

ISSN-0243-6671

Chronique d'histoire maritime

N° 20
2e SEMESTRE 1989



COMMISSION FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME (CFHM)

Siège Social : Archives Nationales
60, rue des Francs-Bourgeois
75141 Paris Cedex 03

Présidente d'Honneur : Ulane Bonnel
Commissaire aux Comptes : Pierre Véron

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : Hervé Coutau-Bégarie
Vice-Président : Philippe Henrat
Vice-Président : Guy Marchand
Secrétaire général : Yves Decaudaveine
Trésorier : Thierry du Pasquier
Administrateurs : Martine Acerra
Michel Balard
Jacqueline Carpine-Lancré
René Estienne
Philippe Haudrère
Guy Le Torrivellec
Hubert Michea
Eric Rieth
Michel Vergé-Franceschi

COTISATIONS : 200 F (Etudiants : 100 F) : France, Europe
220 F : Autres pays

à payer par chèque au nom de la CFHM
adressé au Siège Social

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME

Lettre d'information semestrielle de la CFHM

Rédacteur en Chef : Ulane Bonnel
Comité de Rédaction : Martine Acerra, Hervé Coutau-Bégarie
Marie-Christine Genillon, Philippe Haudrère
Philippe Henrat, Claude Huan
Anne Kroell, Raymonde Litalien
Eric Rieth, Etienne Taillemite
Direction de la publication : Ulane Bonnel
Maquette de la couverture réalisée par Jean Boudriot

LE MOT DU PRESIDENT

La Commission Française d'Histoire Maritime a déjà un âge respectable pour une association. Et aussi un bilan dont elle n'a pas à rougir, bien au contraire. C'est dire que le nouveau Conseil d'Administration aura d'abord pour mission de continuer dans la voie qui a été tracée par ses prédécesseurs. Il a tenu à marquer cette continuité en conférant à Madame Bonnel la Présidence d'Honneur de la Commission Française d'Histoire Maritime "en reconnaissance des services éminents qu'elle a rendus à la Commission". Ce n'est pas méconnaître le dévouement et l'apport de tous ceux qui ont oeuvré à la création et au développement de la CFHM que de dire que sans Madame Bonnel, la Commission n'aurait sans doute jamais vu le jour, ou en tout cas, pas connu le développement qui a été le sien et qui fait de la Commission Française l'une des composantes les plus actives de la Commission Internationale d'Histoire Maritime.

Il appartient donc au Conseil de gérer l'acquis, sans pour autant s'enliser dans la routine. Cet acquis, il faut le faire fructifier. La gestion prudente et heureuse de nos prédécesseurs a permis d'accumuler des réserves importantes qu'il faut employer judicieusement.

D'abord, en créant une collection qui permettra l'édition de livres d'histoire maritime qui ne pourraient trouver place dans le circuit commercial ordinaire. Un éditeur, Economica, a accepté de tenter l'expérience. Vous trouverez avec ce numéro de la Chronique un bulletin de souscription pour les quatre premiers ouvrages de la collection dont les actes du colloque Fleurieu, magistralement organisé par Madame Bonnel, et un inédit de grande valeur sur le combat naval du XVIIe au XIXe siècle rédigé par l'amiral Castex. D'autres projets sont à l'étude, notamment des éditions de voyages. Les suggestions de tous les membres seront les bienvenues. De même, leur imagination est sollicitée pour la conception d'un logo de la Commission destiné à figurer sur les couvertures des ouvrages. Le vainqueur de ce mini concours recevra gratuitement les quatre premiers ouvrages de la collection.

Ensuite, en améliorant la présentation de la Chronique, afin d'en faire une véritable revue d'histoire maritime, avec un nombre de pages accru. Une nouvelle formule est à l'étude et il est permis d'espérer que nous pourrions l'inaugurer avec le prochain numéro.

Enfin, tout en poursuivant les activités traditionnelles de la Commission, il faudra développer de nouvelles orientations. Un intérêt grandissant se manifeste actuellement pour la protection du patrimoine maritime. Le Ministère de la Culture envisage plusieurs manifestations sur ce thème. La Commission se doit d'y participer. L'organisation d'un colloque international qui se tiendrait en 1991 est prévue et la CFHM a été invitée à s'y associer. Nous avons donné un accord de principe, mais il reste à préciser les modalités.

Le travail ne manque donc pas. Le Conseil d'Administration s'y emploiera avec le concours de tous les membres de la Commission : pour permettre des échanges plus fréquents qu'une assemblée bi-annuelle, nous essaierons d'organiser une ou deux rencontres par an, sans doute le samedi matin, avec la volonté de remettre dans deux ans à nos successeurs une Commission qui aura continué sur l'élan acquis durant sa première décennie d'existence.

Hervé Coutau-Bégarie

LE CONSEIL DE MARINE DE 1788

par Etienne Taillemite

Les divers conseils dont la marine a été dotée depuis le XVII^e siècle n'ont guère retenu l'attention des historiens et on peut le regretter car ces institutions, par leurs caractéristiques et leur composition, sont révélatrices des usages et des mentalités. En dehors des conseils de guerre temporaires, réunis à l'occasion d'opérations à la mer, le premier organisme de ce genre fut sans doute le Conseil d'Amirauté créé sur l'initiative de l'Amiral de France Montmorency le 6 janvier 1624. Lui succéda en 1626 un Conseil de la Marine établi par Richelieu dès 1626 auprès du Grand-Maitre de la navigation et du commerce de France. Peuplé uniquement de conseillers d'Etat et de maîtres des requêtes, ce Conseil ne disposait que d'attributions purement administratives et judiciaires. En fait, c'était surtout un Conseil des prises, chargé de déterminer la validité de celles-ci. Les grandes réformes de 1669 menées par Colbert ne changèrent rien à la structure de ce Conseil, seulement réduit à quatre membres alors qu'en 1659 il en comprenait quatorze : six conseillers d'Etat et huit maîtres des requêtes.

D'autres organismes, aux attributions limitées, furent créés ensuite. Le Conseil de construction apparut dans les ports et arsenaux dès 1671 avec mission, comme son nom l'indique, de s'occuper de toutes les questions relatives à la construction et à l'entretien des bâtiments de la flotte. Il était composé essentiellement d'officiers généraux et se réunissait deux fois par semaine. Le règlement du 1^{er} mars 1684 établit, également dans les ports et arsenaux, un "conseil pour la réception des marchandises et fournitures".

La grande ordonnance de 1689 prévoyait aussi le "Conseil de guerre tenu pour les expéditions militaires" sans d'ailleurs en organiser en détail le fonctionnement et ses attributions exactes, ni la fréquence des réunions.

La situation de ces conseils évolua peu sous le règne de Louis XV. L'ordonnance de 1765 réduisit à trois le nombre des conseils de construction qui se réuniraient à Brest, Rochefort et Toulon quand le roi en donnerait l'ordre. On accentua le caractère militaire des conseils de guerre tenus à l'occasion des opérations en en excluant les officiers de plume. On peut noter cependant une innovation. Il était créé un Conseil de Marine mais il s'agissait d'un organisme aux attributions très limitées. Réuni de manière irrégulière, composé d'un nombre non précisé d'officiers généraux

et de capitaines de vaisseaux, il sera uniquement chargé du contrôle a posteriori de la manière dont les officiers chargés du commandement des escadres, divisions ou vaisseaux avaient exécuté les instructions relatives aux missions à eux confiées et en particulier de "l'économie dans les dépenses et consommations". Ce conseil se réunira dans le port de désarmement, soit à Brest, Rochefort ou Toulon. Il s'agissait donc d'une institution occasionnelle, sans influence sur la conception de la politique navale ni sur la conduite des opérations.

L'idée de créer une structure de conception beaucoup plus générale semble apparaître au début du règne de Louis XVI dans l'armée de terre. En 1775, lorsque le comte de Saint-Germain devint Secrétaire d'Etat de la Guerre, son plan de réformes comportait la création d'un Conseil de guerre, présidé par un maréchal de France, comprenant six lieutenants généraux et quatre maréchaux de camp. Il s'agissait d'un organisme consultatif. Personne, à ce moment, ne songea à doter la marine d'une institution du même genre. Ce n'est qu'à la veille de la Révolution qu'apparut le "Conseil permanent d'administration du département de la Marine", créé par le règlement du 19 mars 1788, à l'imitation de celui de la guerre constitué le 9 octobre 1787.

Quel fut l'instigateur de ces créations ? Nous l'ignorons mais une note nous apprend que le règlement du 19 mars fut rédigé par Fleurieu, Borda et Verdun de la Crenne. Une fois de plus, ces trois officiers jouaient donc un rôle essentiel de conseillers du ministre. On notera aussi que ce dernier continuait, comme ses prédécesseurs, à confier la rédaction d'un texte important à des hommes qui s'étaient surtout distingués par leurs talents scientifiques plus que par leurs mérites lors des opérations navales. Nouvelle preuve du fait que la marine de Louis XVI se considérait comme une institution presque autant scientifique que militaire.

Quelles sont les dispositions prévues par ce règlement fort détaillé puisqu'il ne comprend pas moins de quarante deux articles ?

Le roi crée une institution originale dont le nom ne doit pas faire illusion car elle est sans rapport avec les organismes précédemment dénommés de la même manière. Il s'agit cette fois, comme il a été dit plus haut, d'un "conseil permanent d'administration du département de la Marine" et l'article 1^{er} précise : "L'administration de ce département sera ainsi partagée à l'avenir entre le Secrétaire d'Etat de la Marine et le Conseil de la Marine, de manière que le premier reste chargé de toute la partie active et exécutive de l'administration et que le Conseil de la Marine le soit de toute la partie législative et consultative ayant rapport à la marine royale et au service militaire". Ce Conseil sera présidé "invariablement" par le Secrétaire d'Etat, de quelque état et grade qu'il soit, et sa voix sera prépondérante.

Le Conseil sera composé de deux officiers généraux de la marine ou chefs de division, de l'inspecteur général des constructions et de celui de l'artillerie, du directeur des ports et arsenaux, d'un capitaine de vaisseau en activité ou retiré, d'un intendant de la marine ayant exercé en chef dans un port ou aux colonies, de l'intendant général des colonies. A ces huit membres permanents pourront venir se joindre le directeur du génie et l'intendant général des classes mais ces deux derniers n'auront entrée, séance, droit de rapport et voix délibératrice que dans le cas où le Conseil traitera d'affaires relatives à leurs services ou s'il juge convenable de les consulter.

Les affaires à traiter en conseil seront d'abord examinées, discutées et étudiées par le membre chargé particulièrement de la partie du département à laquelle elles sont relatives. Il en fera le rapport, donnera son avis le premier, rédigera la décision et veillera à son enregistrement. Le chef du bureau des fonds n'aura pas entrée habituelle au Conseil mais il pourra, lorsque des questions financières seront à l'ordre du jour, présenter des mémoires écrits et être entendu mais sans voix délibératrice et sans même rester en séance lorsqu'on recueillera les opinions. Le Conseil siègera toute l'année à raison d'une ou deux séances par semaine et même plus souvent si besoin est, aux jours fixés par le Secrétaire d'Etat. Doté de deux secrétaires, il disposera d'un budget de 150.000 livres qui permettra de pourvoir aux indemnités des membres (6.000 livres), aux frais de secrétariat et de missions.

Les articles 10 et suivants sont importants en ce qu'ils définissent les attributions respectives du Secrétaire d'Etat et du Conseil entre lesquels le roi souhaite naturellement que règne "la plus parfaite harmonie".

Le Secrétaire d'Etat conservera "toute la partie active et exécutive de l'administration", c'est-à-dire : le travail avec le roi et le principal ministre, les rapports à faire aux Conseils, "la direction et disposition de toutes les forces navales et de tous les armements" en paix comme en guerre, la correspondance avec les commandants des escadres, des bâtiments, des ports, les gouverneurs des colonies et en général avec tous les officiers ou employés au service de la marine et des colonies, enfin des nominations à tous les emplois et à toutes les grâces.

De son côté, le Conseil de la Marine sera chargé : "de l'interprétation et du maintien de toutes les ordonnances militaires, de l'examen de la comptabilité de tous les fonds affectés au département, de la vérification de tous les marchés, baux, régies, adjudications et entreprises, de la surveillance de toutes les fournitures".

"Il sera également chargé de maintenir l'observation des principes et des règles établies par Sa Majesté pour la dispensation des emplois et des

grâces militaires, et afin que le Conseil ne puisse rien ignorer à cet égard de ce qui sera fait par le Secrétaire d'Etat et éclairer Sa Majesté si son ministre s'était écarté des règles et principes qu'Elle aura fixés, le Secrétaire d'Etat sera tenu de donner communication au Conseil de toutes les expéditions qui auront été faites".

L'article 13 attribue au nouvel organisme des fonctions de contrôle disciplinaire puisqu'il aura "la connaissance et l'examen de toutes les affaires de discipline et de contravention aux ordonnances, la proposition des punitions à décerner quand elles n'auront pas été déterminées par les ordonnances". Dans le même temps, il se voyait chargé d'une mission de perfectionnement car on lui confiait "la discussion de tous les projets d'amélioration sur quelque partie que ce soit de la constitution et du service, l'examen de tous les ouvrages qui paraîtront sur la marine, soit pour accorder les permissions que demanderoient les auteurs, soit pour recueillir les idées utiles et les lumières qu'ils pourroient renfermer".

Les membres du Conseil ne seront pas voués à l'immobilité. L'article 14 prévoit que, "comme une administration éclairée doit toujours être en mouvement pour s'améliorer", le Conseil pourra envoyer en mission un ou plusieurs de ses membres, soit dans les ports, soit dans tout autre lieu du royaume pour visiter les chantiers, ateliers, manufactures, magasins, hôpitaux, etc. Il pourra également choisir à cet effet des officiers militaires ou d'administration et "même des personnes d'art pour des parties où leurs talents rendroient leurs observations utiles". Le Secrétaire d'Etat donnera, dans ce cas, les ordres nécessaires. Les membres du Conseil envoyés en mission recevront une instruction et rapporteront des mémoires détaillés contenant leurs observations et propositions de réforme mais ils n'auront aucun pouvoir de décision.

Le Conseil ne sera pas un organisme clos car l'article 16 prévoit qu'il pourra appeler à siéger momentanément tel officier général ou supérieur, militaire ou d'administration ou commis de la marine "dont il jugera que les connoissances lui seront nécessaires sur l'objet qu'il s'agira de discuter".

Pour mener à bien ses missions, le Conseil avait besoin de documents. Il fut donc autorisé à "rassembler et à réunir dans ses archives toutes les ordonnances, décisions ou interprétations qui existent dans les bureaux de la Marine". Il pourra également se procurer "tous les états ou renseignements qu'il jugera nécessaires".

Le fonctionnement du Conseil était minutieusement organisé par les articles 19 et suivants. Le Secrétaire d'Etat confiera les rapports à faire aux divers membres qui lui communiqueront avant séance le résultat de leur travail. Il assistera, autant que possible, à toutes les séances, et, à son défaut, la présidence sera assurée par le plus ancien officier général qui

fera les fonctions de vice-président. Le Conseil ne pourra prendre aucune délibération ni arrêter aucune proposition qu'en présence du Secrétaire d'Etat président et avec le concours d'au moins sept membres, y compris le président. Tous les plans et projets portés au Conseil seront arrêtés à la pluralité des voix et les opposants pourront faire enregistrer leur avis.

L'article 25 place des bornes au champ d'action du Conseil. Il prévoit que le Secrétaire d'Etat devra préparer, sur toutes les questions à soumettre, un "travail préliminaire dans lequel les bases des vues de Sa Majesté soient bien établies, l'état des questions clairement posé, les limites des discussions invariablement fixées, en sorte que, quand le Conseil commencera ses séances, il connaisse parfaitement les résultats auxquels il doit tendre et qu'un temps précieux ne s'y consume pas en discussions inutiles et en hypothèses spéculatives ou en propositions contraires ou étrangères aux intentions de Sa Majesté". Le ministre devra donc encadrer très rigoureusement les activités du Conseil et l'empêcher de se lancer dans des initiatives incontrôlées.

Une précaution supplémentaire est encore prise par l'article 27 qui crée une sorte de Comité de surveillance. Le roi "sentant combien les surprises, les erreurs, les fausses opérations sont nuisibles au bien de son service" et craignant d'y être exposé si, après l'avis du Conseil, il décidait sur le rapport du seul Secrétaire d'Etat de la Marine qui pourrait avoir influencé le Conseil dans un sens ou dans un autre, le roi donc forme auprès de lui un Comité intime de la Marine "où tous les plans, projets ou règlements proposés par le Conseil seront rapportés et discutés en sa présence par le Secrétaire d'Etat".

