relever les tendances à l'œuvre dans l'historiographie anglaise ; principalement, l'intérêt très précoce des Anglais pour l'histoire navale, notamment dans un but de réflexion stratégique, ce qui a permis à cette école de prendre de la hauteur vis-à-vis des querelles politiques dans lesquelles s'embourbait au même moment l'historiographie française<sup>12</sup>. En effet, dans le sillage de Mahan, toute une école de pensée stratégique autour de la Première Guerre mondiale a développé l'idée que la guerre navale était régie par des règles immuables en fonction des époques et que celles-ci devaient se déduire de l'étude minutieuse des conflits précédents. Une importante partie des stratèges navals – qu'on a justement appelé « école historique<sup>13</sup> » – se sont ainsi fait historiens maritimes, comme J. S. Corbett, en portant une grande attention aux continuités dans l'histoire navale du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>14</sup>. Des décennies avant que les historiens français rappellent la nécessité de réinscrire la Révolution dans son siècle, la continuité stratégique entre les guerres navales de l'indépendance américaine et de la Révolution française semblait évidente à un auteur comme Mahan<sup>15</sup>. Cette hauteur stratégique et cette volonté de penser le temps long, qui

ont longtemps été un avantage, se sont aujourd'hui en partie muées en difficulté, car une bonne partie de l'historiographie anglaise continue de négliger la spécificité politique de la Révolution, ainsi que les ouvrages et sources en langue française, au risque d'erreurs importantes sur la période. Les déconstructions récentes de concepts comme la « Terreur<sup>16</sup> » ne se sont pas encore diffusées dans une bonne partie de la littérature navale anglaise, certains auteurs n'hésitant pas à reprendre la notion dans le titre même de leurs ouvrages, sans guillemets<sup>17</sup>. L'internationalisation des lectures des historiens navals anglais, ainsi que leur familiarité avec les sources françaises, n'est donc pas achevée.

- 6 On peut détacher trois moments dans l'historiographie anglaise du fait naval durant la Révolution : le temps des grands récits d'histoire-bataille, qui commence dès la fin des conflits napoléoniens pour s'achever avec la révolution mahanienne et sa réception en Angleterre. Celle-ci ouvre un véritable âge d'or de l'analyse stratégeo-historique immédiatement suivi d'une éclipse relative de la réflexion navale après la Seconde Guerre mondiale. On en vient finalement à l'historiographie moderne à partir des années 1970, caractérisée par « l'élargissement du champ de la recherche<sup>18</sup> » et la déclinaison du fait maritime dans l'ensemble des secteurs de la société.

## Des origines à la révolution mahanienne : le temps des récits

- 7 Dès la deuxième abdication de Napoléon, et même avant, l'Angleterre est à l'origine d'un flux soutenu de publications ayant trait à l'histoire maritime du conflit qui vient de s'achever. Le propos de ces productions, qui prennent soit la forme de biographies d'officiers célèbres, soit celle de très longues anthologies de combats navals, est d'exalter les vertus des marins et officiers britanniques, ainsi que le rôle de la Grande-Bretagne comme maîtresse des mers. Cela ne signifie pas que ces travaux soient sans intérêt, car ils ont contribué à façonner les perceptions du conflit par les générations suivantes et à établir une érudition minutieuse en ce qui concerne les affrontements. Ici ou là, on relève même des débuts d'analyse stratégique qui n'apparaissent que bien plus tard dans d'autres historiographies, française entre autres.
- 8 Sans surprise, la biographie de Nelson s'est imposée, avant même la fin du conflit, comme un passage obligé de nombreux auteurs anglais. La première est écrite par James Clarke et John McArthur dès 1809 et s'intitule *The Life of Admiral Lord Nelson : from his Lordship's Manuscripts*<sup>19</sup>. Cet ouvrage s'inscrit pleinement dans l'hagiographie du grand homme moteur de l'Histoire. Il s'agit de donner à voir les vertus de Nelson : « L'objet principal de cette Vie a été de montrer [...] les sentiments privés et les motivations de cet homme extraordinaire, tout comme les grands principes de sa vie publique et professionnelle<sup>20</sup>. » On remarque d'emblée, avec le sous-titre, un intérêt certain de l'historiographie anglaise pour les documents, l'auteur mettant en avant son accès aux écrits privés et publics de Nelson. D'autres biographies du « héros de Trafalgar » suivent à intervalles réguliers durant le XIX<sup>e</sup> siècle, rapidement rejointes par celles d'autres grands amiraux dont la vie paraît susceptible de susciter l'intérêt par leurs péripéties<sup>21</sup>. Edward Brenton s'est consacré à une biographie de l'amiral Saint-Vincent, publiée en 1838 sous le titre de *Life and Correspondence of John, Earl of St. Vincent*. Ce travail est particulier, car il s'appuie sur le témoignage oral de Saint-Vincent lui-même, pour ce qui concerne les débuts de sa vie<sup>22</sup>. Quant à sa carrière, elle est évoquée

en bonne partie, comme pour les travaux sur Nelson, par sa correspondance, que Brenton et sa sœur ont patiemment recopié<sup>23</sup>. Si le propos est largement hagiographique, Brenton, en suivant la vie de Saint-Vincent, nous présente des théâtres d'opérations peu évoqués jusqu'alors, comme celui des Antilles, où l'amiral est envoyé au moment critique de la reprise de la Guadeloupe par Victor Hugues en 1794<sup>24</sup>.

- 9 Brenton participe aussi de l'autre grand genre d'ouvrage que l'on doit à l'historiographie anglaise du premier XIX<sup>e</sup> siècle, à savoir le récit-fleuve des actions de combat, qu'elles soient entre flottes ou concernant des navires isolés. Ici, pas d'héroïsation, mais une accumulation de détails sur le rapport de force de chaque affrontement, dans le but de déterminer qui s'est le mieux comporté, parmi les officiers et parmi les nations impliquées dans le combat. On peut ranger dans cette catégorie les œuvres de James, avant tout, ainsi que de Brenton déjà évoqué<sup>25</sup>. Ces auteurs ont d'ailleurs polémique entre eux régulièrement par préfaces interposées<sup>26</sup>, leurs désaccords étant fondés notamment sur des données chiffrées différentes dans leurs ouvrages. En réalité, ces affrontements sont surtout dus à la similarité de leurs objets, qui rend la comparaison facile. On se concentrera ici surtout sur le travail de William James, *The Naval History of Great Britain : From the Declaration of War by France, in February, 1793, to the Accession of George IV in January 1820*, en six volumes publiés à partir de 1822, car c'est celui qui a accordé le plus d'attention aux conflits navals de la Révolution française, au point de devenir une référence sur la question.
- 10 Il n'est pas anodin que James, simple civil contrairement à la plupart des historiens navals de son temps, ait en réalité commencé ses travaux par un ouvrage concernant la guerre anglo-américaine de 1812, intitulé *An Inquiry Into the Merits of the Principal Naval Actions Between Great Britain and the United States*<sup>27</sup>. Le terme central de l'œuvre de James, le mérite, est d'emblée présent. Il s'agit de relever l'honneur de la *Royal Navy* entaché par les défaites subies par les frégates anglaises dans les premiers temps de cette guerre. Dans une lettre de 1819 destinée à l'amirauté britannique, James confesse même n'avoir pas eu d'intérêt particulier pour la marine avant d'avoir été présent aux États-Unis pendant cette année 1812<sup>28</sup>. Cette circonstance l'a amené à vouloir rectifier les données du rapport de force en canons et calibres d'artillerie entre les frégates britanniques et américaines publiées par la presse locale<sup>29</sup>. L'ensemble de son travail est parcouru par ce fil rouge qui consiste à porter un jugement sur la valeur morale des officiers et des marins concernés par les combats décrits, en fonction du rapport de force matériel. De ce fait, James se montre incroyablement minutieux dans sa description des navires impliqués, notant le moindre canon sur pivot, et en étant à la recherche de l'égalité parfaite qui permettrait d'affirmer le plus objectivement la supériorité des marins britanniques. Ces travaux ne sont pas sans mérite ; dans son étude de la guerre de 1812, James souligne que c'est le blocus quasi complet imposé à la côte Est des États-Unis par les vaisseaux de ligne britanniques qui décide de la fin de la guerre ; les conséquences des combats de frégates ont donc été nulles, sauf sur le plan moral<sup>30</sup>.
- 11 Son étude des combats navals de la Révolution française se situe dans cette continuité. Les notions d'honneur, de mérite, de respect pour le vaincu, sont centrales et fondent les jugements portés sur les différents combattants, avec une apparence d'objectivité, mais tout en employant la première personne du pluriel pour désigner les Britanniques. Dans ces conditions, il va sans dire que James s'oppose frontalement aux idéaux de la Révolution française, présentés avec mépris et ironie ; ainsi la description