Ce super conseil constituait une institution assez originale en ce qu'il devait assurer une sorte de coordination à l'échelon le plus élevé. Il s'agissait presque, toutes proportions gardées, d'un conseil de la défense nationale. En effet, "afin qu'il y ait de l'ensemble et de l'harmonie dans toutes les parties de l'administration et que ce Comité intime de la Marine réunisse le concours et en même temps la contradiction de toutes les lumières soit générales soit particulières qui pourront fonder la confiance de Sa Majesté", il sera composé : du principal ministre, du Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, d'un ou deux ministres d'Etat "selon qu'il conviendra à Sa Majesté de les y appeler", du Secrétaire d'Etat de la Marine, de deux membres du Conseil de la Marine. "Un de ces membres sera toujours le plus ancien du Conseil et l'autre un membre au choix du Conseil ; et s'il y a un avis opposant à celui du président du Conseil ou du Conseil, composé d'un tiers des voix seulement, ce sera de droit un des membres qui auront formé cet avis". En plus de ces membres permanents, le roi "se réserve d'appeler à ce comité tels des vice-amiraux ou des officiers généraux de sa marine qu'Elle jugera à propos de consulter".

Tous les projets de règlements, ordonnances et décisions étudiés par le Conseil seront soumis au roi par le Secrétaire d'Etat ou rapportés par lui devant le roi dans le Comité intime de la Marine pour être renvoyés au Conseil approuvés et signés par le roi. L'article 30 laisse à ce Conseil une certaine marge d'autonomie puisqu'il prévoit qu'il pourra prononcer en son propre nom toutes les décisions nécessaires pour le maintien ou l'exécution des lois militaires à condition, bien évidemment, que ces mesures soient conformes à l'esprit des textes. Dans le cas contraire, elles ne pourraient être promulguées qu'après avoir été soumises au roi.

Il sera tenu registre de tous les débats du Conseil et chaque délibération sera signée de tous les membres présents. Une saine rigueur administrative devra présider à la rédaction et à l'enregistrement du courrier émanant du Conseil. Toutes les lettres ou réponses seront minutées par le rapporteur, expédiées avec l'approbation du Conseil, signées par le Président et le plus ancien des membres présents. Un autre souci s'exprime : celui d'une simplification des formules de correspondance. Le roi "voulant que le Conseil donne l'exemple de ce qu'il veut introduire par la suite dans tous les bureaux du département", décide que "toutes les lettres et réponses du Conseil ne contiendront jamais que l'énoncé succinct du fait ou de l'objet auquel elles auront rapport dans la forme la plus substantielle et sans aucun de ces accessoires de forme et de protocole qui ne servent qu'à consumer le temps et à multiplier les écritures". En fait cette disposition consacrait une habitude déjà en vigueur dans les bureaux de la Marine depuis bien des années. La technique des "feuilles au roi" ou au ministre résumant une affaire et suggérant une décision au bas de laquelle l'autorité supérieure apposait le fameux "Bon" était en usage depuis les années 1750 au moins. De même, la présentation de mémoires à mi-marge sur grand format avec réponse ou décision en marge remonte au temps de Colbert et avait été constamment pratiquée, notamment à l'époque de la Polysynodie et du Conseil de Marine entre 1715 et 1723. Comme il arrivait fort souvent avant 1789, le règlement de 1788, dans ce domaine, ne faisait que consacrer des pratiques administratives déjà largement répandues.

Les derniers articles sont consacrés aux questions financières et contiennent des dispositions importantes. "La discussion et la comptabilité des fonds du Département de la Marine étant un des principaux objets confiés à la surveillance du Conseil", il pourra se faire fournir par le bureau des Fonds toutes les pièces dont il aura besoin, mais il n'aura pas connaissance des dépenses secrètes.

L'article 39 est spécialement novateur puisqu'il prescrit, pour la première fois, la publicité du budget. Le roi, "pensant que la publication motivée des dépenses dans toutes les branches de l'administration est

toujours un frein pour les abus et une satisfaction pour ses peuples", décidait qu'à la fin de chaque année, le Conseil publiera un tableau de toutes les dépenses ordinaires et extraordinaires du département de la Marine, objet par objet. La première publication était prévue pour 1789 s'il est possible, et sera préparée par le Conseil. Le Secrétaire d'Etat participera à l'arrêt des comptes de l'ordre de Saint-Louis, assurée par le Conseil de la Guerre, avec "des officiers généraux de la Marine" en nombre non précisé et choisis soit parmi les membres du Conseil, soit parmi les Grands-Croix ou Commandeurs de l'Ordre. C'est également le Conseil de la Marine qui devra arrêter chaque année les comptes des Invalides.

Enfin l'article 42 et dernier recommande aux membres le secret. "S'il est presque toujours utile de mettre au plus grand pour le détail de toutes les dépenses publiques, Sa Majesté regardant au contraire le secret comme l'âme de toutes les opérations pendant qu'on les prépare, Elle ordonne expressément à tous les membres du Conseil le plus absolu silence sur ce qui se sera passé dans les séances, tant relativement aux délibérations ou propositions arrêtées par le Conseil, qu'aux discussions qu'elles auront élevées et aux opinions particulières et personnelles des membres, et Elle regarde l'exécution la plus stricte de cette loi si importante au bien de son service qu'Elle saura très mauvais gré à ceux qui s'en écarteront".

On remarquera que ce texte créant la plus haute instance délibérative de la Marine ne comporte pas la moindre allusion à l'Amiral de France. Ainsi se trouve une fois de plus consacrée la mise à l'écart de ce grand officier de la Couronne que Louis XIV et Colbert, dès 1669, avaient réduit à un rôle de figuration tout en lui laissant de substantiels privilèges financiers.

Le Conseil de la Marine fut aussitôt constitué sous la présidence du Secrétaire d'Etat, le comte de La Luzerne. En étaient membres : le chevalier de Bausset, lieutenant général des armées navales, le marquis de Verdun de la Crenne, chef de division, le chevalier de Borda, chef de division, inspecteur des constructions navales, le chevalier de Fleurieu, capitaine de vaisseau, directeur des ports et arsenaux, le marquis de la Prévalaye, capitaine de vaisseau, MM. Guillemain de Vaivre, maître des requêtes, intendant général des Colonies, de La Porte, maître des requêtes, intendant du commerce extérieur et maritime, de Pouget, intendant général des chasses, Le Brasseur, conseiller de la Cour des Aides, intendant général des Fonds de la Marine et des Colonies. A ces neuf officiers de la marine, se joignaient MM. de Fourcroy, maréchal de camp, directeur du Corps royal du Génie, et de Manson, maréchal de camp, inspecteur général de l'artillerie de la marine et des colonies. Le Secrétariat était assuré par M. de La Boulaye, commissaire des ports et arsenaux.

Créé trop tardivement, le Conseil de la Marine a été victime des circonstances politiques qui rendirent sa carrière exceptionnellement brève. Les archives qu'il eut peut-être le temps de constituer, ses registres de délibérations ayant disparu, il est difficile de se faire une idée d'une action qui fut, au moins en 1788, effective. C'est ainsi par exemple, qu'il examina avant promulgation le règlement du 29 juin 1788 sur l'admission des élèves de la marine et leur instruction, texte qui complétait l'ordonnance du 1er janvier 1786 et consacrait l'esprit d'ouverture du corps de la marine puisqu'aucune condition de noblesse n'était explicitement exigée. Il aurait été intéressant de connaître le débat auquel ce texte dut donner lieu et les oppositions s'il y en a eu.

On peut regretter la courte vie de ce conseil. Certes, il ne répondait pas à tous les besoins et ne disposait en particulier d'aucune attribution véritablement militaire. On souhaitait séparer opérations et administration et, suivant la tradition colbertienne, ce nouvel organisme demeurerait essentiellement administratif mais avec quand même quelques ouvertures que la pratique aurait pu peut-être développer. C'était en premier lieu une sorte de conseil de surveillance du Secrétaire d'Etat, surveillance limitée d'ailleurs par le fait que l'objet de cet examen présidait lui-même aux débats. C'était aussi un conseil de discipline et un conseil de perfectionnement technique qui aurait pu jouer un rôle utile si on lui avait prêté vie.

La conception même de ce Conseil était judicieuse et correspondait à un besoin. Disparu dans le grand naufrage des institutions et des structures administratives qui marqua l'année 1789, l'institution va renaître et se perpétuer jusqu'à nos jours. Le Conseil de Marine créé par Napoléon le 24 juillet 1810 était fortement inspiré, avec quelques nuances, de celui de 1788. Supprimé en 1814 par esprit de réaction contre les institutions impériales, il sera reconstitué en 1824 sous le nom de Conseil d'Amirauté et celui-ci durera jusqu'en 1890, date à laquelle, fusionné avec le Conseil des Travaux, il deviendra le Conseil supérieur de la Marine avec désormais les attributions plus spécifiquement militaires. Ce Conseil de Marine de 1788, presque mort-né, trop souvent oublié par les historiens, présente donc un intérêt réel en ce qu'il démontre une fois de plus l'esprit d'ouverture, de réforme et de modernité de la marine de l'Ancien Régime finissant, esprit qui sera ruiné par la Révolution et qu'essaiera de reprendre Bonaparte. Fleurieu a donc joué un rôle important dans une orientation nouvelle et durable des institutions maritimes françaises.

E. T.

Note : Les documents concernant ce Conseil sont aux Archives nationales, Marine A¹ 145 n° 15 et 17, A¹ 146.

LA BATAILLE DE TSOUSHIMA ET LA DOCTRINE NAVALE FRANCAISE, GEOPOLITIQUE ET STRATEGIE

par Jean-Paul Charnay

1891 et 1893 : les souvenirs sont brillants des visites d'escadre, russe à Brest et française à Cronstadt pour célébrer, face à la Triplice (Allemagne, Autriche, Italie) tenant le centre de l'Europe, la nouvelle alliance conclue par les deux gouvernements isolés : convention militaire de 1891, alliance défensive de 1893, visites des chefs d'Etats en 1896 - 1897 - le pont Alexandre III. Mais éclate la guerre russo-japonaise. Les déroutes russes, et plus précisément, bataille décisive au sens classique du terme, la défaite navale de Tsoushima (27 mai 1905) entraînent de profonds rééquilibres géopolitiques, et des interrogations sur les principes de stratégie navale à l'époque industrielle (1) par rapport aux principes de stratégie terrestre.

Rééquilibres géopolitiques

Bien avant la guerre russo-japonaise, les progrès techniques de l'ère manufacturière avaient exacerbé les controverses sur des thèmes très techniques : tactique et stratégie, armement, en fonction de la guerre probable contre l'ennemi principal qui est encore perçu comme étant l'Angleterre. D'où le problème fondamental : comment inventer la "martingale technique", comment réaliser une "complémentarité hétérogène" (2) qui permettrait à une plus faible force de résister victorieusement, voire attaquer la flotte anglaise ?

La querelle transposait dans la réalité industrielle, dans la guerre manufacturière, les éternels dilemmes de la marine française par la géographie toujours divisée entre : Levant et Ponant ; guerre d'escadre ou guerre de course : concentration des forces ou attaque généralisée mais dispersée pour engendrer chez l'ennemi l'insécurité : bataille d'anéantissement de la force organisée adverse (le gros des escadres lourdes) ou défense et conquêtes des côtes et des colonies ? Or, le progrès technique n'entraînait-il pas une redistribution des possibilités : la puissance de feux légère mais concentrée (la torpille portée avec vitesse et maniabilité par des bâtiments mobiles et peu coûteux) ne l'emporterait-elle pas enfin sur la puissance de feu lourde (le navire blindé et le canon de gros calibre) ? Etait-il donc intelligent, en tactique navale comme en politique

budgétaire, de poursuivre contre l'Angleterre une course au tonnage, au blindage et au calibre ?

La crise de Fachoda (1898-1899) avait démontré l'impossibilité pour la France d'équilibrer la puissance navale anglaise, et résolvait au profit de l'Angleterre un vaste partage des zones d'influences coloniales : ne pouvant assurer l'axe Dakar-Djibouti, la France se cantonnait dans le nord et l'ouest de l'Afrique pour ne pas porter atteinte à l'un des axes protecteurs de la route des Indes : l'axe Le Caire - Le Cap.

En Extrême-Orient l'Angleterre, par son alliance (traités de Londres des 30 janvier 1902 et 12 août 1905), poussait le Japon à la guerre contre la Russie afin de fixer sur le Pacifique les forces russes, donc de protéger indirectement le nord des Indes, et d'éviter une éventuelle alliance entre deux puissances aux marines en expansion : le Japon et l'Allemagne. Conclu le 15 octobre 1905 sous les auspices de Théodore Roosevelt, le traité de Portsmouth (U.S.A.) établissait une nouvelle répartition géopolitique en Extrême-Orient : le Japon acquiert le sud de Sakhaline, obtient Port-Arthur en bail, un protectorat établi en Corée (dès février 1904 ; colonie en 1910), une zone d'influence à partager avec les Russes en Mandchourie. Son emprise sur la frontière nord des Indes consolidée, l'Angleterre repoussait sur la Perse son partage des zones d'influence avec la Russie.

Plus à l'est, la France participait avec le concert des nations à la prise de gages et de concessions en Chine, et organisait peu à peu l'Indochine. Mais sa grande préoccupation demeurait l'Allemagne ; or, les emprunts russes placés depuis 1888 sur le marché financier français affermissaient le mythe du "rouleau compresseur" en contribuant à la construction des chemins de fer dans l'empire des tsars. Ceci permit en août 1914 une offensive russe en Prusse Orientale, qui obligea les Allemands à retirer des troupes sur le front de l'Ouest et facilita ainsi la victoire de la Marne. Désastreuses pour la Russie, les batailles de Tsoushima et Moukden ne remirent pas en cause l'alliance avec le tsar : l'opinion publique française pensait surtout à la ligne bleue des Vosges.

D'autre part, après 1904 l'Entente Cordiale rangeait à nos côtés la flotte anglaise inquiète de la montée navale de Guillaume II et de Tirpitz. Plus ou moins bien les grands problèmes géopolitiques semblaient donc sinon résolus, au moins fixés : le discours du Kaiser à Tanger (1905) se tempérait par la conférence d'Algésiras (1906).

Pourtant la guerre russo-japonaise en général et la stratégie navale en particulier déclenchèrent de violentes controverses dans les milieux maritimes français, d'autant plus que la situation politique intérieure est tendue par le passage de la République opportuniste à la République radicale. Le boulangisme (élections de 1889) a perdu, mais le Bloc des

gauches mène en 1902 et en 1906 des élections de lutte. L'armée avait été durement secouée par le scandale des fiches (opinions politiques et religieuses) du ministre de la guerre, le général André, ce qui détermine la chute du ministère Combes (janvier 1905), et par la loi de séparation des Eglises et de l'Etat qui avait entraîné la rupture avec Rome et les troubles de conscience causés par les inventaires chez de nombreux officiers requis de pénétrer par la force dans les Eglises. La majorité de gauche se regroupe par les élections des 6 et 20 octobre 1906 en faisant passer la loi abaissant le service militaire à 2 ans, égal pour tous, et s'efforce de mettre enfin un terme à l'affaire Dreyfus : cassation de la décision du conseil de guerre de Rennes, et réintégration dans l'armée.

Renouveau des principes stratégiques

Plus spécialisée, moins imbriquée dans le tissu social et la violence politique de la nation, la marine subit cependant les vicissitudes générales du pays, et doit assurer son expansion coloniale.

Avant et après Tsoushima, la doctrine navale française s'oppose sur le renouvellement des matériels et des doctrines stratégiques. Doit-on, comme le revendique la Jeune Ecole, extrapoler les possibilités offertes par la métallurgie et la chimie en construisant en nombre des matériels légers et rapides à forte puissance de feu, torpilleurs et sous-marins destructeurs à bon compte des lourds et coûteux bâtiments blindés ? Faut-il au contraire critiquer leur faible navigabilité, insister sur le rôle principal du cuirassé et du canon à Tsoushima, et poser en absolu les principes de la guerre d'escadres par navires sur-armés de gros calibres, et de concentration des forces aux fins de détruire la force organisée adverse par une bataille d'anéantissement qui assurera ainsi le principe de liberté d'action ?

Soutenue par de brillants publicistes, des ingénieurs constructeurs (Normand, Laubeuf) et quelques officiers, la première tendance est réduite à la défensive après Tsoushima. Au contraire la majeure partie du corps de la marine, et ses instructeurs, rallient la seconde.

Ainsi, selon Darrieus (281-284) : "Le peuple le plus faible en valeur absolue a vu la victoire couronner ses armes... parce qu'il a su être le plus fort en valeur relative, c'est-à-dire le plus fort dans tous les combats... Le but de la stratégie est d'obtenir cette supériorité sur un point du théâtre de guerre, celui de la tactique de l'avoir sur un point de champ de bataille". Car seule "la destruction de la puissance militaire la plus faible, l'épuisement des "réserves de puissance" de l'ennemi assureront les buts de guerre : "suprémie politique, extension de la zone d'influence, conquête territoriale ou économique, etc." dans les meilleurs délais.

D'où la "duperie" que constitue "l'antienne... purement sentimentale d'ailleurs" selon laquelle il faut renoncer à la guerre d'escadre - alors "que c'est... par elle que Suffren nous a donné notre plus beau fleuron de gloire navale" (Darrieus, 281-284).

Cette doctrine supposait donc l'offensive, aussi bien stratégique qu'opérationnelle. A cet égard apparaît une relative homothétie entre les stratégies terrestre et navale. La doctrine de la défensive-offensive nécessaire pour procéder à la mobilisation préalable en cas de court temps de service, répond à la doctrine défensive-offensive de fronts maritimes selon la Jeune Ecole (la *fortress fleet* de la doctrine américaine). Mais après la guerre des Boers et la guerre russo-japonaise, l'école française revient aux principes d'initiative stratégique et d'offensive tactique : entre 1902 et 1911 paraissent les derniers écrits de Gilbert, ceux de Camon, Colin, Grandmaison... surplombés par les *Principes de la guerre* de Foch (1ère éd, 1903 ; 2ème éd, 1906). S'efforçant d'articuler les traditions de Clausewitz et Moltke avec la technique contemporaine, l'école allemande de von der Goltz à Schlieffen prône également l'offensive, la concentration des masses et des feux, pour une bataille dure et rapide d'anéantissement.

Par Mahan et Tsoushima, l'école historique de stratégie navale prône ces mêmes actions.

Une différence surgit cependant : les principes de renseignement et de liaison des armes (3) abondamment commentés par les stratèges terrestres (Bonnal, Langlois...) sont repris par les stratèges navals à la lumière de Tsoushima (éclairage par croiseurs rapides, rôle respectif de la torpille, de l'artillerie légère et lourde). En revanche l'idée de poursuite de l'armée vaincue après le choc (idée fondamentale de la stratégie napoléonienne) est moins commentée, pour deux raisons peut-être, l'une générale : une armée navale sévèrement battue possède moins de ressources de reconstitution immédiate qu'une armée terrestre qui peut regrouper plus loin ses débris s'ils ne sont pas aussitôt détruits ; l'autre d'interprétation tactique contingente : pouvait-on qualifier de "poursuite" le découplage par Togo de ses torpilleurs dans le soir, ou de simple continuation de la bataille ? Question qui n'est pas d'école, car elle met en cause les notions de puissance maritime et de maîtrise de la mer.

La maîtrise de la mer

S'essayant à cerner cette notion fluctuante, Darrieus et Daveluy subissent la forte influence de Mahan : en réalité ils la relativisent car aucune concentration de force, indispensable facteur de victoire, n'assure une maîtrise absolue de la mer, "rêve mégalomane" que l'Angleterre même ne peut plus caresser. L'expression ne signifie pas "suprémie sur tous les

océans" mais "s'applique uniquement au théâtre maritime des opérations possibles" (Darrieus, 300). Certes subsistent "de belles perspectives de manoeuvres aussi brillantes qu'audacieuses pour les commandants de croiseurs modernes à grande vitesse (nuits sans lune)". Mais l'objectif principal demeure "l'ensemble de la flotte ennemie qui, par le groupement des unités, constitue la seule force réelle qu'il importe de surveiller et de bloquer, toujours en vue d'atteindre l'objectif principal, qui est de la contraindre au combat" (Darrieus, 303) afin de l'anéantir.

Faisant état des craintes anglaises (davantage un blocus alimentaire qu'une invasion), Duquet cite lord Salisbury rappelant (9 mai 1900. Primerose League) que "ce ne sont pas les désastres dans les provinces éloignées ou dans les colonies qui ont paralysé ou tué les grandes puissances maritimes : Carthage, Tyr, la Hollande, Venise ; c'est chaque fois, un coup porté au cœur". Or, selon l'amiral Fournier, par les bâtiments légers "les plus grandes puissances maritimes deviendraient, ainsi, tributaires de nations détenant les détroits, ou en position de couper les routes de mer voisines avec des flottilles de submersibles à grand rayon d'action". D'où la nécessité de l'Entente cordiale pour l'Angleterre : sinon les submersibles français menaceraient la route des Indes en Manche et en Méditerranée occidentale (*Notre marine de guerre*, par un marin (amiral Fournier), Duquet, 306). Le principe de sûreté échapperait ainsi à la plus forte marine.

En huit propositions, Duquet déduit une notion de maîtrise de la mer techniquement inverse de celle de Darrieus et aboutissant presque à l'absolu par la dissuasion de la bataille.

La France ne peut se mesurer avec l'Angleterre, ne pourra le faire demain avec les Etats-Unis et l'Allemagne (I), car "la cuirasse ne garantit pas le bâtiment contre les gros projectiles" (II) ; l'obus doit être remplacé par la torpille (III), et est inefficace contre les batteries de terre (IV). La maîtrise de la mer n'appartient donc pas aux blindés (V), mais "à la flotte non blindée possédant une vitesse telle que pas un navire cuirassé... ne puisse l'atteindre ou l'éviter" (VI). Tout navire blindé étant nuisible et inutile (VII), "il faut un nouveau programme naval où le cuirassé ne soit pas la concentration à outrance des forces combattantes, où la torpille en soit la dispersion à l'infini" (VIII). La bataille navale ne doit plus être un choc tactique direct, mais la menace sinon l'effectivité d'une insécurité généralisée, une tactique indirecte, une sorte de "guerre révolutionnaire" navale faisant en sorte que le cuirassé ne soit plus, pour transposer la fameuse expression de Mao Tse Toung, comme un poisson dans l'eau.

D'où la crainte de la torpille qui doit entraîner le refus de la bataille d'anéantissement ; la portée des canons mettant les escadres au péril de leurs bâtiments légers respectifs, il en résulterait une insupportable

psychose d'insécurité. Pour expliquer cette psychose, Duquet, après Fontin, cite l'illustre physicien et médecin d'Arsonval (225) décrivant "l'affolement que cause à un équipage, à toute une escadre, l'obsession de sentir de tous les côtés un ennemi invisible, insaisissable, qui est partout et nulle part à la fois... Le sous-marin est le moucheron du cuirassé". Ce "désarroi causé par la peur de la torpille" entraîne chez l'adversaire une sorte de dissuasion de s'exposer dans une grande bataille et rend donc leur liberté d'action aux marines légères.

Mais une telle dissuasion, à supposer qu'elle soit réelle, ne réglerait aucun problème, puisque, en vertu de la théorie de la flotte *in being*, l'adversaire conserverait son potentiel de combat, et pourrait en bénéficier en cas d'erreur tactique ou de découragement. La bataille d'anéantissement demeure donc le seul objectif valable : "tous les combats se ramènent à un cas général qui est de dégager le champ de tir des pièces pour faire jouer l'artillerie. Donc, un seul type de bâtiment de combat... le plus puissant : le cuirassé" (Daveluy, 149-152). En 1906, premier Lord de l'Amirauté, l'amiral Fisher, lance le *Dreadnought*, suprême instrument et symbole de la domination par le combat au moment de la grande projection de la culture et de la science européennes sur le monde.

Au-delà, et encore commentaire doctrinal, mais avec des dimensions culturelles et géopolitiques, Tsoushima atteignait au mythe grâce à un roman qui en son temps fut célèbre.

Interférences culturelles et lacunes géopolitiques dans la doctrine française

La Bataille : tel fut le titre radical que le capitaine de corvette Frédéric Bargone, Claude Farrère en littérature, donna à son interprétation psychologique (1910) de Tsoushima. Marin-littérateur de moindre volée que Loti et surtout Ségalen, son livre constitue un document significatif sur la manière dont l'Occident - l'opinion publique - percevait les bouleversements de puissance et de culture induits par la victoire japonaise, première grande victoire des temps modernes d'un peuple de couleur sur un peuple européen, alors que Develuy dénie aux Japonais toute originalité tactique, ne les louant que pour l'unicité de leur but (228) ; et que Darrieus attribue leur victoire à la "faiblesse indéracinable" russe plus qu'à leur propre valeur (274).

L'affabulation assez banale est vue par les yeux d'un peintre français, Jean-François Felze, amant d'une riche Américaine navigant sur son yacht l'*Yseult* à travers les îles du Japon, au mouillage devant Nagasaki où attend l'escadre de Togo. Esthétisme qui se veut raffiné et cosmopolitisme frelaté dans lesquels est prise la *high society* japonaise, en

l'espèce un officier de marine, le marquis Yorisaka, et son épouse Mitsouko. Or, Yorisaka a conscience de l'inachèvement de la victoire japonaise du 10 août 1904 ; il s'efforce d'en savoir les raisons et les remèdes auprès de Herbert Fergan, capitaine de vaisseau anglais, qui, neutre bien qu'allié, se dérobe. Mais la marquise (intéressée, consentante ?) est devenue sa maîtresse. Alors, dans les deux scènes principales du roman d'amour, puis de mort, s'exerce la séduction-pression qui, contrepartie de la dégradation culturelle et morale subie par les Japonais au contact de l'Occident, contraindra l'Européen à livrer ses secrets techniques à l'Asie.

En l'absence du marquis, Fergan rend visite à la marquise Yorisaka ; "surpris" par le marquis, il lui livre le secret de la victoire : l'audace : "Pour vaincre sur mer, il faut d'abord se préparer avec méthode et prudence, puis se ruer avec fureur et folie. Ainsi firent Rodney, Nelson et le Français Suffren..."

Deuxième scène : l'escadre japonaise avance en ordre de bataille dans la matinée du 27 mai 1905 ; la canonnade commencera dans quelques instants. Sur leur cuirassé Yorisaka s'entretient avec un autre officier, le vicomte Hirata, qui lui reproche son occidentalisation. Yorisaka rétorque qu'elle n'est qu'apparence pour "conquérir ou voler, par la force ou par la ruse" les nouvelles règles tactiques ; "on ne dispersera plus le tir comme autrefois... Le feu sera concentré sur la tête des colonnes ennemies... En outre, afin de parer aux accidents de transmission, on a prévu pour les sections isolées une autonomie très large..."

La bataille s'engage. Yorisaka est rejoint dans la tourelle qu'il commande par Fergan, embarqué à titre d'observateur étranger. Yorisaka est mortellement atteint : évoquant la marquise, il contraint Fergan - pourtant observateur neutre - à prendre le commandement de la tourelle et à tirer sur les Russes : "un gentleman doit payer".

Yorisaka et Fergan sont tués. Après avoir pris durant le combat le commandement du cuirassé ravagé et reçu les éloges personnels de l'amiral Togo, Hirata se fait hara-kiri pour n'avoir pas compris le sacrifice de Yorisaka. La marquise, dédaignant ses "amis" occidentaux, part à Kyoto "pour vivre dans le couvent bouddhiste des filles de daimios - pour y vivre sous le cilice et pour y mourir - honorablement".

Eros et Thanatos, de l'amour et du déshonneur à la mort - sacrifice pour la patrie, le roman offre un double aspect : une description navale (selon le témoignage d'un amiral anglais, il constitue "un très bon essai sur le tir de combat d'une escadre") ; et un exotisme, un érotisme de pacotille pour adultère bien "parisien". Il inverse pourtant la relation dénivelée décrite par la littérature de la période coloniale : l'abandon de la "petite épouse" par l'officier de passage : *Madame Chrysanthème* (1887) de Loti et sa dramatisation musicale par Puccini : *Madame Butterfly* (1904), ou les

G.I.'s au Vietnam, puisqu'il montre la captation de la force et de la science occidentales par une Asie plus secrète : le déshonneur de mari de l'officier japonais entraîne le déshonneur de soldat de l'officier blanc. Stéréotype certes, car dans sa préface Farrère se déclare "tout à fait persuadé que jamais aucune marquise nippone n'accorda ses faveurs dernières à aucun officier britannique... mais... que, pour vaincre vraiment la Russie et l'Europe, tous les hommes et toutes les femmes de l'empire étaient prêts à sacrifier leur honneur d'homme et leur vertu de femme, quitte à laver ensuite de si glorieuses taches dans tout le sang d'un corps éventré".

Simplifications psychologiques qui ne résolvent ni le rapport des individus aux impérialismes réciproques (le japonais comme l'anglais), ni la réalité des acculturations tactiques et stratégiques. Ancien élève de l'Ecole d'application navale de Plymouth, ancien directeur du collège naval, Togo aurait traduit les *Réflexions sur la tactique navale* de Makharof, et son chef d'état-major, Akiyama Saneyjuki, a transposé pour le Japon les doctrines de Mahan (4).

En fait, le Japon est encore en France peu connu. Sans doute en langue anglaise Lafcadio Hearn (5) a commencé ses présentations romancées du bouddhisme Zen, et en 1905 le petit livre d'un Japonais s'efforce de mettre le *Bushido* à la portée de l'Occident (6). Mais pour le grand public le japonisme, les "japoneries", se révèlent par l'influence de ses estampes sur l'impressionnisme : Monet pour le traitement de l'espace, Van Gogh pour la couleur, Degas et Toulouse-Lautrec pour la mise en page, Whistler et Monet pour l'atmosphère. La grande date demeure 1890, avec l'exposition d'art japonais à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris, et la publication des études d'Edmond de Goncourt sur l'*art japonais du XVIIIe siècle* : *Outamaro* (1891) et *Hokusai* (1896). Et les sonnets japonais des *Trophées* de Hérédia (1893) figent les armes et l'impassibilité du Samouraï et du Daimio.

Figures rutilantes déjà dépassées, car la guerre russo-japonaise multiplie à l'étranger les essais, souvent critiques, sur la société et l'âme japonaises taxées d'arrogance et d'anti-occidentalisme (7), et avive au Japon l'une des grandes ruptures de l'intellectualité et de la politique intérieure qui agit encore de nos jours par le socialisme anarchisant des Zengakuren et des écologistes.

La victoire a affermi un militarisme expansionniste à base totalitaire. Elle coïncide aussi en littérature avec le passage de la tendance romantique, qui avait appuyé l'action de l'Etat dans sa transformation accélérée, technologique et autoritaire, du Japon (l'un de ses plus grands romanciers, Mori Ogai, fut directeur général des Services de Santé de l'Armée) à l'école naturaliste, fortement influencée par les idées socialistes européennes, et choquée par deux événements qui marquèrent la fin de

l'époque Meiji : la condamnation à mort, en 1910, d'un écrivain, Kôtoke Shūsui, impliqué dans un complot socialiste contre la vie de l'empereur ; et le suicide qui lui parut rétrograde, en 1912, du vainqueur de Port-Arthur et de Moukden, le général Nogi, qui, tel un vassal des temps passés, refusa de survivre à son empereur, l'empereur Mutsuhito posthument surnommé Meiji-Tenno : "gouvernement éclairé"... qui pourtant, vers 1878, avait détruit la puissance des samouraïs.

En fait, mieux que Farrère et les marins, un professeur à la Faculté de Droit de Tokyo, Maurice Revon, avait analysé avec crudité la mutation géopolitique et intellectuelle du Japon (8).

"Au lendemain des victoires qui révélèrent enfin leur puissance, les Japonais furent un peu surpris de voir cette fière Europe, qui avait méprisé leur évolution pacifique, admirer si fort leurs exploits guerriers. Ce que n'avaient pu faire ni l'antique beauté de leur civilisation deux fois millénaire, ni la sagesse d'une politique conciliante, quelques coups de canon l'accomplirent en un instant. Ces lointains insulaires si longtemps méconnus furent subitement jugés dignes d'entrer dans le concert des nations civilisées ; et s'ils en conçurent une joie sincère, ils éprouvèrent aussi un certain étonnement".

Farrère illustre dans son roman toutes ces réflexions acides. Il conjoint bizarrement l'acculturation tactique et les interférences ou ruptures entre cultures, les rapports entre Contre-Orient et Contre-Occidents (9).

Il semble avoir été influencé par la Jeune Ecole : dans un roman antérieur, *Les civilisés* (prix Goncourt 1905), il supposait une guerre entre la France et l'Angleterre ; le torpillage d'un cuirassé anglais était obtenu au prix de la perte du torpilleur français. Mais rallié par Tsoushima à la guerre d'escadre, il contribue à la diffuser sans critique dans les opinions publiques et politiques.

Celles-ci avaient été choquées plus qu'étonnées par le désastre russe : le trop long périple avait fait prendre la mesure de la fatigue et de l'impréparation de l'escadre. Mais l'Entente cordiale (avril 1904) rangeait la flotte anglaise aux côtés de la France qui, pensant aux batailles terrestres, croyait au "rouleau compresseur" russe. Une convention navale franco-russe fut signée en 1912.