qu'il fait de l'origine du conflit comme « le refus obstiné du roi d'Angleterre et du Stadtholder de prendre leur part des bénéfiques de la Révolution qui leur avaient été proposés si généreusement<sup>31</sup> ». James est à l'origine de nombreux mythes tenaces, comme celui d'une nette supériorité de la construction navale française sur l'anglaise, ce qui lui permet de valoriser d'autant mieux les performances des marins et officiers britanniques, théoriquement confrontés à un matériel supérieur au leur, mais parvenant pourtant à triompher<sup>32</sup>. Aujourd'hui, le procès de James peut sembler n'être plus à faire ; mais en réalité, cet auteur continue d'être très régulièrement cité, notamment concernant les combats qu'il a décrits et que beaucoup d'auteurs modernes répugnent à étudier à nouveau au niveau des sources manuscrites. Pourtant, particulièrement en ce qui concerne la marine française, James commet de nombreuses erreurs qui ne sont pas toujours vues. Un exemple parmi d'autres : dans le combat qui oppose la frégate *Pensée* à l'HMS *Aimable*, le 22 juillet 1796, dans les Antilles, James attribue 90 morts à la frégate française, quand les sources françaises mentionnent 14 hommes tués et 35 blessés<sup>33</sup>. Mises bout à bout, ces erreurs, qui vont toujours dans le même sens, brouillent considérablement la compréhension de la période, parce qu'elles sont reprises aussi dans des ouvrages plus récents. Enfin, il faut noter que les travaux de James ou de Brenton ont trouvé une nouvelle jeunesse à travers des encyclopédies en ligne comme Wikipédia. La quasi-totalité des engagements décrits dans ces ouvrages aujourd'hui libres de droits font l'objet d'une entrée qui cite principalement ces travaux, qui restent donc directement ou indirectement très lus aujourd'hui<sup>34</sup>.

- 12 En termes d'analyse, les ouvrages de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle restent très sommaires ; on s'en tient à une description tactique des combats, sans réel recul stratégique sur leur portée pour la guerre dans son ensemble, voire sur le phénomène révolutionnaire lui-même. Cet état de fait se modifie radicalement à la fin du siècle, avec une deuxième vague de travaux portés par la formation de « l'école historique », c'est-à-dire un mouvement de pensée naval affirmant que les bouleversements techniques connus par la marine au XIX<sup>e</sup> siècle ne remettaient pas en cause les vérités stratégiques issues de l'analyse des guerres de la marine à voile. Cette idée est défendue par John Knox Laughton dans un article au titre significatif : « L'étude scientifique de l'histoire navale<sup>35</sup> », publié en 1874. Dans ce travail, il s'inquiète du mépris affiché par les nouveaux officiers navals pour l'histoire des engagements des guerres précédentes, qui doivent au contraire, selon lui, être étudiées à nouveau frais. Bien qu'il n'ait commencé que sur le tard ses travaux d'historien, après une carrière de civil dans la *Royal Navy*, John Knox Laughton peut donc être désigné comme un des fondateurs du renouvellement des études navales<sup>36</sup>. Significativement, cela débute par un nouveau regard sur les sources. En 1893, il participe à la fondation de la *Navy Records Society*, qui par la suite publie de nombreux volumes de correspondance fondamentaux pour la période révolutionnaire, comme ceux du premier lord de l'amirauté de 1794 à 1801, Spencer<sup>37</sup>.
- 13 Laughton n'a pas écrit de grand ouvrage marquant une rupture avec l'historiographie précédente. Ce rôle revient à son compatriote Philip Colomb, qui, en 1891 publie *Naval Warfare, Its Ruling Principles and Practice Historically Treated*, titre qui l'inscrit pleinement dans cette école historique<sup>38</sup>. De manière frappante, il ouvre son travail par une sévère critique de William James :
- Bien que James soit l'historien reconnu des guerres navales françaises révolutionnaires et impériales, il n'a pas trouvé nécessaire d'insérer dans son travail d'autres index que personnel. Les historiens d'alors négligeaient en général

de porter leur attention sur les causes de la défaite ou du succès dans la guerre navale<sup>39</sup>.

- 14 Avec Colomb, la question n'est plus de savoir qui s'est bien comporté ou non, mais de traiter les guerres navales du passé comme une introduction sérieuse à celles du futur, dans une période d'armement général sur mer, en Allemagne, au Japon, aux États-Unis. Pour la première fois, l'ouvrage comprend des entrées thématiques, avec par exemple un chapitre consacré aux débarquements, qui se prête même à une timide analyse politique des débarquements de Toulon, de Quiberon, etc. La conclusion que tire Colomb est que la puissance navale doit envoyer d'importantes garnisons si elles souhaitent s'emparer de points clés afin de se prémunir de toute « dépendance excessive sur les opinions politiques », au vu de l'échec fréquent de ces différents débarquements dans leur volonté de s'appuyer sur les populations locales<sup>40</sup>. Robinson, avec lequel nous avons ouvert notre propos, s'inscrit aussi en 1894 dans cette volonté de thématiser l'étude de marine de la période. Il explique dans sa préface : « De nombreux livres ont été écrits à propos de la marine britannique et de ses accomplissements ; mais aucun de ceux-ci ne donne à voir l'origine, le caractère, les fonctions, l'organisation, l'administration du service maritime<sup>41</sup>. » Malgré son propos essentiellement thématique, l'auteur se penche aussi sérieusement sur les conséquences de la maîtrise de la mer par l'Angleterre sur la période.
- 15 C'est qu'en 1892, un événement éditorial a eu lieu outre-Atlantique. La parution de l'ouvrage de Mahan, *The Influence of Sea Power upon History*, a fait la plus forte impression sur la sphère des études historiques maritimes. Celles-ci, d'abord réduites à soupeser la renommée des uns et des autres, puis amenées à fonder des principes de stratégie navale, entrent alors dans une nouvelle dimension : pour Mahan, la puissance maritime n'est rien moins qu'un des principaux moteurs de l'Histoire. L'acquisition de la maîtrise de la mer par la bataille décisive – la méthode que propose Mahan comme réponse à la question des leçons de stratégie à tirer de l'histoire –, est l'assurance de triompher dans les conflits et, partant, d'accéder à la domination mondiale. Cette théorie a eu un effet durable et profond en Angleterre, ouvrant alors un « premier grand âge » des études historiques navales selon N.A.M. Rodger<sup>42</sup>.

## Âge d'or et déclin : l'analyse stratégique comme renouvellement de l'histoire navale

- 16 Il n'allait pourtant pas de soi que l'Angleterre offre à l'œuvre de Mahan une « réception immédiate et chaleureuse », ce qu'avance l'*Encyclopaedia Britannica* dans son édition de 1911<sup>43</sup>. En effet, comme l'écrit Martin Motte, « il n'est pas exagéré d'affirmer que ses maîtres-ouvrages, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* et *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, constituent d'abord une histoire maritime de la France<sup>44</sup>. » Mahan se penche en effet sur les choix stratégiques de la France et, notamment, son refus général de la bataille décisive, qu'il juge désastreux, et souhaite éviter aux États-Unis. À l'inverse, « en Grande-Bretagne, la nécessité de la maîtrise des mers au moyen d'une flotte supérieure à celle des adversaires potentiels ne sera jamais sérieusement discutée<sup>45</sup> ». On pourrait donc penser que Mahan ne s'adresse que secondairement à un public britannique. Pourtant, cet auteur est rapidement intégré dans le corpus historique de la période révolutionnaire et impériale

et son ouvrage suscite des réponses nuancées son propos à la fois historique et stratégique, sans le remettre en cause radicalement.

- 17 La première de ces réponses à Mahan, et une des plus importantes, est celle de Julian Corbett. Il s'agit d'un civil, venu à l'analyse stratégique par goût personnel, avant les études historiques<sup>46</sup>. Les travaux produits par Corbett dans ce domaine sont de grande qualité ; c'est lui qui édite la correspondance de Spencer déjà évoquée, dans le cadre des publications de la *Navy Records Society*. Ses introductions donnent à voir une histoire maritime bien différente de celle des travaux antérieurs, soulignant la difficulté qu'il y a à assurer la maîtrise de la mer. Corbett montre par exemple à quel point les contraintes sont grandes pour la flotte anglaise à l'été 1795, même après la bataille de Groix<sup>47</sup>. La simple présence de la flotte de Brest à Lorient sous la forme de flotte en vie (*fleet in being*), c'est-à-dire de menace constante non-éliminée, rend le travail de contrôle des approches atlantiques des escadres de Lord Bridport très complexe. On se situe là dans une analyse de bien meilleure qualité que les travaux précédents.
- 18 En reprenant les théories de Mahan à la lumière des sources primaires étudiées, quand ce dernier se fondait surtout sur la littérature secondaire disponible, Corbett parvient à des conclusions stratégiques logiquement différentes, exposées dans son ouvrage *Principes de stratégie maritime*, publié en 1911<sup>48</sup>. On voit bien là l'ampleur de l'interconnexion entre travail historique et stratégique établie par les ouvrages de l'époque. Le regard posé sur la stratégie navale pendant la Révolution française est enfin débarrassé de tout parti-pris national ; par ailleurs le jugement brutal prononcé par Mahan sur la stratégie française indirecte, c'est-à-dire refusant la bataille décisive, est nuancé fortement :
- En fait, la tendance des Français à adopter ce mode de guerre [indirect] est ordinairement attribué à quelque inaptitude constitutionnelle qui ne procède pas de la théorie stratégique. Mais cette opinion est due plutôt à l'irritation que cette méthode nous causait qu'à un raisonnement lucide. Pour un belligérant relativement faible, l'action sporadique valait mieux que rien et la seule autre attitude qui s'offrait à lui était de faire notre jeu en se hasardant à la décision [la bataille] qu'il était dans notre intérêt capital d'obtenir<sup>49</sup>.
- 19 À la lumière de cette analyse, on comprend mieux pourquoi les affrontements de flotte ont été peu fréquents pendant la Révolution française ; au vu du rapport de force, il était rarement dans l'intérêt des Français de les accepter. En s'éloignant ainsi de l'orthodoxie mahanienne, Corbett éprouve le besoin de se placer sous la protection de l'autorité de Nelson, qui lui-même affirmait qu'en cas de défaite anglaise face à la flotte française, cette dernière ne serait pas en état de poursuivre des opérations : « Si l'ennemi nous bat sérieusement, il ne nous fera plus de mal cette année<sup>50</sup>. » On comprend mieux, au vu de la supériorité numérique considérable des Britanniques, que la flotte française n'ait pas risqué le combat. Corbett valide ainsi les principes de l'école historique, car en agissant en historien, il parvient à prévoir au niveau stratégique, de manière assez isolée, l'absence de bataille navale décisive durant la Première Guerre mondiale, celle-ci n'ayant jamais été dans l'intérêt des Allemands.
- 20 La plus grande nuance que Corbett vient apporter à l'analyse de Mahan sur les guerres révolutionnaires et impériales concerne l'importance du facteur naval ; comme le dit Geoffrey Till : « La prise en compte des limitations de la puissance navale est un leitmotiv de son travail<sup>51</sup>. » Là où Mahan, tout à son projet d'éveiller les États-Unis à l'importance du fait maritime, survalorise le caractère décisif de la maîtrise des mers,



Corbett ramène cette analyse à sa juste mesure. Il souligne la capacité pour la France napoléonienne de se maintenir pendant de longues années avec son commerce transatlantique empêché et ses ports bloqués. Sur ce dernier point, Corbett va même trop loin dans la remise en cause du paradigme mahanien : il estime que la présence d'une flotte anglaise au large de Brest en 1796/1797 était inutile et même contre-productive en incitant les Français à rester au port. Les projets des Français en Irlande sont ramenés à l'action d'une « petite flotte de raid, éventualité contre laquelle on ne peut guère se garder, tout particulièrement en hiver<sup>52</sup> ». Malgré la qualité des analyses des Anglais, on tombe là dans un défaut dont l'importance ne fait que s'accroître par la suite, la méconnaissance des sources et de l'historiographie françaises, qui fait prendre pour une flotte de raid une expédition se voulant décisive amenant plus de 13 000 hommes expérimentés en Irlande<sup>53</sup>. Et cela sans compter le climat politique insurrectionnel en Irlande, dont l'absence de prise en compte est elle aussi significative d'une histoire trop déconnectée de questions particulières à la Révolution française<sup>54</sup>.

- 21 Cet état de fait rend d'autant plus intéressante la tentative de l'autre grand historien naval britannique du début du xx<sup>e</sup> siècle, Herbert Richmond, d'écrire une histoire traitant des « hommes d'État et la puissance navale<sup>55</sup> », publiée pour la première fois en 1943. Il s'agit d'un ouvrage de maturité : Richmond est officier de la *Royal Navy* au début de sa vie, contrairement à Corbett, puis il se lance dans une prolifique carrière académique à partir de 1934. Dans cet ouvrage, Richmond procède pour la première fois à un important décentrement du regard pour traiter des guerres révolutionnaires, considérant sérieusement le théâtre antillais et donnant à voir les tensions au sein du cabinet anglais dans le choix des objectifs stratégiques, et cela sans jugement partisan<sup>56</sup>. En effet, W. Windham et H. Dundas sont en faveur, pour le premier, d'une étroite alliance européenne, avec l'Autriche notamment, quand le second favorise une stratégie coloniale de prise de gages<sup>57</sup>. Cela explique le caractère erratique de la stratégie britannique, oscillant entre envois considérables de flottes aux Antilles, avec par exemple l'envoi d'Abercromby aux Antilles en 1795, et des débarquements en Europe, comme celui de Walcheren en 1799<sup>58</sup>. Par ailleurs, Richmond articule à une analyse purement navale une réflexion plus large sur le droit des mers, et particulièrement la question de la navigation neutre, relevant pour la première fois les fluctuations de la défense de la liberté des mers par la France en fonction de sa situation stratégique, avec de grandes hésitations en 1793<sup>59</sup>. L'analyse politique de la France reste très sommaire, le jacobinisme étant régulièrement confondu avec le jacobitisme, dans ce qui est peut-être un savoureux *lapsus calami*<sup>60</sup>.
- 22 Corbett et Richmond ont donc illustré un âge d'or de l'histoire navale, articulé à une pensée stratégique. Après la Seconde Guerre mondiale, celle-ci délaisse mers et océans pour se porter de plus en plus vers les espaces aériens et surtout le sujet du nucléaire. Privées de ce stimulant, les études historiques britanniques sur le xviii<sup>e</sup> siècle maritime connaissent une éclipse prolongée, comme l'affirme Rodger<sup>61</sup>. Néanmoins, de manière intéressante, il n'en va pas de même pour le sujet spécifique des guerres révolutionnaires. Peut-être justement du fait du désintérêt pour l'histoire navale et militaire prise isolément, les questions maritimes pendant la Révolution gagnaient en richesse par la possibilité de les étudier conjointement à des phénomènes plus à la mode, comme les bouleversements économiques et politiques. C'est en effet dans l'après-guerre qu'apparaissent les premiers travaux anglais consacrés spécifiquement à

la marine au temps de la Révolution, et même à la marine française en particulier, sous la plume de Norman Hampson.