En fait l'opinion publique française était peu au courant des nouvelles théories géopolitiques. En 1904 l'Anglais Mackinder affirme son idée du "pivot mondial", du *heartland*, idée reprise par un officier allemand, Karl Haushofer, bon connaisseur du Japon, et qui au moment de la guerre russo-japonaise préconise une alliance germano-nippone destinée à encadrer une Russie qui lui deviendrait amie (10). Cette géopolitique du Pacifique, qui préoccupait les Américains et les Australiens, semblait

lointaine en France où l'on ne se rendait guère compte que l'acculturation tactique japonaise (l'attaque comme Rodney, Suffren, Nelson...) se durcirait en cette grande tradition navale nippone qui serait encore appliquée par Yamamoto au cours de la Seconde Guerre mondiale (11) : surprise (Pearl Harbor) et extension géographique, mais qui finit précisément par distendre la doctrine et la "force combinée" dans les plaines marines et les archipels - jusqu'à Hiroshima - qui semble alors "le plus gros des gros canons". Certes, au-delà des controverses techniques entre amants des cuirassés et fous des torpilleurs, Farrère avait évoqué - sans les résoudre - les problèmes fondamentaux des transferts de pensée et de puissance entre peuples et civilisations. Mais la doctrine navale demeurait perdue dans sa rationalité technique et ses problèmes de feux, ses difficultés budgétaires et ses conflits politiques (12). Elle levait pourtant ses querelles d'école.

*
* *

Tsoushima apparaît à un moment crucial, lorsque la première révolution industrielle, celle de la vapeur, du charbon et de l'acier, subit sa première adjonction à la fois quantitative et qualitative : la chimie et l'électricité. La chimie améliore la poudre d'obus, mais les deux généralisent la torpille et la mine. Il en résulte une certaine redistribution des crédits entre les maîtres de forge classiques fondant canons lourds et épais blindages (grosse métallurgie) et les nouveaux chantiers navals (Normand, Laubeuf...) inventant des bâtiments insolites, et une offensive de l'Ecole matérielle contre l'Ecole historique.

Corrélativement les amiraux doivent modifier leurs structures mentales et leurs ordres de bataille pour protéger l'instrument principal de combat, le *capital-ship*, roi de la mer depuis le XVII^e siècle : le vaisseau de haut bord devenu le cuirassé ; celui-ci n'est plus autonome. Le postulat de l'arme dominante fait place, comme en stratégie terrestre, au principe de liaison des armes, et la protection du bâtiment lourd est assurée au plus près par son artillerie légère à tir rapide, au plus loin par les contre-torpilleurs.

La dilution et la multiplication de la puissance de feu légère (torpilleur, artillerie moyenne des contre-torpilleurs et croiseurs) devait-elle avoir un effet similaire à ce qui interviendrait dans les guerres de stratégie révolutionnaire ? Lorsque armes automatiques, canons sans recul, bazookas mirent en échec la puissance de feu lourde : artillerie classique, chars, chasseurs-bombardiers, hélicoptères d'assaut blindés, par

exemple ? La réponse ne peut être qu'ambiguë, car les divisions vietminh comme les katibas algériennes regroupèrent, condensèrent précisément en unités lourdes (selon la doctrine de Giap) les premiers volontaires : Dien Bien Phu fut écrasé par l'artillerie.

D'ailleurs, l'influence de la doctrine anglo-saxonne (l'Anglais Colomb et surtout l'Américain Mahan) devient prépondérante dans toutes les marines. Mais la notion de *Sea Power* à obtenir par la grande bataille navale fortifie la course aux armements. Même l'Entente cordiale (ou la Triple Entente) ne peut écarter la menace que la Triplice (Italie, Autriche, Allemagne) pourrait faire peser sur nos communications avec le Maghreb (transport de l'armée d'Afrique), ou d'une manière plus générale, la guerre des croiseurs. Ce qui explique en partie pourquoi les partisans des cuirassés se sont reconvertis plus vite à l'idée d'une stratégie navale de "grande guerre" de haute mer que ceux des torpilleurs qui pensent surtout à une "petite guerre" de côte, de détroit et d'attaque de convois, contre l'Angleterre, "petite guerre" politiquement dépassée en raison des rééquilibres de puissance européenne, des alliances franco-russe et franco-anglaise.

En réalité, ce n'est pas seulement l'ordre de bataille (la petite tactique navale) qui se modifie, mais aussi son inscription sur les théâtres d'opérations et de guerre.

La rationalisation des évolutions, des conduites de tir et des signaux avait entraîné au XVIII^e siècle une marche relativement homologue des stratégies terrestre et navale dans la disposition de l'armée ou de l'escadre sur le "terrain" : ancien ordre parallèle, que Suffren, Hawke, Rodney et Nelson pour la marine, Guibert, Carnot et la Révolution pour l'armée, transforment en ordre perpendiculaire : Ecole géométrique (13). Mais l'évolution des matériels inscrivait différemment ces ordres de bataille dans la géographie ambiante. Le faible rayon d'action et les médiocres navigabilité et habitabilité des bâtiments légers contraignaient leurs partisans à les engager non loin des côtes, donc à prévoir des attaques de ports, ou de flottes sortant ou entrant en rades, des opérations en des mers étroites, une guerre des caps et détroits ; à établir des défenses en cordons, des fronts maritimes linéaires ou défensifs... En ce sens, la Jeune Ecole revenait à l'esprit de l'Ecole géographique du XVIII^e siècle, préoccupée de "bonnes" positions, et dont Napoléon et Clausewitz avaient démontré le caractère souvent formel. Elle débouchait sur une géostratégie d'essence nationale.

Débouchait-elle aussi sur une stratégie plus démocratique ? Une stratégie défensive - contre-offensive consécutive à une vaste mobilisation appelée par un temps de service plus court est-elle moins belliqueuse qu'une stratégie offensive menée par une armée à pied d'armes entrant immédiatement en campagne ? Les partisans de la *Nation armée* selon

Jaurès le socialiste l'affirmaient, comme les partisans de la ligne Maginot contre les partisans d'une armée plus mobile et professionnalisée.

Enfin, en tactique et en psychologie, une multitude de bâtiments légers devait favoriser l'initiative de jeunes officiers et de petits équipages, assouplir la hiérarchie et la discipline des bâtiments lourds, d'où le soutien majoritaire de la Jeune Ecole par des députés libéraux et radicaux.

Au contraire, les tenants des bâtiments lourds, dont l'autonomie à la mer s'accroissait par les flottes de charbonniers et la dispersion des bases (c'est l'époque coloniale...), considéraient l'escadre organisée comme une entité indépendante, un moyen de force pure agissant sur les étendues inter-océanes et recherchant la destruction de la force principale adverse : notion napoléonienne et clausewitzienne qui débouchait sur la notion mahanienne de *Sea Power*, non plus une géostratégie, mais une géopolitique d'essence universelle.

Ainsi, partie de controverses techniques sur les matériels, la doctrine navale française avant et après Tsoushima aboutissait à une remise en cause des principes de la stratégie, et à des visions divergentes sur la philosophie de la stratégie.

J.-P. C.

-
- (1) En doctrine navale française, plusieurs livres parurent en 1906-1907 notamment : d'un amiral de la "Vieille Ecole", l'amiral de Cuverville : *Leçons sur la guerre, Port-Arthur, Tsoushima* (Berger-Levrault) ; de deux tenants farouches de la "Jeune Ecole" : Paul Fontin, chef de bureau au ministère de la marine, ancien secrétaire de l'amiral Aube (célèbre avec le commandant Vignot, ancien officier d'ordonnance de l'amiral Aube, ancien chef adjoint du cabinet militaire du ministre de la marine Edouard Lockroy, par leurs livres parus sous le double pseudonyme Commandant Z... et H. Montéchant) ; *Guerre et marine* (Berger-Levrault), et Alfred Duquet, auteur de nombreuses études sur la guerre franco-prussienne de 1870 ; *La faillite du cuirassé* (Librairie Militaire Chapelot, Paris, 1906, 400 p.) et des deux auteurs représentant la doctrine montante : les amiraux René Daveluy (alors capitaine de frégate) : *La lutte pour l'empire de la mer* (avec un pré-titre : "Les leçons de la guerre russo-japonaise", et un sous-titre : "Exposé et critique" ; Augustin Challamel, Paris, 1906, 229 p., cartes et tableaux) ; et Gabriel Darrieus (alors capitaine de vaisseau et

professeur de stratégie et de tactique navale à l'Ecole supérieure de guerre de la marine) : *La guerre sur mer* (avec en sous-titre : "Stratégie et tactique. La doctrine" ; Augustin Challamel, Paris, 1907, 465 p., tableaux). En 1910 enfin, à la fois preuve et reflet de l'intérêt porté par l'opinion publique à Tsoushima, un marin (futur académicien), Claude Farrère, lui consacre un roman : *La Bataille*. Ensuite paraissent les études plus décantées, "objectives", de stratégie navale : Laurent, Castex... dont on ne traitera point ici.

- (2) Voir notre *Essai général de stratégie*, Paris, Champ Libre, 1973.
- (3) De cette période date un texte de Castex, "La liaison des armes sur mer", inachevé.
- (4) Il semble alors inconnu en Occident : V. M. Peattie, *Akiyama Saneyuki and the Emergence of Modern Japanese Naval Doctrine*, U.S. Naval Institute Proceedings, janvier 1977.
- (5) *Glimpses of Unfamiliar Japan*, 1903.
- (6) Onazo Nitobe, *Bushido, The soul of Japan*, Putnam's Sons, New York, 1905 ; rééd. ; Tuttle and Co, Rutland, Vermont and Tokyo, 1969, 1980 ; trad. française Payot, 1927. V. aussi baron Suyematzu, *The Risen Sun*, Constable, New York, 1905.
- (7) En France La Vieuville, *Essai de psychologie japonaise*, Augustin Challour, 1908 ; André Bellesort, *La société japonaise* ; Félix Martin : *Le Japon vrai* ; Jean Dasp : *Le Japon contemporain*.
- (8) Préface à l'*Anthologie de la littérature japonaise des origines au début du XXe siècle*, Delagrave, Paris, 1901, rééd. Vertiges Publications, Paris, 1986.
- (9) V. notre ouvrage, *Les Contre-Orients ou comment penser l'Autre selon soi*, Sindbad, Paris, 1980.
- (10) Karl Haushofer, *Dai Nikon* 1913. Il publia plus tard une *Geopolitik des Pazifische Ozean*, Vorvinckel ; Berlin 1924 ; V. en trad. française *Le Japon et les Japonais. Géopolitique du Japon*, Payot, Paris 1937, et *De la géopolitique*, Fayard, Paris, 1986.

- (11) Sur l'histoire militaire japonaise, V. le numéro spécial de la *Revue Internationale d'Histoire Militaire*, n° 38, 1978.
- (12) Signalons cependant le livre d'un tenant de la Jeune Ecole : J. Péne-Sieffert, membre de la mission Paul Bert en Indochine : *Jaunes et Blancs en Chine. Les Jaunes*, Berger-Levrault, Paris. Les trois ouvrages de Castex concernent essentiellement l'Indochine : *Les Rivages indochinois*, Berger-Levrault, 1904 ; *Le Péril japonais en Indochine*, Lavauzelle, 1904 ; *Jaunes contre Blancs*, Lavauzelle, 1905.
- (13) Voir notre article "Homologies et hétérogénéités des stratégies terrestre et navale au début de l'ère industrielle. Propositions méthodologiques", *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 37-1977 (fascicule 3).

N.B. : Une étude complémentaire du Professeur Charnay paraîtra dans le *Neptunia* de juin 1990.

FLEURIEU ET LA MARINE DE SON TEMPS

A l'occasion du bicentenaire des événements de 1789, la Commission Française d'Histoire Maritime a présenté à Paris, du 6 au 9 juin 1989, son premier colloque national sur le thème "Fleurieu et la Marine de son temps".

Pourquoi Fleurieu ? Et quel est précisément "son" temps ? Jeune officier pendant la Guerre de Sept Ans, Charles-Pierre Claret de Fleurieu (1738-1810) ne cesse de servir la France et sa Marine jusqu'à sa mort en 1810, exception faite de quelque seize mois passés en prison sous le règne de la Terreur. Sa carrière est exemplaire de loyauté et de continuité. De scientifique, cette carrière devient administrative lorsque Fleurieu est appelé auprès de Sartine, puis de Castries, les deux secrétaires d'Etat de la Marine de Louis XVI, et continuera ainsi, au plus haut niveau, jusqu'à la fin de ses jours. Avec Verdun de la Crenne et d'autres amis de la même trempe, il contribue aux réformes de la fin du règne de Louis XVI, puis à la survie de la Marine mise à rude épreuve par les bouleversements révolutionnaires. Enfin, Fleurieu est l'archétype des officiers attirés par les sciences et les découvertes de leur temps. La grande aventure intellectuelle que fut la conquête d'une méthode fiable permettant de déterminer en mer la longitude ouvre la voie au développement des sciences de la navigation et à l'exploration scientifique de l'espace océanique, et Fleurieu s'y consacre avec ardeur, s'attachant plus particulièrement à la cartographie comme moyen le plus sûr d'assurer la sécurité de la navigation, l'accomplissement des missions, et le retour des expéditions.

Quatre jours de colloque ont à peine suffi pour cerner les divers aspects de cette époque fertile en événements et riche de l'acquisition de connaissances nouvelles. Puisque les actes seront publiés, sans doute avant la fin de 1990, les communications ne seront qu'évoquées ici.

Au cours de la séance inaugurale du 6 juin 1989, sous la présidence effective de Monsieur Alain Poher, Président du Sénat, Christian de Fleurieu a retracé la vie de son grand-oncle et dépeint son milieu familial et intellectuel, tandis que Jean-Pierre Busson a présenté l'humaniste : écrivain, collectionneur, bibliophile, académicien ; en somme "Un homme de qualité" selon le titre de cette première matinée.

L'après-midi fut consacré à une visite du Musée de la Marine où son Directeur, le Capitaine de Vaisseau Bellec, a tenu à mettre en valeur les collections relatives à la cartographie, à la mesure du temps et à la détermination de la position d'un navire en mer.

Le 7 juin "Fleurieu et les sciences nautiques" furent à l'ordre du jour le matin, sous la présidence de Monsieur Pierre Léonard, alors

Président de l'Académie de Marine et toujours Président du Conseil supérieur de la Marine marchande. François Bellec a parlé de "Fleurieu et la résolution du problème de la longitude", Mireille Pastoureau du "Monde en cartes : l'apport de Fleurieu" ; et Hélène Richard de "La découverte des terres lointaines".

Présidée par l'Ingénieur Général de l'Armement Comolet-Tirman, Directeur du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, la séance de l'après-midi a permis d'écouter Roger Collins, venu de Nouvelle Zélande à cette occasion pour présenter "Voir avec d'Entrecasteaux : l'oeuvre du dessinateur Piron". L'Ingénieur Général de l'Armement Jean Bourgoïn, à propos de "Fleurieu et Lapérouse" a examiné les instructions que Fleurieu avait rédigées avec la participation d'autres spécialistes, dont le roi en personne ainsi que Lapérouse, le principal intéressé. Un empêchement de dernière minute ayant retenu Jacqueline Carpine-Lancré chez elle dans le Midi, une de ses amies, aussi savante qu'elle-même, a donné connaissance de sa communication sur "Fleurieu et le voyage autour du monde d'Etienne Marchand".

Le 8 juin, l'Amiral Chatelle, Chef du Service Historique de la Marine, a bien voulu présider les deux séances de la journée intitulées "De la Marine du Roi à celle de l'Empereur", la première concernant les effectifs et la deuxième le matériel. Michel Vergé-Franceschi présenta "Les officiers de la Marine et leur devenir, 1789-1795" et Timothy J. A. Le Goff analysa "Les gens de mer des années 1780". La communication du Médecin Général Inspecteur Pierre M. Niaussat sur "Fleurieu et les naturalistes de son temps" porta sur les travaux des naturalistes dont la contribution aux connaissances scientifiques fut considérable.

Pour ce qui est du matériel, Martine Acerra a parlé des "Arsenaux français à la fin du XVIIIe siècle" ; Jean Boudriot de "La Marine française à son apogée : la Marine de Louis XVI" ; et Jean Meyer du "Complexe industriel de la Marine, 1793-1815".

Un troisième aspect "De la Marine du Roi à celle de l'Empereur", à savoir "Fonctionnement et opérations" a été traité au cours de la matinée du 9 juin. Mme Ulane Bonnel, Présidente de la CFHM, présida cette séance. Philippe Henwood présenta "Le comte d'Hector et les débuts de la Révolution à Brest" et Hubert Poilroux-Deleuze "Les créations du droit «intermédiaire» dans le domaine maritime".