- 23 S'il s'agit d'un auteur anglais, Norman Hampson est très marqué par la France ; il publie une bonne partie de ses travaux en français, qu'il a appris comme officier de liaison auprès des Forces navales françaises libres pendant la Seconde Guerre mondiale. Son œuvre majeure sur les questions maritimes de la période révolutionnaire, *La marine de l'an II, mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, leur est d'ailleurs dédiée<sup>62</sup>. Dans cet ouvrage, Hampson entreprend une histoire quantitative, sociale et politique de la marine française pendant la Révolution, une démarche bien éloignée des approches précédentes. Délaissant l'analyse des batailles pour se pencher sur les arsenaux, il reprend minutieusement les sources manuscrites concernant la flotte française en 1793, pour affirmer que la République n'avait que 65 vaisseaux de ligne en état de combattre à l'entrée en guerre, contredisant des chiffres bien supérieurs avancés par James, et qui n'avaient plus été repris depuis<sup>63</sup>. Ainsi, une bonne partie des théories stratégiques précédemment échafaudées à partir de ce qui semblait être les leçons historiques des guerres révolutionnaires reposait sur des fondements très fragiles. Hampson fait par ailleurs le lien entre les fluctuations de la politique révolutionnaire et la sphère maritime, alors que le gouvernement révolutionnaire avait jusque-là été écarté comme synonyme de désorganisation. Les effets de la loi du Maximum des prix sur les arsenaux sont par exemple analysés en détail<sup>64</sup>. Évidemment, le travail de Norman Hampson a les défauts de ses qualités, qui correspondent à son temps historiographique. Les réalités du combat naval que permettent de comprendre les analyses quantitatives sont évacuées très rapidement, ce qui empêche Hampson de considérer sérieusement les innovations techniques en matière d'artillerie entreprises à l'initiative du Comité de salut public<sup>65</sup>. L'auteur s'est aussi aventuré dans le domaine stratégique avec un petit manuscrit non publié conservé à la bibliothèque de l'IHRF et consacré à la campagne navale de l'année 1794<sup>66</sup>.
- 24 Sur les questions à proprement parler politiques, Norman Hampson est à l'origine d'un article de grande qualité sur le Comité de Marine de la Constituante<sup>67</sup>, qui pose enfin la question non seulement de l'influence de la Révolution sur la marine, mais aussi de ce que les spécificités maritimes permettent de comprendre de la Révolution. Affirmant que « dans un certain sens, toute histoire navale est une histoire générale<sup>68</sup> », l'auteur montre que la question du privilège nobiliaire et de son abolition ne se pose nulle part avec autant d'acuité que dans la marine, ce qui se traduit concrètement dans les débats de l'Assemblée sur la possible dissolution du Grand Corps des officiers, réservé aux nobles. De même, la discussion autour du nouveau code pénal voté en 1790 pose de manière originale la question classique de la répression de l'insurrection par un pouvoir tenant une partie de sa légitimité de celle-ci<sup>69</sup>.
- 25 Malgré ces travaux, il n'en reste pas moins que durant les trois décennies qui suivent la Seconde Guerre mondiale, Hampson paraît bien isolé dans son intérêt pour la marine de la Révolution ; en ce qui le concerne, « il est remarquable qu'un grand nombre d'universitaires britanniques distingués [dont Hampson] ont commencé leur carrière en histoire navale avant de se diriger rapidement vers d'autres sujets plus susceptibles de susciter la considération<sup>70</sup> ». En effet, Norman Hampson n'a plus consacré de travaux à l'histoire maritime après sa thèse, devenant un historien remarquable de la France en général et de la Révolution en particulier. Reste que sa thèse apparaît bien isolée dans le paysage académique de l'après-guerre ; les questions navales semblent comme

reléguées à des « compteurs de rivet<sup>71</sup> », historiens amateurs, ce qui incite d'autant plus les universitaires à s'en détourner.

- 26 Cette conjoncture historiographique se retourne complètement lorsque, à partir des années 1970, on assiste à une avalanche de travaux britanniques sur la marine au XVIII<sup>e</sup> siècle, y compris la période révolutionnaire.

## « L'élargissement des perspectives de recherche » : le fait naval durant la Révolution française au miroir de l'analyse académique

- 27 La cause principale de ce changement de regard est l'entrée dans une histoire sociale du fait militaire. L'abondance des archives concernant la *Royal Navy* fait de l'histoire maritime une mine pour un élargissement thématique des études ; ainsi l'histoire sociale des marins est traitée, l'histoire des sciences s'illustre par la question de la construction navale, l'histoire maritime est enfin replacée dans son contexte colonial et atlantique. Comme l'avait pressenti Norman Hampson du côté français, la période révolutionnaire est particulièrement propice à cet « élargissement des perspectives de recherche<sup>72</sup> ». À travers son travail, ce sont aussi les méthodes quantitatives des *Annales* qui s'acclimatent dans les études navales anglaises, lesquelles se prêtent particulièrement à la mise en série de données. En plus d'un élargissement, c'est dans une histoire plus académique que l'on rentre, avec une recherche qui n'est plus le fait majoritairement de militaires ou d'amateurs.
- 28 Cela entraîne un véritable changement d'approche sur beaucoup d'aspects, notamment dans l'étude concrète des navires pendant la période révolutionnaire. L'américain Larrie Ferreiro a fait le point en 2010 sur les avancées de ces dernières décennies dans un ouvrage intitulé *Ships and Science: The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800*<sup>73</sup>. L'admiration qui prévalait jusqu'alors dans l'historiographie britannique pour les navires à voiles, vus comme des machines esthétiques et fascinantes, est nuancée par un rappel de la réalité de la construction navale au XVIII<sup>e</sup> siècle : les navires marchent mal, subissent de nombreuses avaries ; les pertes accidentelles sont très fréquentes. Cela est dû à la mauvaise compréhension des principes scientifiques autour de la construction navale ; les historiens avaient négligé jusque-là la part de tour de main, de travail artisanal, qui reste fondamentale dans la construction navale tout au long du siècle et dans laquelle les arsenaux anglais excellent<sup>74</sup>. En s'inscrivant dans les renouvellements de l'histoire des sciences par la critique de la révolution scientifique telle qu'elle était théorisée jusque-là, l'auteur montre que la supériorité supposée de la construction navale française avant et pendant la Révolution est le résultat de l'éblouissement produit par les traités de construction navale français, sans équivalents outre-Manche<sup>75</sup>. Mais ces traités n'ont presque aucune conséquence concrètes sur le travail des chantiers. À cette lumière, on relativise beaucoup d'engagements navals ayant eu lieu pendant la Révolution française ; ce qu'on avait l'habitude d'attribuer à la médiocrité supposée des officiers ou marins français est parfois, voire souvent, le fait d'une meilleure qualité de la construction navale anglaise<sup>76</sup>. C'est dans le cadre d'une des neuf journées franco-britanniques d'histoire de la marine que ce point a été souligné par David Brown. Cette tentative de rencontre des historiographies nationales, entre 1986 et 2004, a été

salutaire par sa logique comparatiste<sup>77</sup>. La Révolution française est intégrée dans le champ temporel de plusieurs numéros (II, III ou VII<sup>78</sup>). Néanmoins, les contributions anglaises et françaises sur cette période se croisent sans vraiment se confronter<sup>79</sup>.