En l'absence d'Etienne Taillemite*, une libre discussion en forme de "Plaidoyer pour une histoire de l'administration maritime française" a eu lieu avec la participation de Ulane Bonnel, Jean-Pierre Busson, Jacques Chatelle, Michel Mollat du Jourdin, Robert Durand, Marc Perrichet ainsi que plusieurs intervenants de l'auditoire. Tous ont reconnu la nécessité de combler la lacune de l'historiographie récente en ce qui concerne

l'administration des organismes groupés autrefois au sein du ministère ou du secrétariat d'Etat de la Marine et des Colonies (marines de guerre, marchande et de la pêche, commerce maritime, colonies). Le Professeur Mollat du Jourdin et l'Amiral Chatelle ont proposé une méthodologie :

- a) recenser les acquis en la matière ; puis établir un programme d'études ;
- b) déterminer l'organigramme en fonction des lois, des décrets, de la jurisprudence et aussi des usages, afin de savoir de quelle manière chaque branche devait fonctionner, et en suivre ce fonctionnement ensuite dans les faits.

Le Commissaire Général Durand déclara avoir consulté les archives des réformes passées, alors qu'il était Directeur Central du Commissariat de la Marine, afin de juger de la manière d'entreprendre à son tour des réformes et de savoir au mieux comment dans le passé il a été décidé qui devait faire quoi et comment. Il a alors constaté des lacunes dans les connaissances de l'administration maritime, notamment relatives au partage des compétences entre l'administration centrale et les administrations locales. Les grands textes ne sont pas toujours immédiatement compréhensibles aux commissaires d'aujourd'hui sans formation historique particulière, poursuivit-il, et par ailleurs il y a des périodes obscures, sans doute en raison de lacunes dans la documentation. Des études entreprises conjointement par des commissaires et des historiens devraient contribuer à identifier et à combler les lacunes, à mettre en évidence les motifs des réformes et à dépasser des clichés du genre "épée contre plume".

Marc Perrichet posa la question fondamentale de savoir d'où viennent les textes administratifs - pour ensuite répondre qu'ils émanent la plupart du temps du pouvoir législatif, et pour constater que les gens de la Marine ne les maîtrisent que peu, ou pas. La manière dont une nouvelle réglementation sera appliquée et par qui reste parfois floue et les réformes sont souvent mises en place empiriquement, très influencées par l'Ancien Régime et par la recherche d'un certain équilibre entre les pouvoirs quelquefois conflictuels. En somme, il faut associer l'histoire d'un corps d'administration avec celle, aussi essentielle, des pratiques. Pour les périodes obscures évoquées par le Commissaire Général Durand, la documentation peut avoir disparu, en effet, mais aussi elle peut n'avoir jamais existé. Parfois une correspondance privée et parallèle (entre premiers commis, par exemple) peut suppléer à des archives officielles qui n'ont jamais existé.

Jean-Pierre Busson, tout récemment encore Chef des Archives et Bibliothèques de la Marine, qui a travaillé sur une histoire de l'administration de la Marine, insiste sur l'importance des commis, issus souvent de familles versaillaises ou des ports, qui assurent de fait une réelle continuité de l'administration. Martine Acerra remarque que l'administration permanente est devenue nécessaire dès que la Marine a paru être une puissance à

l'intérieur de l'Etat et suggère que les futurs travaux historiques s'enrichissent de comparaisons avec les marines étrangères.

Ces différentes approches indiquent, selon Ulane Bonnel, qu'un champ fructueux d'investigation interdisciplinaire attend commissaires, administrateurs, juristes, spécialistes de sciences politiques et historiens intéressés par l'histoire de l'administration de la Marine, qui semble être moins bien connue que celle des autres corps de l'Etat.

Présidée par Monsieur Michel Mollat du Jourdin, membre de l'Institut et de l'Académie de Marine, Professeur émérite de l'université de Paris IV et Président d'Honneur de la Commission Internationale d'Histoire Maritime, la séance de l'après-midi avait pour thème "Une carrière à facettes multiples". Ulane Bonnel a présenté "Fleurieu et les Etats-Unis : guerre et diplomatie" ; Paul Butel a examiné "Traditions et mutations du commerce maritime français du règne de Louis XVI à la fin du Premier Empire" et Jean Tulard a parlé de "Napoléon et Fleurieu : le Conseiller d'Etat et le Sénateur".

L'Amiral Louzeau, Chef d'Etat-Major de la Marine, a bien voulu venir à 17 h 30 présider la séance de clôture et entendre le Professeur Mollat du Jourdin conclure le colloque consacré à "Fleurieu et la Marine de son temps" en dégagant les principaux enseignements de quatre jours de débats et de rencontres.

Les occasions de rencontres avaient été nombreuses, en effet. Une réception de bienvenue a réuni au Musée de la Marine de nombreuses personnalités, dont Monsieur Jacques Mellick, Ministre délégué chargé de la Mer, l'Amiral Louzeau, les membres du Comité d'Honneur, les présidents de séances et les auteurs de communications ainsi que les participants dont de nombreux membres de la famille Fleurieu. Les pauses-café et les déjeuners pris au Ministère de la Recherche et de la Technologie furent de toute évidence très appréciés et donnèrent lieu à d'innombrables entretiens entre participants et auteurs. L'amabilité et la compétence du personnel du Ministère, que ce fut à l'accueil, pour les séances du prestigieux amphithéâtre Poincaré ou pour la restauration, ont grandement contribué au succès des rencontres. Le dévouement du personnel du Service Historique de la Marine que l'Amiral Chatelle a bien voulu déléguer pour nous aider, mérite tous les éloges, et sans l'indispensable aide de plusieurs membres de la CFHM, surtout du Capitaine de Vaisseau Jacques Riboulot et d'Anne Kroell, la réussite de cette contribution de la Commission à la commémoration de 1789 aurait été fort compromise.

Ulane Bonnel

* dont la communication "Le Conseil de Marine de 1788" est publiée dans ce numéro de la *Chronique* et paraîtra dans les actes du colloque.

LA COMMISSION FRANCAISE D'HISTOIRE MARITIME

se réunit en assemblée générale bisannuelle

Le 28 novembre 1989, la CFHM a tenu ses assises bisannuelles au Musée de la Marine de Paris. Quelque quatre-vingt membres prirent place dès 14 h 30 devant les prestigieuses sculptures de *La Réale* pour la dernière assemblée générale présidée par Mme Ulane Bonnel.

Des rapports moral et financier présentés aux membres se dégagent la constatation réconfortante que la Commission se porte très bien. Les réserves financières, constituées grâce à une gestion très économe, permettront d'entreprendre enfin une politique d'aide à la publication d'ouvrages ainsi que l'amélioration de la *Chronique d'histoire maritime*. Ce qui a déjà été réalisé par des bénévoles disposant de peu de moyens mais de beaucoup de bonne volonté est tout à fait remarquable mais devient de plus en plus difficile en raison de l'augmentation du nombre des membres et des abonnés. Notre succès nous oblige désormais à changer de méthode ; en trouver la meilleure possible sera le devoir des nouveaux responsables de l'association.

Le programme très chargé des années 1988-1989 a été passé en revue. En 1989 seulement, trois colloques ont été organisés et dirigés par Mme Bonnel. Le premier a eu comme cadre le Congrès national des Sociétés Savantes, tenu du 3 au 9 avril à Paris (1).

Le deuxième, consacré à "Fleurieu et la Marine de son temps", a eu lieu également à Paris, du 6 au 9 juin, au Ministère de la Recherche et de la Technologie. Un compte rendu plus détaillé paraît dans ce même numéro de la *Chronique*.

Le troisième, les "Rencontres au Salon du Livre maritime", de Concarneau, s'est déroulé du 12 au 16 juillet sur le thème "Les révolutions et la mer" (2).

Par ailleurs, quatre numéros de la *Chronique d'histoire maritime* sont sortis depuis l'assemblée générale de 1987, ainsi que l'annuaire préparé par le Commissaire Général Petit et Mme Bonnel grâce au concours de spécialistes du Commissariat de la Marine. En raison des multiples activités de la présidente-rédactrice en chef, la *Chronique* accuse encore un décalage d'un numéro en retard.

Partout en France, des membres de la Commission ont donné de leur temps et contribué leur savoir à de nombreuses commémorations des événements de 1789. Le bilan, s'il était connu avec exactitude, constituerait sans aucun doute une illustration fort impressionnante de l'essor actuel de l'histoire maritime en France.

Les activités des représentations "Méditerranée" et "Bretagne" de la CFHM, présentées par Mlle Anne Kroell dans son rapport moral, ont mérité les félicitations de l'Assemblée.

Le "Prix des Jeunes Historiens" de la Commission Française d'Histoire Maritime, décerné pour la première fois, a été attribuée au Lieutenant de Vaisseau Jean-Paul Redon pour son mémoire de maîtrise intitulé "L'évolution de l'organisation centrale du Ministère de la Marine, de Malouet à Lanessan (1814-1902) à travers les textes réglementaires (ordonnances, décrets, arrêtés ministériels, etc.)" (voir l'article dans ce numéro).

En fin de séance, le résultat de l'élection au nouveau Conseil d'administration a été proclamé par M. Jacques Gay, président de la Commission de dépouillement du scrutin. Ont été élus :

Président :	Hervé Coutau-Bégarie
Vice-Président :	Philippe Henrat
Vice-Président :	Guy Marchand
Secrétaire général :	Yves Decaudaveine
Trésorier :	Thierry du Pasquier
Administrateurs :	Martine Acerra
	Michel Balard
	Jacqueline Carpine-Lancré
	René Estienne
	Philippe Haudrière
	Guy Le Torrivellec
	Hubert Michea
	Eric Rieth
	Michel Vergé-Franceschi

Elu également mais indépendant du Conseil : Commissaire aux Comptes : Médecin Général Pierre Véron.

La présidente sortante, en félicitant les membres du Conseil d'administration de leur élection et en exprimant sa confiance dans l'avenir de la CFHM, qui leur est confiée, a passé ses pouvoirs et la parole à M. Hervé Coutau-Bégarie, nouveau président. Celui-ci présenta brièvement quelques souhaits et projets pour l'action future de la Commission.

Une réception amicale et très réussie a réuni ensuite des membres de la CFHM et leurs invités.

U. B.

(1) Voir le compte rendu paru dans la *Chronique*/19, p. 45-47;

(2) *Idem*, p. 37-44.

LE PRIX DES JEUNES HISTORIENS

de la Commission Française d'Histoire Maritime

A l'occasion de l'Assemblée générale bisannuelle de la CFHM le 28 novembre 1989, le Prix des Jeunes Historiens, créé en 1988, a été décerné, pour la première fois, au Lieutenant de Vaisseau Jean-Paul Redon pour son mémoire de maîtrise portant sur "L'évolution de l'organisation centrale du Ministère de la Marine, de Malouet à Lanessan (1814-1902), à travers les textes réglementaires (ordonnances, décrets, arrêtés ministériels, etc.)".

Le jury, constitué de l'Amiral Frémy, président, et de six autres éminents spécialistes : M. La Prairie, M. Laubier, Administrateur Général Lepvrier, Administrateur Général Marchand, rapporteur, et Professeur Meyer, a choisi de couronner le mémoire de maîtrise que Jean-Paul Redon a préparé sous la direction du Professeur Guy Pedroncini de l'Université de Paris I Panthéon-Sorbonne.

Il s'agit d'un travail important en deux tomes (266 et 56 pages, plus XXXI organigrammes en 35 pages), d'une présentation claire et agréable qui facilite la lecture et la compréhension de ce texte dont le sujet est souvent réputé austère. En effet, l'auteur a eu le mérite d'aborder un vaste secteur de l'histoire de l'administration de la Marine et des Colonies, mais en limitant au mieux son champ d'investigation. Seule l'administration centrale du Ministère de la Marine et des Colonies - l'appellation la plus courante pour la période concernée - est prise en compte, celle-ci étant vue à travers les textes officiels. En somme, le lecteur est mis en présence de l'aboutissement des études, projets, débats et controverses qui accompagnent souvent les réformes administratives mais dont il ignore tout le cheminement. Le choix a été délibéré et l'auteur en explique les raisons dans son introduction. La principale tient à la nature même de l'étude : il s'agit d'un mémoire de maîtrise. Peut-être l'auteur voudra-t-il approfondir son sujet lorsqu'il fera son doctorat. Il pourrait alors y examiner tous les aspects de la pensée navale donnant naissance à tel ou tel texte. Le lecteur le souhaiterait sans aucun doute.

Pour l'heure nous nous trouvons devant une étude sobre, dépouillée et parfaitement claire, étayée par une abondante documentation scrupuleusement identifiée et illustrée par de nombreux états et tableaux. C'est un ouvrage de référence que tout historien voudra avoir à portée de la main.

Mme Ulane Bonnel, présidente sortant, a eu le grand plaisir de remettre, au nom de la CFHM, une médaille et un chèque de 2.000 F au lauréat, jeune officier de marine récemment promu au grade de capitaine

de corvette et actuellement affecté au Service Historique de la Marine au Château de Vincennes.

Rappelons que ce prix sera en principe attribué à l'occasion des assemblées générales bisannuelles de la Commission. La prochaine aura lieu vraisemblablement à l'automne 1991 et le règlement du prix est d'ores et déjà donné ici à l'attention des candidats éventuels.

REGLEMENT DU PRIX DES JEUNES HISTORIENS

1. La Commission Française d'Histoire Maritime (CFHM) décernera tous les deux ans, à l'occasion de son assemblée générale statutaire, un prix portant le nom de Prix des Jeunes Historiens de la Commission Française d'Histoire Maritime.

2. Ce prix récompensera l'auteur d'un mémoire ou d'une thèse de caractère universitaire dont l'objet intéresse directement l'histoire maritime dans son acception la plus large.

3. Ce prix sera attribué par un jury de sept membres nommés par le Conseil d'Administration de la CFHM sur proposition de son Bureau. Les sept membres du jury doivent représenter, dans la mesure du possible, différents aspects de l'histoire maritime. Cinq d'entre eux doivent être membres de la CFHM. Ne peuvent siéger dans le jury les membres du Conseil d'Administration de la CFHM (membres du Bureau compris).

4. Si, selon les circonstances dont la CFHM sera seule juge, l'attribution ne peut être faite lors d'une assemblée générale, le prix pourra être reporté à l'assemblée générale suivante. En ce cas, il pourra y être attribué soit un prix de montant double, soit deux prix de valeur prévue, si deux candidats sont reconnus d'égal mérite.

5. L'ouvrage ou le manuscrit devra parvenir au siège social de la CFHM au moins quatre mois avant la date de l'assemblée générale.

6. Le prix sera remis au lauréat soit en espèces, soit sous forme de subvention pour la publication de ces travaux.

Le Prix des Jeunes Historiens, doté de la somme de 2.000 francs, sera attribué lors de l'assemblée générale de la CFHM prévue pour l'automne 1991.

Les candidats doivent remettre à la Commission d'Histoire Maritime - Siège Social : Archives nationales, 60 rue des Francs-Bourgeois, 75141 Paris Cedex 03 - un exemplaire imprimé ou dactylographié de leur ouvrage le 15 juillet 1991 au plus tard. Des informations complémentaires peuvent être obtenues en écrivant dès maintenant à cette même adresse.

UNE HISTOIRE POUR L'HISTOIRE ...

par Jean-Pierre Ledru

A la fin septembre 1989, Jean-Pierre Ledru communiquait aux "Amis du vieux Havre" la biographie d'un de leurs compatriotes. Le sujet avait pour titre : *Normand, Marin et Jacobin ; Patrice Gaspard Laignel (1769-1855)*. Ce personnage que le conférencier sortait de l'oubli n'était pas inintéressant.

Né dans une famille bourgeoise havraise le 17 mars 1769, alors que le négoce de la ville "françoise" avec les "îles à sucre" était proche de son apogée, le jeune Patrice Gaspard Laignel plongeait souvent son regard au-delà de son familial horizon maritime. Ce qui devait arriver arriva, le jeune s'embarque à 14 ans sur le *Marquis de Leveville* qui "traite" avec Saint-Domingue. Ce bâtiment est une gabare du commerce de 280 tonneaux.

A l'issue de son deuxième voyage, le roi Louis XVI est en visite en Normandie. Patrice Gaspard se trouve parmi les volontaires qui arment le navire qui amène le monarque de Honfleur au Havre. Le roi dispense ses faveurs selon la tradition, et c'est de cette façon que Laignel entre dans la marine royale en 1786. Après *L'Amitié*, il embarque sur une autre gabare, *Le Chameau*, capitaine L.M. Bolle, avec qui il fera un voyage de deux ans en Inde. De retour à Brest en septembre 1789, notre bouillant jeune homme tombe en pleine révolte. Les embarquements sont rares, la marine est désorganisée. Il adhère d'emblée à la "Société des Amis de la Constitution" qui jouera un grand rôle dans les événements révolutionnaires brestois. Mi à terre, mi à bord, Laignel va mettre son sac sur la gabare *La Bretonne* (1789), sur la flûte *Le Ballon*, sur la frégate *L'Athalante* (1790), puis sur le brick *Cérés* (1791).

Le grand événement de sa vie sera sans aucun doute son séjour à bord de la gabare *L'Espérance*. Ce bâtiment fait partie de l'expédition de l'amiral d'Entrecasteaux qui doit allier la recherche de Lapérouse à une mission scientifique d'importance. Une deuxième gabare nommée *Recherche* fait office de vaisseau amiral dans ce voyage. P.G. Laignel, toujours républicain convaincu, va être en constante opposition avec les officiers royalistes majoritaires dans cette étrange mission qui sera un échec quant au sauvetage de Lapérouse et de ses équipages. Sur le plan scientifique l'oeuvre sera de première grandeur, mais la maladie et la mort s'acharnent sur l'expédition. D'Entrecasteaux sera lui-même parmi les 120 hommes qui ne reverront jamais leur patrie. A bout de souffle, les deux gabares mouillent à Surabaya (île de Java). Les royalistes apprennent

l'exécution du roi. Les 39 républicains dont Laignel, sont néanmoins faits prisonniers.

Après les nombreux revirements politiques typiques de l'époque, Laignel est libéré en 1794 et renvoyé à l'île de France sur le *Scagen*, vaisseau de la Compagnie hollandaise des Indes. Alors lieutenant de vaisseau, Laignel va recevoir son premier commandement en 1795 ; ce sera la corvette *Minerve* (1). Sa mission est de ramener les rescapés de l'expédition d'Entrecasteaux et des prisonniers royalistes en France. Il arrive à Roscoff le 22 ventôse de l'an IV (14.03.1796).

En récompense de ses convictions républicaines, il est promu capitaine de frégate en 1796, à l'âge de 27 ans. Il reçoit ensuite le commandement de la frégate *Indienne* en fin de construction au Havre. C'est le Directoire, et ses membres ne se préoccupent guère de la Marine. La belle *Indienne* passe au commerce et notre fier capitaine se retrouve pour neuf mois au service militaire du port de L'Orient (1797/1798).

Ce purgatoire fini, Laignel retrouve un embarquement comme second sur un vaisseau de 74 canons nommé le *Dix Août* en souvenir de la chute de la royauté. Ce séjour l'amène aux premiers jours du XIXe siècle.

L'amiral de Latouche-Tréville remarque son énergie et la tenue de l'équipage dont il a la charge. La marine a bien besoin de discipline. La reprise en main de l'escadre passe par la fermeté. Basé à Brest, il sert à bord des vaisseaux de 74 canons : *Mont Blanc*, *Cisalpin* et *Terrible*. Après la défaite maritime d'Aboukir (1798), le moral des marins n'est pas au beau fixe. Latouche-Tréville et ses officiers, dont Laignel, s'efforcent de donner confiance aux hommes mais nos ennemis anglais avec Nelson et sa "bande de frères" ont acquis la maîtrise des mers. Notre capitaine havrais embarque alors sur *L'Océan*, le fleuron de la marine française. C'est un superbe trois ponts de 118 canons qui trépassera la même année que Laignel, en 1855.

Entretiens, l'organisation d'une flottille d'invasion de l'Angleterre est confiée à Latouche-Tréville et Laignel suit son amiral. Afin d'expérimenter la possibilité de succès d'une telle entreprise, un exercice d'embarquement de 150.000 soldats, 15.000 chevaux, 400 canons, du matériel de génie et d'intendance, a lieu. Le rapport indique qu'il faudrait une semaine pour la réaliser. C'est trop pour une zone étroitement surveillée par Nelson.

La Paix d'Amiens met fin provisoirement aux préparatifs d'invasion et le capitaine de corvette Laignel obtient le commandement de la frégate *Valeureuse* qui doit transporter vers Saint-Domingue une armée française selon les derniers accords du récent traité de paix. A son retour en octobre 1802, le général Bonaparte vient en visite au Havre et convoque les spécialistes de la "Flottille", dont Laignel. Ce dernier se trouve tout à coup

dans le sillage du Premier Consul : en mission à Flessingue, prenant contact avec le gouvernement hollandais, commandement du yacht du Premier Consul. C'est le temps des honneurs. Nommé capitaine de vaisseau en 1803, il est promu officier de la Légion d'Honneur en 1804 ; il a alors 35 ans.

Une carrière brillante lui est promise. Laignel prend le commandement du vaisseau de 74 canons *Le Batave* à Brest (1803-1804). Devenu empereur, Napoléon prépare la diversion destinée à permettre l'invasion de l'Angleterre ; mais Latouche-Tréville décède et l'amiral de Villeneuve lui succède. L'invasion n'aura pas lieu et Trafalgar le confirmera le 20 octobre 1805.

Laignel passe sur le *Jupiter*, vaisseau de 74 canons qui arrive à sortir du blocus anglais de Brest avec sept autres navires de l'escadre Lassègues. Faisant route vers les Antilles, cette escadre se trouve face à une escadre anglaise à Santo-Domingo. Le 6 février 1806, à l'issue d'une bataille de six heures, l'escadre Lassègues est défaite. Le *Jupiter* lutte jusqu'à être dématé. Le commandant Laignel tente l'abordage mais c'est peine perdue ; il est fait prisonnier avec 400 de ses hommes.

Le *Jupiter* est ramené en Angleterre. Patrice Gaspard passe alors six ans à Wincanton (Somerset), puis est transféré à Kelso au sud d'Edimbourg pour deux ans. En tout il passe huit ans en captivité.

C'est la restauration d'un roi qui libère l'ex-Jacobin le 3 juin 1814. Au moment du retour de Napoléon, Laignel fait valoir ses droits à la retraite. Sa carrière dans la marine est terminée mais son énergie reste intacte.

De 1815 à 1828 il participe à la création d'archives concernant la Marine, mais il devient surtout une sorte de chef syndical.

Les périodes troubles qu'a connu la France depuis 1789 ont lésé de nombreux officiers de marine. Les changements de régime ont eu des répercussions néfastes et injustes sur le régime des pensions. Laignel part en guerre contre ces injustices et envoie des lettres aux ministres, des pétitions aux assemblées, édite des pamphlets (2) : tout est bon pour se faire entendre. Après son mariage à 54 ans en 1823, le ton se durcit. On retrouve souvent sous sa plume les mots dénonciation, condamnation, concussion, exaction, dilapidation, spoliation, adressés au baron Portal, à l'amiral Jurien de la Gravière, au marquis de Clermont-Tonnerre, tous ministres ou proches des ministres.

Classé comme gêneur notoire dans les milieux maritimes, Laignel reçoit néanmoins la charge de Commandant du port du Havre de 1828 à 1830. Contre toute attente il y est très apprécié et mène tambour battant les affaires d'un port qui commence à changer de visage avec l'arrivée des navires à vapeur.

De 1830 à 1833, Patrice Gaspard Laignel réclame pour lui-même le poste du Gouverneur du Sénégal. De refus polis en réponses négatives il s'accorche et finit par se discréditer complètement.

En 1834, il a de surcroît quelques démêlés avec la justice. Attaqué par Jal, l'auteur du *Glossaire Nautique*, Laignel réplique par un pamphlet de 80 pages publié chez Herban à Paris.

Puis en 1837, Patrice Gaspard Laignel âgé de 70 ans, s'attaque au Prince de Joinville, fils du roi Louis Philippe qui, à 21 ans, vient d'être nommé capitaine de vaisseau. Le vieux marin s'insurge contre le traitement des fils de grandes familles en citant l'exemple de la Cour d'Angleterre où le duc de Clarence "a conquis tous les grades par un service réel".

De 1842 à 1848, Laignel se préoccupe d'histoire ; mais après la révolution de 1848, il retrouve son ton jacobin avec un "Projet d'instruction navale gratuite sous le titre d'école Mariti-pupillaire en faveur des enfants de Paris" puis "Toujours tout pour le riche, jamais rien pour le pauvre ou Le ministère de la Marine et l'école navale".

Patrice Gaspard Laignel décède le 27 mars 1855, dix jours après ses 86 ans.

Il a vécu toutes les tendances au pouvoir au cours de ces années de grands changements et sa vie fut fort bien remplie.

J.P. L.

-
- (1) Durant son séjour à l'île de France, notre havrais embarque sur *Cybèle* et *Prudente* et participe à la levée du blocus anglais, un des rares succès de l'époque.
 - (2) Au cours de la deuxième partie de sa vie, P.G. Laignel publie 66 pamphlets consacrés au milieu maritime.

LA REPRESENTATION BRETAGNE REPREND SES ACTIVITES

par Dominique Brisou

La Représentation "Bretagne" a fait sa rentrée le 9 décembre 1989 en regroupant ses membres disponibles au Service historique de la Marine à Brest. Il s'agissait de les consulter sur le programme envisagé pour l'année 1989-1990.

Fidèle à son habitude de procéder par thème, celui du sauvetage en mer sera abordé en mars 1990 ; le lieu choisi pour la rencontre sera très réaliste puisqu'il s'agit du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) de Corsen, à la pointe de la Bretagne, face à l'île d'Ouessant. L'aspect historique, qui évoquera la naissance du sauvetage organisé au XIX^e siècle, sera confronté à l'organisation actuelle ; pour cela un représentant de la Société nationale de sauvetage en mer (S.N.S.M.) sera invité.

En mai 1990, ce sont les Terres Australes et Antarctiques Françaises (T.A.A.F.) qui feront l'objet d'une réunion dont l'audience devrait être rehaussée par la présence de l'amiral Corbier, Directeur des T.A.A.F.

Ensuite, les membres de la Représentation ont pu entendre une communication de Dominique Brisou sur le thème "Marins et missionnaires en Polynésie française au XIX^e siècle".

Alors qu'il effectuait une visite en Polynésie, l'auteur avait été frappé par l'existence de nombreux monuments religieux aux îles Gambier ; il a voulu savoir quelle en avait été leur origine.

VOYAGE AUX ILES GAMBIER

C'est par un beau temps de sud-est que le 27 janvier 1989 vers 6 heures furent aperçus les deux pics de Mangareva. Celui du Mont Duff culminant à 441 mètres est visible à 55 nautiques. Cette observation des îles faisait penser à celle qu'en firent les missionnaires français Laval et Caret le 7 août 1834 alors qu'ils arrivaient à bord de la *Peruviana* pour leur mission évangélisatrice.

UN PEU DE GEOGRAPHIE

Petit archipel d'îles hautes situé au niveau du tropique sud à 1.800 km au sud-est de Tahiti, et à 450 km de Mururoa, il comprend quatre îles principales, Mangareva, Aukena, Akamaru, Taravai, accompagnées de

quelques îlots, le tout étant enclos dans une ceinture de corail, configurant ainsi un vaste et unique lagon, célèbre pour ses nacres.

La population est d'environ 600 personnes presque toutes regroupées à Mangareva dont Rikitea est le village communal. Cet archipel est administrativement rattaché à celui des Touamotus.

La culture de la nacre perlière procure de rares emplois à une population qui tire sa subsistance de la pêche, de quelques cultures agricoles et des aides au développement. La ferme perlière la plus importante, située à Taku sur l'île de Mangareva, appartient à Mr Robert Wan (Tahiti perles).

Un "Centre éducatif pour le développement", tenu par des Frères du Sacré-Coeur canadiens, s'est installé le 31 août 1982 pour répondre au vœu de la mission catholique qui souhaitait une reprise de cet archipel délaissé. Car évangélisation et développement sont étroitement liés aussi bien dans la pratique que dans les objectifs de la Mission catholique en Océanie. "C'est le nouveau nom de la paix" a écrit le Pape Paul VI. Ce centre accueille 53 élèves qu'ils forment à tous les métiers manuels du bâtiment et de la mécanique. En outre, un atelier d'artisanat de la nacre vient de voir le jour.

On accède aux Gambier par bateau, moyen sûr mais long. On peut également y aller par avion, une piste toujours en état ayant été construite par le CEP, à Totegegie, du temps des expérimentations aériennes.

UN PEU D'HISTOIRE

Cet archipel fut découvert par Wilson à bord du *Duff* le 23 mai 1797. Ce navire avait amené à Tahiti, le 5 mars de la même année, les 18 missionnaires protestants anglais qui allaient évangéliser la grande île. Quelques Européens s'y aventurèrent alors prudemment pour des raisons commerciales.

La grande histoire de cette Micronésie commence en 1834. Unique en son genre, c'est celle d'une théocratie paisible dont la réussite inquiéta pourtant, au point qu'on fit tout pour la renverser. Pour citer le Père Hodée : "L'évangélisation des îles Gambier au XIX^e siècle valut aux pères de Picpus, tour à tour, les hommages les plus flatteurs et les attaques les plus virulentes. Il est difficile de trouver un signe de contradiction aussi évident, une littérature aussi abondante que véhémence pour une poignée de missionnaires et un minuscule archipel de 2.200 personnes, perdues au bout du monde. Il y eut de nombreux pamphlets, des libelles où le Père Laval, missionnaire chef de mission, était présenté comme assassin et empoisonneur".

En 1834, la Polynésie n'est évidemment pas politiquement unie, puisque même à Tahiti ou aux Marquises on se fait la guerre d'une vallée à

une autre, et à plus forte raison d'une île à une autre. Les missionnaires protestants arrivés en 1797 à Tahiti y ont poussé l'évangélisation. Pomaré II est mort en 1821 et c'est Pomaré Vahiné qui assure la régence. Le protectorat anglais a été demandé en 1825 par Henry Nott.

Après un essai infructueux d'implantation catholique à Tahiti en 1774, le Pape confie à l'ordre missionnaire des Sacrés Coeurs de Jésus et de Marie la tâche d'évangéliser l'Océanie orientale, la partie occidentale revenant aux Maristes. En novembre 1825, la préfecture apostolique des îles Sandwich (Hawaï) est confiée à Monseigneur Bachelot. La mission s'y installe en 1827 et progresse favorablement jusqu'à ce qu'apparaisse en 1829 une persécution bientôt suivie en 1831 d'une expulsion des missionnaires. La France mandatera Dupetit-Thouars au cours de son voyage de 1838 pour réclamer réparation. L'évangélisation des îles Gambier est alors décidée. Une "base arrière" est établie à Valparaíso et c'est de là que l'aventure commence pour nos missionnaires. Il faut mesurer l'acte de courage que cela représentait. L'Océanie est mal connue ; de nombreuses îles sont réputées pour leurs pratiques anthropophages. Il y a en outre une sorte de provocation à venir en zone couverte par l'influence protestante anglaise.

Le 7 août 1834, donc, la *Peruviana* du capitaine Sweetland mouille à Tokani devant l'île d'Akamaru. A son bord se trouvent les Pères Caret et Laval, accompagnés du frère Murphy. Ils viennent "évangéliser". Leur première année ne sera pas facile et ils échapperont plusieurs fois à la mort. Puis le miracle se produit ; ils s'acquièrent quelques soutiens parmi les habitants de l'île Aukena. Ils apprennent la langue locale, guérissent les malades, et enseignent les dix commandements à leurs catéchumènes. Le 1er mars 1835 ils bénissent une chapelle en pandanus à Aukena. Le 9 mai de la même année, arrive leur évêque, Monsieur Rouchouze, avec du renfort en personnel missionnaire, des frères bâtisseurs en particulier, qui vont jouer un rôle considérable. Le miracle se concrétise ; l'évêque autorise le baptême des catéchumènes. En janvier 1836, le roi Maputeoa, qui jusque là avait farouchement résisté à toute conversion, fait détruire les idôles, et le 25 août, avec 160 catéchumènes, il est baptisé sous le nom de Gregorio en l'honneur du Pape Grégoire XVI. En 1838, la conversion totale des îles Gambier est achevée ; il y avait alors 2.200 personnes. Le petit royaume catholique allait vivre ainsi, avec un code mangarévien basé sur les dix commandements, jusqu'en 1881, date à laquelle la France annexera l'archipel. Les missionnaires contribuèrent de façon étonnante au développement de la population, en normalisant l'économie et en éduquant les enfants.

Après la mort du Père Caret, le chef de la mission sera le Père Liausu puis le Père Honoré Laval à partir de 1855. Nous sommes bien

renseignés sur ce dernier car ses mémoires nous sont parvenus à travers une publication de la Société des océanistes datant de 1968. Ce document est la deuxième partie d'un ensemble dont le premier volume a été publié en 1938 à Braine-le Comte, sous le titre "Mangareva - L'histoire ancienne d'un peuple polynésien". Ce travail a été utilisé par les ethnologues américains du Bishop Museum de Hawaï (Peter H. Buck-Ethnology of Mangareva - 1938). Ceux-ci lui rendirent un vibrant hommage : "Le Père Laval mérite de figurer désormais comme le classique des mers du sud dans la liste des ethnologues français, le plus remarquable du XIXe siècle".