- 29 L'histoire opérationnelle et stratégique de la période révolutionnaire sur mer est loin, en effet, d'avoir intégré entièrement cette donne nouvelle. Réalisés plus scientifiquement, les nouveaux ouvrages sur la question gardent néanmoins fréquemment un lien de parenté étroit avec leurs prédécesseurs du XIX<sup>e</sup> siècle, avec le manque de lecture des sources françaises ; les appels à l'internationalisation du propos, que ces ouvrages contiennent souvent eux-mêmes, restent généralement lettre morte. Il en va ainsi de l'ouvrage de Michael Duffy, *Soldiers, Sugar, and Seapower: The British expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*<sup>80</sup>. Ce travail a de grandes qualités : il redonne aux théâtres coloniaux leur importance fondamentale, nuance à juste titre le jugement très sévère porté par l'historiographie anglaise sur les expéditions britanniques aux Antilles de 1793 et 1795. On est frappé à la lecture de cet ouvrage du fait que seuls les Anglais semblent agir, dans un monde antillais où les Français semblent seulement faire office de décor et être dépourvus de toute agentivité ; c'est par le regard des acteurs anglais exclusivement qu'apparaît la marine française. Ainsi l'auteur explique pourquoi la *Royal Navy* ne parvient pas, à l'été 1795, à empêcher les navires légers de Victor Hugues de passer de colonies en colonies, avec des armes et l'annonce de la proclamation de l'esclavage : « The navy did what it could to stop them slipping through, but Caldwell's squadron was top-heavy with battleships in anticipation of a major French expedition to recover their lost colonies<sup>81</sup>. » La question de savoir pourquoi la République n'a pas voulu envoyer de grandes flottes de vaisseaux de ligne aux Antilles, comme cela avait été le cas pour tous les conflits précédents du XVIII<sup>e</sup> siècle, non seulement n'obtient pas de réponse, mais n'est même pas posée.
- 30 Cette caractéristique se retrouve dans la série d'ouvrages de Piers Mackesy : s'inscrivant dans la continuité du travail de l'amiral Richmond, il analyse la composante politico-stratégique de l'effort de guerre britannique, qui n'est pas mise en parallèle avec celle de la France<sup>82</sup>. Il est vrai que l'absence de littérature en langue française sur la question ne facilite pas la tâche aux auteurs anglais. Ce point se fait sentir aussi dans l'ouvrage de Charles B. Arthur<sup>83</sup>, *The Remaking of the English Navy by Admiral St. Vincent* : l'auteur s'emploie à redonner sa place à l'amiral Saint Vincent dans l'établissement du blocus de Brest – qui ne commence de fait qu'avec sa prise de commandement de la *Channel fleet* en 1800. Mais ce travail pâtit quelque peu d'une vision tranchée de la direction politique de la marine française, décrite ainsi :
- Analysis of the orders issued by the various French governments proves that the French navy was directed by minds which did not comprehend the imprecision, the intricacies, and the limitations of naval warfare. The vital roles played by fogs, tides, winds, and currents in eighteenth century naval warfare were too complicated for men without naval experience<sup>84</sup>.
- 31 Cette affirmation, appliquée uniformément à plusieurs gouvernements très divers et en réalité bien moins dépourvus d'hommes de l'art qu'en apparence, ne permet pas là encore l'ouverture d'un fructueux chantier de comparaison internationale quant à la direction de la guerre navale<sup>85</sup>.
- 32 À la suite de cette reprise, incomplète mais bien réelle, des aspects opérationnels de la flotte pendant la Révolution française, l'attention se porte sur les infrastructures

terrestres, dans le cadre du développement de l'histoire des soubassements du fait militaire et non plus seulement de la réalité des affrontements. Roger Knight, dans ses travaux comparables à ceux de N. Hampson pour la France, montre l'importance de l'évolution des arsenaux et des capacités logistiques dans la mise en échec finale de Napoléon par la Grande-Bretagne, mouvement qui s'amorce dès la décennie révolutionnaire<sup>86</sup>. Les différents *boards* de l'amirauté britannique, qui avaient reçu peu d'intérêt jusque-là du fait de leur éloignement relatif de la sphère combattante, sont analysés en profondeur, notamment le *sick and hurt board*, dont les progrès durant la décennie révolutionnaire ont sans doute plus à voir avec les succès anglais que beaucoup d'échafaudages stratégiques proposés au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>87</sup>.

- 33 Au-delà de la recherche des causes des victoires navales britanniques, la marine commence à être étudiée pour son intérêt propre, en tant qu'agrégat de groupes sociaux différents et bien documentés. Sur cette question, il existe un ouvrage ancien de M. Lewis datant de la même époque que Hampson et relevant du même désir de s'affranchir de l'histoire-bataille<sup>88</sup>. Ce travail a depuis été repris et approfondi par un des grands historiens britanniques contemporains, N.A.M. Rodger, dans sa dissection de la marine de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, intitulée *The Wooden World : An Anatomy of the Georgian Navy*<sup>89</sup>. Il est aussi l'auteur, pour la même période, d'une prosopographie des officiers de marine<sup>90</sup>. Plus précisément, à l'intérieur de cette question sociale, la spécificité du temps révolutionnaire est celle de la prévalence des mutineries, tant au sein de la marine française que de la marine britannique. Plusieurs riches études de cas ont été écrites, concernant entre autres la station navale anglaise des Caraïbes<sup>91</sup>. Le morceau de choix côté anglais reste avant tout l'épisode de mutinerie généralisée en 1797 aux mouillages de Spithead et du Nore. On touche ici à la spécificité politique de la période en même temps qu'à la description sociale de la marine britannique : la question a fait l'objet d'un bel ouvrage de synthèse, *The Naval Mutinies of 1797 : Unity and Perseverance*<sup>92</sup>. L'ouvrage vient montrer l'absence, complète ou presque, d'influence politique étrangère française ou liée aux Irlandais unis dans cette série de mutineries<sup>93</sup>. Les mutins affirment être prêts à combattre la flotte française si celle-ci devait prendre la mer, leurs réclamations sont presque exclusivement professionnelles.
- 34 On ne peut nier l'influence exercée par les réalités politiques sur la période, y compris dans la marine. L'historiographie britannique, encore à ce jour, peine à les intégrer, en particulier en ce qui concerne la France<sup>94</sup>. Ainsi le premier ouvrage de recherche en langue anglaise à ce propos, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, est le fait d'un auteur canadien, William Cormack<sup>95</sup>. La volonté d'intégrer cette histoire politique et sociale dans un continuum d'histoire atlantique, très louable dans l'intention bien que susceptible de susciter la discussion, a été le fait d'auteurs américains, comme N. Frykman<sup>96</sup>. Du fait de bornes chronologiques divergeant de celles retenues en France ou de barrières linguistiques, beaucoup d'historiens britanniques n'ont pas voulu ou pu intégrer la spécificité révolutionnaire dans leurs analyses de la période. C'est le cas pour le manuel de référence sur la question à ce jour, celui de Nicholas A.M. Rodger, *The Command of the Ocean*, qui contient de ce fait des maladroites facilement évitables<sup>97</sup>.
- 35 Tout d'abord, on remarque plusieurs erreurs factuelles concernant les opérations de la marine française, qui sont le produit d'une reprise sans recul des travaux de William James ou d'un manque de familiarité avec les documents en français. Exemple notable, la sortie de l'escadre légère de l'amiral Nielly entre le 25 octobre et le 9 novembre 1794,

durant laquelle il s'empare du vaisseau de ligne anglais l'*Alexander*, est confondue et intégrée à tort dans la sortie de l'ensemble de la flotte de Brest en janvier 1795, sortie dite du « grand hiver »<sup>98</sup>. L'erreur est importante, car elle donne un bilan beaucoup plus positif en termes de prises à la sortie du grand hiver qu'il ne l'est en réalité, ce qui ne permet pas de comprendre pourquoi cette sortie est un des jalons dans l'adoption explicite par la France d'une stratégie indirecte, ne comprenant pas la sortie de flottes entières<sup>99</sup>. Quant à l'analyse de la tentative de débarquement en Irlande, elle pêche cette fois par manque de recul sur les rapports entre services dans les armées de la Révolution. Ainsi est reproduite une citation de Hoche que l'on retrouve partout : « Notre détestable marine ne peut et ne veut rien faire... Quel composé bizarre : un grand corps dont les parties sont désunies et incohérentes ; l'indiscipline organisée dans un corps militaire<sup>100</sup>. » Mais Rodger semble considérer le simple fait que Hoche soit extérieur à la marine comme un gage d'objectivité, alors qu'en réalité ce général est engagé dans un affrontement très sévère avec les marins sur le bon emploi de la flotte de Brest, le ministre de la Marine penchant plutôt, dans un premier temps, pour une expédition aux Indes orientales<sup>101</sup>. Ce clivage recoupe aussi des hostilités politiques, Villaret, l'amiral en chef, étant proche des Clichyens et favorisant de ce fait les expéditions coloniales, ce qui n'est pas le cas de Hoche<sup>102</sup>. Ce dernier, on le voit, est tout sauf un observateur objectif. Pour en prendre pleinement conscience, il est nécessaire de se pencher sérieusement sur les enjeux politiques de la Révolution française.

- 36 Cela est encore plus vrai pour les années les plus sensibles de la Révolution. Ainsi le discours de Jeanbon Saint-André du 5 février 1793 à la Convention, où il semble proposer l'abordage comme méthode de combat, est-il abondamment cité, sans toutefois être compris. Ce discours est reproduit par Mahan, en ces termes : « Disdaining, through calculation and reflection, skilful evolutions, perhaps our seamen will think it more fitting and useful to try those boarding actions in which the Frenchman was always conqueror, and thus astonish Europe by new prodigies of valor<sup>103</sup>. » Cette citation a été largement reprise depuis, par exemple en description d'une bannière française capturée à la bataille du 13 prairial an II et exposée au Museum de Greenwich<sup>104</sup>. Or, d'ores et déjà, cet extrait de discours pose un problème de traduction. Les mots employés par Jeanbon Saint-André sont les suivants : « Dédaignant, par esprit de calcul ou de réflexion, des évolutions savantes, peut-être nos marins jugeront-ils plus convenable et plus utile de tenter ces combats à l'abordage où le Français fut toujours vainqueur et d'étonner ainsi l'Europe par de nouveaux prodiges d'intrépidité<sup>105</sup>. » On le voit, l'expression « évolutions savantes » a été traduite par *skilful evolutions*, ce qui est erroné. Le mot *skill*, en anglais, renvoie à l'idée de compétence, d'habileté technique, quand Jeanbon Saint-André emploie le mot « savantes » avec une connotation très claire de manœuvres trop théoriques, trop abstraites, superflues. Le représentant en mission n'a jamais dit que les marins français ne devaient pas être des manœuvriers compétents et son action en témoigne. Quant à la question de fond, celle de l'abordage, elle est en réalité largement une poudre aux yeux déployée par Jeanbon Saint-André pour plaire au mouvement sans-culotte de Paris, mais ne présage en rien de son action réelle dans les ports, tournée au contraire vers un développement de l'artillerie<sup>106</sup>. Là encore, un manque de conscience de ce qu'est un discours parlementaire durant la Révolution française entraîne des erreurs. Si la spécificité de la Révolution française n'est donc pas toujours intégrée à l'analyse navale, l'articulation de celle-ci à une chronologie ou des espaces plus vastes fait encore à ce jour l'objet de travaux majeurs. Jeremy Black s'emploie à restituer le conflit dans sa

dimension globale et connectée<sup>107</sup>. Les travaux d'Andrew Lambert permettent, eux, d'éclairer le conflit à la fois à partir de la guerre d'indépendance américaine<sup>108</sup> et, vers l'aval de période, par les usages mémoriels qui sont faits de la période pendant les siècles qui suivent<sup>109</sup>.

- 37 L'historiographie anglaise du fait maritime pendant la Révolution française a de nombreuses qualités, en premier lieu d'avoir donné à ce champ l'importance qui lui était due, vis-à-vis d'une historiographie française très centrée sur les enjeux terrestres. Sa grande particularité est d'avoir été soutenue, pendant toute une partie du xx<sup>e</sup> siècle, par une réflexion stratégique de grande qualité. La déclinaison thématique récente des enjeux navals pendant la Révolution française se poursuit en effet aujourd'hui, avec, parmi bien d'autres exemples, les questions d'histoire de genre ou de sexualité à bord<sup>110</sup>. Il serait de bon ton que parmi ces renouvellements, on trouve un rééquilibrage en ce qui concerne les sources et l'historiographie, vers une intégration des apports des différentes recherches récentes sur la Révolution française et qui ne se limite pas à la sphère anglophone. Il en résulterait à n'en pas douter des enseignements fructueux dans le domaine des études coloniales américaines, là où l'imbrication des empires européens et la transnationalité des enjeux comme l'esclavage appellent à une réelle histoire décloisonnée. Un pas dans ce sens a été fait avec l'ouvrage d'Alan Forrest, *The Death of the French Atlantic*, publié en 2020<sup>111</sup>. La chronologie de la période est reprise finement, avec une attention réelle aux interactions entre empires. L'auteur relève de manière très juste l'affaiblissement sensible du grand commerce français dans les premières années de la Révolution au profit des anglo-saxons, avant même le début de la guerre maritime<sup>112</sup>. L'auteur se révèle véritablement à l'aise dans les deux historiographies, citant tant David Geggus que Manuel Covo<sup>113</sup>. La poursuite de cet effort d'ouverture linguistique et historiographique ne peut être que particulièrement fructueux pour l'historiographie anglaise du fait maritime.

---

## NOTES

1. « Bonaparte was driven by the exercise of our Sea Power to those continental complications and wars wherein he perished », Charles Napier ROBINSON, *The British Fleet: The Growth, Achievements and Duties of the Navy of the Empire*, Londres, George Bell & Sons, 1894, p. 46. Toutes les traductions sont de l'auteur.
2. « The overwhelming sea power of England was the determining factor in European history », cité par Richard HARDING, *Modern Naval History: Debates and Prospects*, Londres, Bloomsbury, 2016, p. 15.
3. Alfred Thayer MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, vol. 1, Londres, S. Low, Marston & co, 1893, 380 p.
4. Les auteurs étudiés sont très majoritairement anglais, mais il faut préciser que ce terme sera parfois employé comme synonyme de britannique.
5. Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: The British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, Oxford, Clarendon Press; Oxford University Press, 1987, 420 p.

6. Nicholas RODGER, « Conclusion générale : une spécificité française vue de Grande-Bretagne », *Revue d'Histoire maritime : Marine, État et Politique*, n° 14, 2011, p. 213-216.
7. La galerie 1688-1815 du National Maritime Museum de Greenwich est ainsi nommée « Nelson, Navy, Nation » et a fait l'objet d'une publication éponyme : Quintin COLVILLE & James DAVEY (dir.), *Nelson, Navy & Nation: The Royal Navy & the British People, 1688-1815*, Londres, Conway, 2013, 240 p.
8. Roger KNIGHT, *Britain against Napoleon: The Organization of Victory, 1793-1815*, Londres, Allen Lane, 2013, 677 p.
9. Nicholas A.M. RODGER, *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*, Annapolis, Md, Naval Institute Press, 1986, 445 p.
10. Nicholas A.M. RODGER, « Recent Books on the Royal Navy of the Eighteenth Century », *The Journal of Military History*, vol. 63, n° 3, 1999, p. 683-703.
11. Jean MEYER et John BROMLEY, « La seconde guerre de Cent Ans (1689-1815) », dans François Bedarida, François Crouzet et Doug Johnson (dir.), *Dix siècles d'histoire franco-britannique : de Guillaume le Conquérant au Marché commun*, Paris, Albin Michel, 1979, p. 153-190. Hamish Marshall SCOTT, « The Second 'Hundred Years War', 1689-1815 », *The Historical Journal*, vol. 35, n° 2, 1992, p. 443-469.
12. Quelques années avant l'ouvrage de Robinson cité au début de cet article, les travaux français sur la question visaient encore avant tout à régler des comptes avec la Révolution : Louis Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première République*, Paris, Hachette, 1886.
13. Cette tendance s'oppose à la « jeune école », qui estime que les nouveaux matériels (torpilles, sous-marins) modifient trop la donne technique pour que l'on puisse encore déduire d'affrontements anciens des enseignements valables. Arne RØKSUND, *The Jeune École: The Strategy of the Weak*, Leiden, Brill, 2007, 242 p.
14. Julian S. CORBETT, *Principes de stratégie maritime*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale ; Economica, 1993, 301 p. Édition originale en anglais : 1911.
15. Alfred Thayer MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Boston, Little, Brown & co, 1898, p. 79-80. En effet, les ouvrages français traitant de la marine sont unanimes à cette période pour faire de la Révolution une rupture majeure, que ce soit pour la condamner ou l'encenser.
16. Cette entreprise de longue haleine a été l'objet de nombreux travaux. Voir Jean-Clément MARTIN, *La Terreur. Part maudite de la Révolution*, Paris, Gallimard, 2010 ; Michel BIARD (dir.), *Les politiques de la Terreur, 1793-1794*, Rennes, PUR, 2008, 484 p., ainsi que Timothy Tackett, *L'anatomie de la terreur : le processus révolutionnaire, 1787-1793*, Paris, Seuil, 2018, 484 p. La question fait aussi l'objet d'une mise au point dans Annie Jourdan, *Nouvelle histoire de la Révolution*, Paris, Flammarion, 2018, 686 p.
17. Sam WILLIS, *The Glorious First of June: Fleet Battle in the Reign of Terror*, Londres, Trafalgar Square, 2012, 320 p.
18. « The widening research agenda », Richard HARDING, *Modern Naval History*, op. cit., p. 109.
19. James CLARKE & John MCARTHUR, *The Life of Admiral Lord Nelson: From his Lordship's Manuscripts*, deux volumes, Londres, Bunsley, 1809.
20. « The chief object in this Life has been to ascertain [...] the private feelings and motives of this extraordinary man as well as the great principles of his public and professional character », *Ibid.*, vol. 1, p. VI.
21. Joseph ALLEN, *Life of Lord Viscount Nelson, K.B.*, Londres, G. Routledge & Company, 1853, 286 p. Edward P. BRENTON, *Life and Correspondence of John, Earl of St. Vincent*, deux volumes, Londres, Henry Colbyrn, 1838.
22. *Ibid.*, vol. 1, p. 5.
23. *Ibid.*, p. 7.
24. *Ibid.*, p. 107-108.