EGLISES DES MERS DU SUD

De nos jours, même si la foi catholique en l'absence de prêtre permanent reste le témoignage le plus vivant de ce glorieux passé, il subsiste dans l'archipel des traces matérielles bien émouvantes, marques presque indestructibles de l'acte de foi des temps anciens, sous la forme de bâtiments religieux construits par la mission. Nous les avons retrouvés, certains bien conservés, entretenus malgré leur isolement dans des îles peu habitées, d'autres à l'état de ruines. Un inventaire récent par un architecte de Papeete, a recensé 71 constructions dues à la mission du XIXe siècle. Elles sont toutes en pierre, taillées dans le corail extrait du récif avec de modestes outils, dont certains ont été laissés par Dumont d'Urville lors de son passage en 1838. Les frères bâtisseurs, Gilbert et Fabien, ont laissé là une oeuvre admirable. Citons des chiffres : la cathédrale Saint Michel de Rikitea pouvant accueillir 2.000 personnes a été construite en deux ans (1839-1841). Tout est réalisé avec les moyens du bord. La nacre occupe bien sûr une place privilégiée dans la décoration. Chaque île a son église et son prebystère, Mangareva disposant en outre de plusieurs chapelles, et d'un couvent.

On revient des îles Gambier séduit par une image originale de la Polynésie française ; l'alliance de ces îles modérément hautes et du récif, ce lagon de rêve où la nacre est reine, procurent au paysage un aspect bien attachant. Et puis ces églises perdues mais non oubliées, cachées dans quelque cocoteraie en bordure de rivage nous révèle le mystère d'une foi toujours vivante.

MARINS ET MISSIONNAIRES

Ils se sont rencontrés bien sûr dans cette zone où les uns ne pouvaient se passer des autres. Entre le passage de Louis-Antoine de Bougainville en avril 1768 et la période qui nous occupe, peu de marins français sont passés en Polynésie. Seul Duperrey y séjourne en 1828 avec la *Coquille*. Sous la Monarchie de Juillet, Louis-Philippe décide une série de cinq expéditions en direction du Pacifique. Il s'agit d'affirmer notre

influence face à l'Angleterre. L'une est confiée à Dumont d'Urville en 1837, au cours de laquelle il découvre la péninsule antarctique. Il poursuit vers le Pacifique qu'il sillonne avec l'*Astrolabe* et la *Zélée*. Passant aux îles Gambier il y visite nos missionnaires fraîchement installés. Les quatre autres voyages, décidés par le roi, se font avec Auguste Vaillant à bord de la *Bonite*, dont les instructions étaient politiques et commerciales (1836-1837), puis Abel Dupetit-Thouars avec la *Vénus* (1836-1839) qui est mandaté pour réclamer réparation après l'expulsion de nos missionnaires des îles Sandwich. Puis c'est le tour de Cyrille Laplace qui monte l'*Artémise* (1837-1840) et demande des comptes à la Reine Pomarée après l'expulsion de Tahiti des Pères Laval et Caret en 1836. Et c'est enfin le capitaine de vaisseau Cécille sur l'*Héroïne* (1837-1839). L'ère des baleiniers bat son plein et il faut discipliner leurs équipages qui se livrent à tous les excès. En 1839, la France appuie son influence sur la station navale du Pacifique établie à Valparaiso.

Au début des années 1840 l'Angleterre et la France éprouvent le besoin d'établir des bases insulaires dans cette partie du monde qu'elles avaient jusque là seulement parcourue. La Grande-Bretagne prononce l'annexion de la Nouvelle-Zélande en 1840, entraînant l'échec de notre modeste comptoir d'Akaroa fondé par une compagnie nanto-bordelaise. Du côté français on mandate Abel Dupetit-Thouars, commandant la station navale de Valparaiso, pour prendre possession des îles Marquises qui deviennent colonies en mai 1842. Puis c'est au tour de Tahiti où il établit le protectorat de la France, ratifié par le Conseil d'Etat en avril 1843.

Arrive le temps des marins-gouverneurs, dont le capitaine de vaisseau Bruat fut le premier d'une longue lignée qui prendra fin vers 1885. Lui succéderont Lavaud, Bonnard, Page, Du Bouzet et bien d'autres. La Marine, fortement représentée, est l'instrument privilégié de l'expansion française. Côté Pacifique occidental, elle soutient les missionnaires à Wallis, Futuna et en Nouvelle-Calédonie à partir de 1842. Et c'est de Tahiti que part l'amiral Févrière-Despointes à bord du *Phoque* pour aller prendre possession de la Nouvelle-Calédonie qui sera de justesse "soufflée" aux Anglais le 24 septembre 1853, avec l'appui des missionnaires, faut-il le noter !

Il ne semble pas y avoir de continuité dans la politique d'expansion française dans le Pacifique au milieu du XIXe siècle. Les ministres règlent les questions au jour le jour. Les initiatives de Dupetit-Thouars aux Marquises et à Tahiti prouvent que les improvisations locales dominaient largement dans la mesure où les objectifs généraux étaient atteints.

En Océanie orientale, les missions, celle de Gambier en particulier, n'ont pas servi de prétexte à une occupation coloniale. Bien au contraire, les Gambier furent considérées comme un poste avancé de la civilisation en

un lieu où le gouvernement ne tenait pas à intervenir. Le Père Laval redoutait d'ailleurs de voir l'administration se mêler des affaires de l'archipel (lettre du 10 juin 1842 à Monseigneur Bonamie après le passage de la *Triomphante*). En fait le pouvoir politique français souhaite confier aux missionnaires une représentation de la France. En 1843, Dupetit-Thouars songe à établir un protectorat sur les Gambier. Après un contretemps, c'est la frégate *La Charte* du capitaine de vaisseau Pénaud qui vient proposer au roi d'accepter soit le statut de colonie soit celui de protectorat. Les missionnaires qui sont conseillers dans cette affaire suscitent la demande de protectorat. Celle-ci ne fut jamais ratifiée par le gouvernement français, mais les gouverneurs de Tahiti n'en tinrent pas compte. On entretint ainsi l'ambiguïté jusqu'à l'annexion de 1881 ! Le gouverneur Bruat nomma même le Père Cyprien Liausu, chef de la mission, Représentant officiel de la France.

Les relations Tahiti/Gambier évoluèrent pendant toute cette période en fonction de la personnalité des marins-gouverneurs. Elles furent excellentes avec Lavaud et Bonnard, mauvaises avec Page, floues avec Bouzet, exécrables avec La Richerie. Sur fond d'affaire judiciaire - l'affaire Pignon - ce fut même la crise aiguë, qui obligea le pauvre évêque Monseigneur Jaussen à rentrer en France chercher du soutien. La crise se dénoua quand il fut contraint d'accepter de rappeler le Père Laval à Papeete en 1871.

Lors du passage des marins à Mangareva, capitale des îles Gambier, les relations variaient au gré de la culture et de l'éducation des capitaines. Les conflits naissaient toujours du désir des équipages d'obtenir le bienfaits du "traditionnel repos du guerrier", chose impossible dans ce pays catholique où les femmes et filles étaient plus protégées que des trésors.

C'est à un marin que l'on doit la réhabilitation du Père Laval. Le commandant Aube fut le seul à dénoncer que le protectorat des Gambier n'avait jamais été ratifié et donc que les Gambier avaient un statut juridique ambigu vis-à-vis de la France.

D. B.

BIBLIOGRAPHIE

Mémoire pour servir à l'histoire de Mangareva - Ere chrétienne 1834-1871, par le Père Honoré Laval, Publication de la Société des océanistes N° 15, Musée de l'Homme, Paris 1968.

Tahitien, par le Père Patrick O'Reilly, Publication de la Société des océanistes N° 36, Musée de l'Homme, Paris 1975.

Tahiti 1834-1984 - 150 ans de vie chrétienne en Eglise, par le Père Paul Hodée, 1983, Archevêché de Papeete.

Mon clocher à Mangareva, par Gilbert Soulié, SS CC-Frère bâtisseur en Océanie 1835-1863, 1989, Archevêché de Papeete.

Archives de l'archidiocèse de Papeete :

- Fonds Gambier B 13.22 Documents 1849-1904
 - B 13., 22, 29 à 38
 - B 13., 22, 45 à 101
- B 22 Monseigneur Jaussen
- C 15 Père Caret
- C 49 Père Laval
- J Relations avec les laïcs
 - 467-Ja-91, Théophile Aube commandant du *Seignelay*, Papeete 1876.

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES

EN LANGUE FRANCAISE :

- Bacqué-Grammont, J.L., et Anne Kroell, *Mamlouks, Ottomans et Portugais en Mer Rouge. L'affaire de Djedda en 1517*, Le Caire, 1988 (Supplément aux Annales Islamologiques, 12), 113 p., index, cartes.

L'actualité nous questionne tous les jours sur le passé du Moyen-Orient. C'est dire à quel point l'étude de J.L. Bacqué-Grammont et Anne Kroell est bienvenue. D'autant plus qu'elle concerne la Mer Rouge, ce point stratégique toujours sensible, et qu'elle a été composée à partir de sources nouvelles, tant vénitiennes que portugaises, turques et arabes.

Les connaissances linguistiques des auteurs permettent de replacer dans le contexte de la politique orientale l'expédition que Lopo Soares de Elbergaria conduisit en Mer Rouge au printemps de 1517. Ainsi peut-on saisir pour la première fois les interactions qu'une intervention européenne catalyse dans cette région. Bien qu'étant l'une des plus importantes opérations portugaises menées jusqu'alors dans l'Océan Indien, l'expédition de Lopo Soares apparaît dérisoire auprès des enjeux mis en cause par la rivalité des puissances locales - Empire ottoman, Perse safavide, Egypte mamlouke. C'est en effet au moment même où cette dernière s'effondre face à l'avance conquérante du sultan ottoman Selim 1er que les voiles portugaises appareillent pour la Mer Rouge.

Depuis la fin du XVe siècle, l'objectif prioritaire du roi D. Manuel de Portugal avait été de s'assurer le monopole du commerce des épices et de mettre fin au trafic séculaire des marchands musulmans entre les ports de l'Océan Indien et ceux de la Mer Rouge. Dans sa lutte contre les pays d'Islam, D. Manuel voulait s'allier au Prêtre Jean, souverain chrétien d'Abyssinie. Si ce double dessein se concrétisa par un échec lors de l'expédition de 1517, il nous vaut de précieuses informations sur les côtes et les ports du Yémen, du Hedjaz et de l'Ethiopie, qui font apparaître les difficultés d'une campagne navale en Mer Rouge : manoeuvres périlleuses parmi les récifs et les hauts-fonds, coups de vent contraires, chenaux ensablés devant les ports.

Aux problèmes rencontrés par les Portugais, répondaient ceux des Mamlouks, qui ne parvenaient qu'à grand peine à armer une flotte capable de contrer leurs entreprises dans l'Océan occidental. Les Etats du Sultan

manquaient de tout ce qui était indispensable : bois - que l'on devait faire venir des forêts du Levant - fer, techniciens. En outre, la difficulté du transport des matériaux jusqu'à Suez contribuait à accumuler les retards. Projetée dès 1503 sous le commandement de Mir Husayn, une première expédition ne put prendre la mer qu'en 1508 et fut anéantie à Diu par les Portugais l'année suivante. La seconde (étudiée ici) ne sera prête que six ans plus tard, grâce à l'aide du sultan ottoman qui délèguera pour la commander son amiral Selmân Reis. Ce même Selim envahira l'Egypte alors que Selmân n'aura pas encore débouché sur la haute mer, occupé par le siège d'Aden et une tentative de conquête du Yémen.

Au printemps de 1517, les flottes de Selmân et de Lopo Soarez sont enfin face à face en Mer Rouge et s'affrontent devant Djedda. Les auteurs décrivent les opérations navales, analysent les causes politiques, tactiques et psychologiques de ce qui fut, pour l'une comme pour l'autre, une suite d'échecs et d'occasions perdues. A l'appui de leurs dires, ils publient des pièces d'archives inédites du plus grand intérêt : deux documents turcs (texte et traduction) une lettre en allemand et quatre en portugais, qui nous donnent d'incalculables informations pour l'Histoire maritime : stratégie des sièges devant les ports, composition des flottes (armement et équipages, nom et nature des bâtiments), informations reprises et développées dans des tableaux clairement composés. Les notes offrent de nombreuses références bibliographiques, qui témoignent de l'érudition de leurs auteurs.

Geneviève Bouchon

Ballande, Henri, *Le premier cap-hornier*, Editions du Pen-Duick / Editions Ouest-France, Rennes 1989 - 112 pages, illustrations - dont deux cartes - rassemblées sur un cahier de 16 pages au milieu du volume.

La découverte du détroit de Le Maire le 24 janvier 1616 et celle du cap Horn cinq jours plus tard ne sont pas le fait du hasard. C'est ce que rappelle l'ouvrage du Commandant Ballande.

Après divers succès, Isaac Le Maire, huguenot français armateur à Amsterdam, s'était trouvé en butte aux tracasseries de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales qui parvint à lui interdire de "trafiquer à l'est du Cap ou en passant par Magellan". Le Maire n'abandonna pas la partie. Mais par où passer ? Par le Nord ?... Au nord-ouest, Frobisher, Davis (en 1587) s'étaient heurtés à un mur de glaces, comme encore Hudson en 1611. Au nord-est, les Hollandais restaient sur l'échec de la tentative de Barentz en 1696-1697. Le Maire lui-même, malgré l'appui financier du roi de France obtenu grâce au président Jeannin (cf. nota), avait essuyé là aussi un échec. Ne lui restait plus alors qu'à tenter le passage par "les mers

du Sud". C'est ce qu'il entreprit en faisant appareiller du Texel le 14 juin 1615, sous le commandement de l'un de ses fils, Jacques, subrécargue de l'expédition, deux bâtiments : l'*Eendracht* de 600 tx commandé par Guillaume Schouten, et le *Horn*, une flûte de 110 tx.

Les quatre premiers chapitres de l'ouvrage décrivent les circonstances qui conduisirent Le Maire à monter seul cette opération, l'assassinat de Henri IV mettant fin aux projets d'assistance de la France au montage financier de l'affaire. Le cinquième est la translation du "Journal ou Description du merveilleux voyage de Guillaume Schouten, Hollandais natif de Horn, fait en l'an 1615, 1616, 1617 où il a découvert vers le sud du détroit de Magellan un nouveau passage jusqu'à la grande mer du Sud, en faisant le tour du globe terrestre". On y voit qu'après des relâches de "rafraichissement" au Cap Vert et en Sierra Leone, l'expédition entra dans la rivière de Port-Desire (sur la côte de Patagonie) pour caréner. Malheureusement, pour le *Horn*; le travail fut mal conduit et la flûte fut entièrement consumée par un incendie. C'est donc l'*Eendracht* seul qui poursuivra l'aventure et, quand Jacques Le Maire, Shouten et leurs compagnons, après avoir laissé sur babord une terre qu'ils appelleront "Het Staten land" ("le pays de Messieurs les Etats de Hollande", ou l'île des Etats), déboucheront le 28 janvier 1616 du détroit qu'ils venaient de découvrir et qui gardera le nom du promoteur de l'entreprise, quand ils apercevront le lendemain soir, à tribord avant, un cap inconnu qu'ils baptiseront du nom de *Horn*, le port d'armement de leur navire ; ils deviendront du coup les premiers cap-horniers.

On sait qu'après une heureuse traversée du Pacifique Sud et un accueil aimable dans les Moluques, l'affaire cependant finit mal. L'*Eendracht* et sa cargaison furent saisis à "Jacatara" (Djakarta) le 1er novembre 1616 par le représentant de la "Compagnie", Jean-Pierre Coen (natif lui- aussi de Horn). Jacques Le Maire mourut en Atlantique Sud le 22 janvier 1617 sur le navire de la "Compagnie" qui le rapatriait en Hollande avec Shouten et "dix de leurs gens". Isaac Le Maire mourut sept ans plus tard, ruiné.

Divers points du récit du *Merveilleux voyage* ont été contestés par la famille Le Maire dans un ouvrage paru en 1619 sous le titre *Le miroir des navigations aux Indes orientales et occidentales, faites en 1614, 1615, 1616, 1617 et 1618 par Jacques Le Maire et Georges Spillberg*. Les passages où le *Miroir* complète ou modifie le *Merveilleux voyage* figurent en notes en fin du chapitre V.

Sans entrer dans le détail du récit du *Merveilleux voyage* on se contentera ici de signaler que l'on y trouve une des premières bonnes descriptions des surprenants - pour ces navigateurs - atolls fermés des Tuamotu et une image pas du tout rousseauiste de leur population. Plus à

l'ouest, les îles baptisées *Horn* (encore !) par Shouten, l'accueil et les coutumes de leurs habitants, les plus occidentaux des Polynésiens, font l'objet d'une vision intéressante - estampe à l'appui - des premiers contacts européens avec Futuna.

Enrichi de nombreuses notes à la fin de chaque chapitre, l'ouvrage du Commandant Ballande apporte beaucoup à tous ceux - et ils sont nombreux - qui n'auraient pas eu l'occasion de consulter les documents originaux.