25. William JAMES, *The Naval History of Great Britain: From the Declaration of War by France, in February, 1793, to the Accession of George IV in January 1820*, six volumes, Londres, Baldwin, Cradock, and Joy, 1822. Edward P. BRENTON, *The Naval History of Great Britain, from the Year MDCCLXXXIII to MDCCCXXII*, cinq volumes, Londres, C. Rice, 1823.
26. William JAMES, *The Naval History of Great Britain*, vol. 1, Londres, Harding-Lepard, 1826, p. XXXVI-XXXVII, Préface à la deuxième édition.
27. William JAMES, *An Inquiry into the Merits of the Principal Naval Actions Between Great Britain and the United States*, Halifax, Acadian Recorder Office, 1816, 102 p.
28. Holden FURBER, « How William James Came to Be a Naval Historian », *The American Historical Review*, vol. 38, n° 1, 1932, p. 75-76.
29. *Ibid.*
30. Richard HARDING, *Modern Naval History*, *op. cit.*, p. 17.
31. « The pertinacious refusal of the king of England and of the stadtholder to partake of the revolutionary benefits which had been so liberally tendered them », William JAMES, *The Naval History of Great Britain*, vol. 1, *op. cit.*, p. 50.
32. *Ibid.*, p. 30-36.
33. Service historique de la Défense/Marine Vincennes, BB4 108 71, rapport du citoyen Vatteau, commandant la frégate la *Pensée*, 5 thermidor an IV (23 juillet 1796).
34. Un exemple parmi bien d'autres : l'article traitant du combat de deux vaisseaux de ligne anglais contre l'escadre de raid de l'amiral Sercey dans l'océan Indien en 1796, qui fait abondamment référence à James : « Action of 9 september 1796 », [https://en.wikipedia.org/wiki/Action\\_of\\_9\\_September\\_1796](https://en.wikipedia.org/wiki/Action_of_9_September_1796) [consulté le 26 juillet 2021].
35. John K. LAUGHTON, « The Scientific Study of Naval History », *Journal of the Royal United Services Institution*, vol. 18, n° 79, 1874, p. 508-527.
36. Andrew D. LAMBERT, *The Foundations of Naval History: John Knox Laughton, the Royal Navy and the Historical Profession*, Londres, Chatham, 1998, p. 11.
37. *Private Papers of George, Second Earl Spencer, First Lord of the Admiralty: 1794-1801*, quatre volumes, Londres, Publications of the Navy Records Society, 1913. En 1911, la société se voit renforcée d'une revue de grande qualité, *The Mariner's Mirror*, qui témoigne au long du siècle des renouvellements de l'historiographie.
38. Philip H. COLOMB, *Naval Warfare, Its Ruling Principles and Practice Historically Treated*, Londres, W. H. Allen, 1891, 448 p.
39. « While James is the recognized historian of the French Revolutionary and Napoleonic Naval Wars, he did not think it necessary to furnish his volumes with more than a personal index. Historians then had generally neglected to give any attention to the causes of success or failure in naval war », *Ibid.*, p. VI.
40. « Undue dependence on political opinion », *Ibid.*, p. 378-379.
41. Charles Napier ROBINSON, *The British Fleet*, *op. cit.*, p. VII.
42. « The first great age of naval history ». Nicholas A.M. RODGER, « Recent Books on the Royal Navy of the Eighteenth Century », art. cité, p. 683.
43. « The reception accorded the volume was instant and hearty », « Alfred Thayer Mahan », *Encyclopædia Britannica Eleventh Edition*, vol. 17, University of Cambridge, p. 394.
44. Martin MOTTE, « L'influence de Mahan sur la Marine française », dans Hervé Coutau-Bégarie, *L'évolution de la pensée navale IV*, Paris, ISC-Economica, 1994, p. 145.
45. Hervé COUTAU-BÉGARIE « Réflexions sur l'école française de stratégie navale », dans Hervé Coutau-Bégarie, *L'évolution de la pensée navale I*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, 1991, p. 37.
46. John B. HATTENDORF, « Mahan is not enough conference themes and issues », dans James Goldrick et John B. Hattendorf (dir.), *Mahan is Not Enough: The Proceedings of a Conference on the*

*Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*, Newport, R.I., Naval War College Press, 1993, p. 10.

47. *Private Papers of George, Second Earl Spencer, First Lord of the Admiralty: 1794-1801*, vol. 1, *op. cit.* p. 69.

48. Julian S. CORBETT, *Principes de stratégie maritime*, *op. cit.*

49. *Ibid.* p. 122.

50. *Ibid.* p. 176.

51. « Acknowledgement of the limitations of sea power runs as a leitmotif throughout his work », Geoffrey TILL, « Corbett and the 1990's », dans James Goldrick et John B. Hattendorf (dir.), *Mahan is Not Enough...*, *op. cit.*, p. 219.

52. Julian S. CORBETT, *Principes de stratégie maritime*, *op. cit.*, p. 162.

53. Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, Paris, Librairie militaire R. Chapelot, 1900, p. 163.

54. Il est permis de se demander si cet oubli aurait eu lieu dix ans plus tard, avec les insurrections irlandaises de 1916 et de 1920-1921. Sur le climat politique en Irlande durant la décennie révolutionnaire, voir Marianne ELLIOTT, *Wolfe Tone*, Liverpool, Liverpool University Press, 2012, 494 p.

55. Herbert W. RICHMOND, *Statesmen and Sea Power*, Oxford, Clarendon Press, 1946, 369 p.

56. Daniel A. BAUGH, « Admiral Sir Herbert Richmond and the Objects of Sea Power », dans James Goldrick et John B. Hattendorf (dir.), *Mahan is Not Enough...*, *op. cit.*, p. 15.

57. Herbert W. RICHMOND, *Statesmen and Sea Power*, *op. cit.*, p. 176.

58. Piers MACKESY, *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799*, Londres, Longman, 1974, p. 200-201.

59. Herbert W. RICHMOND, *Statesmen and Sea Power*, *op. cit.*, p. 180.

60. *Ibid.*, p. 177.

61. Nicholas A.M. RODGER, « Recent Books on the Royal Navy... », art. cité, p. 683.

62. Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'océan, 1793-1794*, Paris, Marcel Rivière, 1959, 276 p.

63. *Ibid.*, p. 20-21.

64. *Ibid.*, p. 128.

65. Olivier ARANDA, « 'Pour visiter Pitt en bateau' : les canons de la République », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 393, 3-2018, p. 35-55.

66. Norman HAMPSON, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, Paris, IHRF cote Z 177, 58 p.

67. Norman HAMPSON, « The 'Comité de Marine' of the Constituent Assembly », *The Historical Journal*, vol. II, n° 2, 1959, p. 130-148.

68. « There is a sense in which all naval history is general history », *Ibid.*, p. 130.

69. *Ibid.*, p. 136-137.

70. « It was notable that a number of distinguished British academic historians had begun their careers in naval history before departing swiftly for other subjects more likely to command respect », Nicholas A.M. RODGER, « Recent work in British naval history, 1750-1815 », *The Historical Journal*, vol. 51, n° 3, 2008, p. 741.

71. « Rivet counters », Richard HARDING, *Modern Naval History...*, *op. cit.*, p. 7.

72. « The widening research agenda », *Ibid.*, p. 109.

73. Larrie D. FERREIRO, *Ships and Science: The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2010, 441 p.

74. *Ibid.*, p. 51.

75. Sylviane LLINARES, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 214.

76. David K. BROWN, « The speed of sailing warships, 1793-1840 », dans Edward J. Freeman (dir.), *Les empires en guerre et paix, 1793-1860*, Deuxièmes journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1990, p. 160-194.
77. Martin MOTTE & Jean de PRÉNEUF, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue historique des armées* [en ligne], n° 257, 2009, consulté le 17 septembre 2021, <http://journals.openedition.org/rha/6862>
78. Etienne TAILLEMITE (dir.), *Français et Anglais en Méditerranée de la Révolution française à l'indépendance de la Grèce, 1789-1830*, troisièmes Journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1992, 330 p. ; Journées franco-britanniques d'histoire de la marine (ed.), *Les marines française et britannique face aux États-Unis de la guerre d'Indépendance à la guerre de Sécession (1776-1865)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, 416 p.
79. Parmi les explications de ce fait, un reste d'enjeux mémoriels à propos de la Révolution française qui inhibe un travail comparatif apaisé qui peut être mené sans inconvénients pour d'autres conflits du XVIII<sup>e</sup> siècle.
80. Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: The British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, Oxford, Oxford University Press, 1987, 420 p.
81. *Ibid.*, p. 145. « La marine fit ce qu'elle pouvait pour les empêcher de passer, mais l'escadre de Caldwell était surtout constituée de vaisseaux de ligne, anticipant une expédition française à grande échelle pour reprendre leurs colonies perdues. »
82. Piers MACKESY, *Statesmen at War...*, op. cit., 340 p. Piers MACKESY, *War without Victory: The Downfall of Pitt, 1799-1802*, Oxford, Clarendon Press, 1984, 248 p.
83. Charles B. ARTHUR, *The Remaking of the English Navy by Admiral St. Vincent: Key to the Victory Over Napoleon: The Great Unclaimed Naval Revolution (1795-1805)*, Lanham, University Press of America, 1986, 265 p.
84. *Ibid.*, p. 7. « L'analyse des ordres produits par les différents gouvernements français montre que la marine française était dirigée par des esprits qui ne saisissaient pas l'imprécision, les complexités et les contraintes de la guerre navale. Les rôles essentiels joués par les nappes de brouillard, les marées, les vents et les courants dans la marine de guerre du XVIII<sup>e</sup> siècle étaient trop compliqués à saisir pour des hommes sans expérience navale. »
85. Sans même revenir sur les ministres de la Marine dont l'expérience navale est évidente, il faut évoquer pour le Directoire des cas comme Barras, membre du Comité de Marine sous la Convention, ayant combattu en Inde pendant la guerre d'indépendance américaine, ou Letourneur, militaire du génie ayant mené plusieurs missions à caractère naval sous la Convention.
86. Roger KNIGHT, *Britain Against Napoleon*, op. cit., 677 p.
87. Patricia K. CRIMMIN, « The sick and hurt board and the health of seamen c. 1700-1806 », *Journal for Maritime Research*, 1999, p. 48-65. Brian VALE, *Physician to the Fleet: The Life and Times of Thomas Trotter 1760-1832*, Londres, Boydell and Brewer, 2011, 235 p.
88. Michael LEWIS, *A Social History of the Navy, 1793-1815*, Londres, Allen & Unwin, 1960, 467 p.
89. Nicholas A. M. RODGER, *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*, Annapolis, Md, Naval Institute Press, 1986, 445 p.
90. Nicholas A.M. RODGER, « Commissioned officers' careers in the Royal Navy, 1690-1815 », *Journal for Maritime Research*, 2001, p. 85-129.
91. John D. BYRN, *Crime and Punishment in the Royal Navy: Discipline on the Leeward Islands Station, 1784-1812*, Aldershot, Hants, Scolar Press, 1989, 251 p.
92. Philip MACDOUGALL et Ann Veronica COATS (dir.), *The Naval Mutinies of 1797: Unity and Perseverance*, Woodbridge, Suffolk; Rochester, NY, Boydell Press, 2011, 316 p.
93. *Ibid.*, p. 16.

94. Malgré la synthèse utile publiée au moment du bicentenaire : Martine Acerra & Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Paris, Editions Ouest-France, 1988, 285 p.
95. William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, 360 p.
96. Niklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, Oakland, University of California Press, 2020, 304 p.
97. Nicholas A.M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, Londres, Allen Lane, 2004, 907 p.
98. *Ibid.*, p. 432. Pour la sortie de Nielly : SHD/MV, BB4 36 f°152, lettre de l'amiral Villaret au commissaire de la marine et des colonies, 19 brumaire an III (9 novembre 1794).
99. SHD/MV, BB4 74 f°74, lettre de l'amiral Kerguelen au commissaire de la marine et des colonies du 30 thermidor an III (17 août 1795). Il y fait le récit d'une réunion à Paris en présence d'administrateurs de la marine et de conventionnels où il propose l'arrêt de toute sortie « en masse » de la flotte.
100. Nicholas A.M. RODGER, *The Command of the Ocean...*, *op. cit.*, p. 437.
101. William Theobald Wolfe TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone, vol. 2*, Londres, Henry Colburn, 1837, p. 77.
102. Paul BARRAS, *Mémoires de Barras, vol. 2 : Le Directoire jusqu'au 18 fructidor*, Paris, Hachette, 1895, p. 416.
103. Alfred Thayer MAHAN, *The Influence of Sea Power...*, vol. 1, *op. cit.*, p. 37.
104. « French republican banner captured during the Battle of the Glorious First of June 1794 », soie et fil d'or, 686x660mm, National Maritime Museum, Greenwich, ID AAA0564, <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-564> [consulté le 30 juillet 2021].
105. *Gazette nationale ou le moniteur universel*, 6 février 1793, p. 4.
106. Olivier ARANDA, « 'Pour visiter Pitt en bateau'... », art. cité.
107. Jeremy BLACK, *The French Revolutionary and Napoleonic Wars: Strategies for a World War*, Londres, Rowman & Littlefield, 2022, 221 p.
108. Andrew LAMBERT, « 'British Grand Strategy' », dans David ALLISON & Larrie FERREIRO (dir.). *The American Revolution: A World War*, Washington DC, Smithsonian Books, 2018, p. 40-54.
109. Andrew LAMBERT, « An Entente Centenary: commemorating Trafalgar without wounding 'the susceptibilities of France' », dans Thomas G. Otte (dir.) *The Age of Anniversaries: The Cult of Commemoration, 1895-1925*, Routledge, Londres, 2018, p. 61-81.
110. Jo STANLEY, *Women and the Royal Navy*, Londres, I.B. Tauris & Co. Ltd, 2018, 264 p.
111. Alan FORREST, *The Death of the French Atlantic: Trade, War, and Slavery in the Age of Revolution*, Oxford, Oxford University Press, 2020, 320 p.
112. *Ibid.*, p. 20-21.
113. *Ibid.* p. 178-179.

---

## RÉSUMÉS

Les enjeux maritimes de la période révolutionnaire ont été rapidement pris au sérieux par les historiens anglais, notamment en ce qui concerne le rôle stratégique des espaces liquides durant une décennie marquée par la guerre. Cette attention soutenue, qui n'a longtemps pas eu d'équivalent en France, a été durablement alimentée par la conviction que l'étude des guerres du

passé était susceptible de délivrer des enseignements concernant les conflits contemporains. Cet angle d'approche a néanmoins tendance à gommer les spécificités de la période ; la vision de la Révolution française véhiculée par l'historiographie navale anglaise est restée longtemps sommaire. Si ce problème tend à s'estomper du fait de la diversification actuelle des approches de l'histoire maritime, on est encore loin d'une histoire navale « à part égale », intégrant les apports des sources et de l'historiographie française sur la période.

Maritime topics during the French revolutionary period have been treated early and seriously by English historians, most notably when dealing with the strategic role of the oceans, during a decade characterized by the importance of war. This continuous attention, without equivalence in French historiography during a long time, has been fueled in the xxth century by the conviction of the importance of past wars in the understanding of modern naval warfare. Nevertheless, this approach tends to cast aside the particularities of the revolutionary period; the way the French Revolution is seen in maritime works has long remained imprecise. This problem tends to be fading away due to the current diversification of studies, but the road to a truly international naval history, integrating French sources and historiography, is still long.

## INDEX

**Mots-clés** : Marine, Historiographie, Angleterre, Norman Hampson, Histoire atlantique

**Keywords** : Navy, Historiography, England, Norman Hampson, Atlantic History

## AUTEUR

**OLIVIER ARANDA**

Docteur contractuel à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, rattaché à l'IHMC-IHRF