Contre-Amiral Raymond Frémy

Nota - Voir du même auteur *Rebelle et conseiller de trois souverains : le président Jeannin 1542-1623* (chez Barré & Dayez 1981).

Briot, Jacqueline et Claude, *Officiers de port - Histoire de la police dans les havres et ports de commerce*, Editions Charles Gorlet, Condé-sur-Noireau, 1989, 160 pages dont 33 d'annexes (choix de textes législatifs et réglementaires de 1791 à 1925), 40 illustrations dont quatre hors texte (activités, ports, navires, documents).

La fonction et ceux par qui elle s'exerce remontent à la plus haute antiquité comme en fait foi une fresque égyptienne du Moyen Empire (200 av. JC). Elle s'est perpétuée dans notre pays depuis l'Empire romain jusqu'à nos jours sous les formes les plus variées dans le temps, dans l'espace ou selon les coutumes. Par six exemples pris tant au Ponant qu'au Levant et s'échelonnant du haut Moyen Age jusqu'au milieu du XIXe siècle, les deux auteurs, membres du Centre havrais de la Recherche historique, exposent cette diversité complexe dont Colbert lui-même ne put sur l'heure venir à bout. Il fallut attendre 1791 pour parvenir à un début d'unification, celle-ci n'étant réellement accomplie que sous le Second Empire.

En succédant aux Subrestants de Marseille, aux Consuls de mer de l'Aragon, aux Jurats de Bordeaux, aux Vicomtes de l'Eau de Rouen, aux Maîtres des quays du Havre de Grâce, les officiers de port de la République française pouvaient s'honorer d'avoir derrière eux une longue et brillante tradition.

R. F.

Jaeger, Gérard A., *Pirates à l'affiche*, 197 p., plus illus., collection *Livres de bord*, éd. A C L - Crocus, 1989, 8 ter rue du Lieutenant Marty, 44230 Saint Sébastien.

Fascinantes images que celles de ces pirates dont la légende s'est emparé pour les transformer, les embellir et en faire le héros d'odyssées

sans fin mais chacun sait que la légende est le surgeon d'une réalité historique. Dans ce bel ouvrage l'auteur livre une longue réflexion sur des aventuriers de la mer devenus personnages de film. Gérard Jaeger, il est vrai, a déjà, dans de nombreux travaux, montré la somme de connaissances qu'il possède sur les milieux interlopes dont les activités étaient liées à la mer. Il a reçu en 1988, au Salon du Livre maritime de Concarneau, le prix Robert de La Croix pour son livre intitulé *Pirates, flibustiers et corsaires, histoire et légendes d'une société d'exception*. Le cinéma, art réducteur, et à sa suite les journaux et magazines, rassemblent ces hommes sous le seul visage du pirate. Gérard Jaeger donne à nouveau, dans cette étude, le sens historique de ces trois dénominations. Le corsaire, comme le prouvaient ses lettres de marque, était un combattant au service de son roi, le flibustier, un mercenaire qui prélevait son dû sur le butin et, par déviation, chassait aussi pour son compte, et le pirate un bandit. L'auteur montre ainsi que "(...) les faiseurs de rêve depuis un siècle et demi, (...) ont imposé une image fixe des corsaires, des flibustiers et des pirates qui s'est inspirée de la diversité des réalités, corrigées à l'aune de la caricature (...). Ils ont (ainsi) symbolisé la révolte et le refus d'un consensus social (...)" (p. 37-38).

Le pirate vit toujours, il est le hors la loi, le terroriste, le voleur ; il attaque un train, un avion, un navire ; il pille les automobilistes, dévalise les passagers d'un autocar ; il n'est plus le marin habile qui affrontait la tempête sur des mers inconnues, défiait les canons des navires ennemis, pour se tailler une gloire et une richesse qui lui donnaient l'illusion de la liberté. Le cinéma a raconté leurs hauts faits et les films de pirates sont de grandes fresques où la mer prête son décor et ses humeurs, tantôt imprévisible, menaçante, mortelle, tantôt belle et consolante. La qualité de ces films est un des thèmes de l'étude de Gérard Jaeger qui démontre leur originalité, leur "genre". Avant de présenter les plus célèbres de ces films, il raconte, avec infiniment de talent, la fin étonnante de Jack Avery, écumeur de l'Océan Indien à la fin du XVIIe siècle, qui avait osé attaquer et piller le vaisseau du Grand Mogol. Son nom faisait vibrer le cœur de tous les marins anglais, il était le héros de leurs récits, lui qui, toujours invincible, vivait désormais dans un riche palais, seigneur d'un fabuleux royaume. Ces marins n'ont jamais su qu'Avery mourut de faim et de froid, une nuit, à la porte d'une des tavernes qu'il hantait seul, inconnu, depuis son retour en Angleterre, tant il craignait que les derniers restes de ses butins ne lui fussent dérobés.

Cette belle anthologie s'achève par la présentation des films les meilleurs, elle est superbement illustrée, l'iconographie accompagnant la réflexion de l'auteur qui réalise ainsi une merveilleuse symbiose.

Anne Kroell

Masson, Philippe, *L'affaire de la Méduse - Le naufrage et le procès*. Paris, Tallandier 1989, 265 pages (dont trois consacrées aux sources et à la bibliographie), 2 cartes, un cahier de VIII pages d'illustrations.

Une nouvelle présentation de l'affaire de la *Méduse* qui montre comment ce naufrage, somme toute banal pour l'époque, s'est trouvé, pour des raisons de politique intérieure, projeté au premier plan de l'actualité. Une nouvelle présentation, aussi, du rôle néfaste de Schmaltz, l'intrigant qui avait réussi à obtenir le titre de "commandant pour le Roi et administrateur du Sénégal et de ses dépendances". Une ouverture sur les raisons politiques du retentissement du procès de Chaumareys, la sévérité de la sentence, le refus de grâce qui sera toujours opposé aux suppliques exprimées en sa faveur. Une confirmation du rôle de la presse dans la naissance et le développement de "l'affaire".

R. F.

Mauduit, Christine, *Le conquérant des glaces : Fridtjof Nansen*. Editions du Rocher, Paris 1989, 130 F. - 310 pages, 2 cartes (L'Arctique sibérien, itinéraires de la *Jeannette* et du *Fram*, 2 cahiers (8 & 12 p.) de photographies d'époque.

Traduit ici par Charles Rabot, ce journal tenu par Nansen au cours de la dérive du *Fram* dans la banquise et pendant sa propre expédition pédestre vers le pôle, événements s'échelonnant du 24 juin 1893 (appareillage de Christiania) au 26 août 1896 (arrivée du *Fram* à Tromsø) témoigne d'une étape capitale pour la compréhension de la région de l'Arctique. Dans une présentation d'une vingtaine de pages, Christine Mauduit rappelle d'une part quelques expéditions menées antérieurement dans l'Arctique (et plus particulièrement la malheureuse aventure de la *Jeannette* emprisonnée dans la banquise le 6 septembre 1876 en provenance du détroit de Behring), et, d'autre part, après l'expérience acquise par Nansen dans sa traversée du Groënland en 1888, ainsi que les deux buts de sa nouvelle expédition :

- étudier la dérive des glaces en s'y laissant emprisonner,
- tenter d'atteindre le Pôle Nord à pied en partant du point le plus près du pôle que pourrait atteindre le *Fram* dans sa dérive.

La lecture est intéressante à plus d'un titre, qu'il s'agisse en particulier :

- de la conception du navire (pp. 42 à 47) construit de façon à résister aux pressions les plus fortes de la glace en se laissant soulever par elle (caractéristiques p. 45) ;

- du remarquable montage logistique de l'affaire : dans l'isolement total où s'est trouvée l'expédition pendant trois ans, rien n'a manqué, qu'il s'agisse d'instruments scientifiques, de vivres, de vêtements, de carburant, voire de chiens de traîneau ;
- de l'endurance des hommes et de leur adaptation au froid intense dans lequel ils ont eu à vivre (-40° à -50°). On aura noté aussi la remarquable harmonie qui a régné dans ce petit groupe (13 personnes) si longtemps coupé du monde sans apparemment en souffrir.

Christine Mauduit, 26 ans, ancienne élève de Normale Supérieure et agrégée de Lettres classiques, est assistante à l'Université de Lyon III.

R. F.

Paillat, Claude, et Francis Boulois, *Dossiers secrets de la France contemporaine/7 - L'occupation (2ème partie) : La France dans la guerre américaine (8 nov. 1942 - 6 juin 1944)*. Robert Laffont, Paris 1989. 685 pages, 130 photographies, 8 cartes in-texte. Prix 180 F.

Cet important ouvrage n'est sans doute pas d'un apport fondamental pour l'histoire maritime. Toutefois, il donne un nouvel éclairage sur les relations de Darlan avec Eisenhower et Murphy et sur les "tempêtes à Alger - et ailleurs - autour de Darlan" (par ex : "Les affaires juives", pp. 198 et suivantes). Il reprend en 35 pages (230 à 265) l'affaire du sabotage de la Flotte à Toulon avec des références, entre autres, aux rapports, notes et documents des C.A. Bouyer, C.V. Lucien Fournier, C.F. Barry, aux dépositions de l'amiral Pothuau, aux archives du "Procès des Amiraux", et bien sûr au rapport sommaire de l'amiral de Laborde ; et, du côté allemand, au journal de marche du détachement "marine" du C.V. Gumprich et à celui du 3ème corps blindé SS, à l'ordre d'opération de la 7ème Panzer.

L'explication du titre de ce volume se trouve pp. 24 et 25 de son prologue : "Désormais (à partir du 8 novembre 1942), avec le consentement du Premier ministre britannique, les Etats-Unis vont prendre peu à peu la relève de l'influence de la Grande-Bretagne sur la France... Un leadership chasse l'autre..."

"L'Amérique remet la France dans la Guerre" tandis que Roosevelt impose à Churchill ses vues stratégique-politiques sur la conduite de la guerre.

Sans doute le propos de l'auteur s'articule-t-il autour de ce qu'il appelle "les marigots d'Alger", le "Roi Giraud" et "De Gaulle maître à ALger". Mais c'est pour mieux faire ressortir, à l'aide de témoignages insolites, tout ce qu'ont pu présenter de curieux, d'héroïque ou de trouble, certains épisodes :

- témoignages du général de Monsabert sur le "théâtre" d'Alger et les campagnes de Tunisie et d'Italie ;
- rapports non encore publiés de la Gendarmerie nationale donnant comme une radiographie inédite de la France dans ces années sombres (Du Vieux port de Marseille aux maquis de l'Ain : l'affaire d'Oyonnax - pp. 409 à 470) ;
- la mosaïque de la Résistance et l'extraordinaire réseau dépendant de l'Intelligence Service, "Jade Amicol", animé par le colonel Arnould, et les RR.PP. jésuites Antoine Dieuzayde et Bernard de Gostarazu.

Les pages 33 à 116 consacrées à la présentation de ceux que Claude Paillat appelle "les hommes clés" de cette période (Roosevelt et ses confidents, Leahy, Murphy, Marshall, Eisenhower...) sont un apport des plus utiles à la compréhension de leurs motivations, de leurs relations réciproques et par suite, du cours des événements.

R. F.

Prézelin, Bernard, *Flottes de combat 1990*, Editions maritimes et d'outre-mer (EMOM)/Editions Ouest-France, Rennes 1989, 956 pages, 2.100 photographies, 124 schémas. Préface de Jean Labayle-Couhat de l'Académie de Marine.

S'il est d'un intérêt évident pour l'homme de passerelle, le responsable d'opérations maritimes ou le diplomate, cet ouvrage doit aussi être regardé comme un document d'une importance majeure pour l'histoire. Il le sera d'abord en tant que source de renseignements exacts sur les 156 marines existant maintenant sur le Globe, leur composition, leurs armes et équipements, leurs capacités, leur rang respectif. Il le sera pour qui voudra se livrer à des comparaisons ne serait-ce, pour commencer, qu'entre les huit plus grandes marines du monde actuel "Etats-Unis, URSS, Grande Bretagne, France, Japon, RFA, Inde, Italie) dont un tableau synoptique placé en tête de l'ouvrage donne un aperçu éloquent.

Mais, pour elles comme pour les autres, le chercheur se souviendra que les éléments fournis doivent être traités avec discernement. On trouvera d'ailleurs, au fil des pages, un rappel constant de la notion qu'une marine est conçue et construite - ou devrait l'être - comme l'instrument d'une politique et des stratégies que celle-ci implique ; que donc, à des visées politiques différentes, à des contraintes géographiques différentes, correspondent des compositions de flottes différentes. Ainsi la connaissance des tonnages réciproques de la marine des Etats-Unis (4.406.000 t) et de celle de l'URSS (3.492.000 t) ne suffit pas à se faire une idée de leur valeur mutuelle puisque, à l'inverse, la première compte 660 navires alors que la seconde en aligne 1.536. Mais les 15 porte-avions (987.700 t, 1.100 avions embarqués) des Etats-Unis sont un redoutable instrument de "projection de

puissance" tandis que les 4 porte-aéronefs (144.000 t, 200 avions) de l'URSS ne sont que des unités de protection anti-aérienne de forces de bâtiments de surface lance-missiles.

Autre illustration du théorème : marine française et maritime japonaise possèdent un nombre sensiblement équivalent de frégates et bâtiments légers, assez âgés chez la première, plutôt jeunes dans la seconde. Mais répondant à la politique de défense de la France par la dissuasion nucléaire et tenant compte de sa vocation océanique, la marine de ce pays possède des sous-marins nucléaires stratégiques, des sous-marins nucléaires d'attaque, des porte-avions, des bâtiments de soutien ; tous navires dont ne saurait disposer la marine japonaise qui, de par la Constitution du Japon, doit rester une "force maritime d'autodéfense" au champ d'action limité aux approches maritimes et aux eaux de l'archipel.

Document d'histoire, les "Flottes de combat 1990" le sont encore en ce qu'elles montrent à quel point les marines sont le reflet du niveau de la technologie de l'Etat du pavillon. Les pages consacrées aux systèmes d'armes et équipements originaux ne concernent que 15 marines. 142 Etats sont donc entièrement dépendants d'autres nations pour leur matériel naval. Plus même : l'on ne voit guère que les Etats-Unis et l'URSS qui jouissent d'une totale indépendance ; à la réserve près qu'il faut penser à tout ce que la technologie soviétique doit ou emprunte à l'Occident dans les techniques de pointe.

L'acquisition et l'approvisionnement de matériels navals étant des affaires longues et coûteuses, il peut ainsi être difficile pour certains Etats de changer d'alliance, voire simplement de garder leur liberté d'action. L'Inde semble l'avoir bien compris qui a su diversifier ses fournisseurs entre l'Est et l'Ouest.

Document pour l'Histoire, l'ouvrage de Bernard Prézelin l'est bien évidemment lorsque sa consultation permet de noter comment nouveauté et obsolescence, opposés par nature, peuvent curieusement se combiner pour se muer en arguments diplomatiques.

La nouveauté coûte cher, mais elle est plus efficace. Vient un moment où il faut se séparer de bâtiments vieillissés, aux performances médiocres, aux systèmes d'armes périmés. On brade alors à la ferraille 450.000 t de bâtiments, 67 % de ses sous-marins classiques, et l'on peut se poser aussitôt en champion du désarmement tandis que l'on met en chantier des frégates de 4.000 t moins nombreuses certes mais plus puissantes que celles que l'on vient de condamner. Ou, mieux encore, que l'on dispose de 40 missiles de croisière à charge nucléaire contre la terre et de 3.000 km de portée sur des sous-marins stratégiques condamnés comme tels par les traités (SALT 1 : ils portaient 16 missiles balistiques à 2 têtes nucléaires d'une portée de 2.900 km) : on a bien allégé la menace

intercontinentale mais on s'est, ce faisant, donné la possibilité de jouer à front renversé dans le champ des Euromissiles.

Enfin, en comparant avec les éditions précédentes des "Flottes de combat" de Balincourt à Labayle-Couhat, l'historien pourra prendre en compte - et pour chacune d'elles - les évolutions des marines au fil du temps et plus particulièrement au cours de la dernière décennie qui a vu l'entrée en service de chasseurs de mines construits en matériau composite verre/résine (CVR), le même étant utilisé pour les étraves des sous-marins nucléaires d'attaque américains les plus récents, tandis qu'on emploie maintenant le kevlar pour le blindage des superstructures des porte-avions de l'US Navy. Lentes en apparence du fait que la construction de séries de navires, la durée de vie de ceux-ci s'étalent sur des années, jusqu'à 30 voire 40 ans et même plus pour certains grands bâtiments (bâtiments de ligne type *Iowa*, porte-avions *Minas Geraes*, ...), ces évolutions sont cependant patentées ne serait-ce qu'à considérer les formes. Les bâtiments de surface présentent maintenant des silhouettes dépouillées avec peu d'armes apparentes (les missiles sont en silos dans la coque, dissimulés sous des masques ou des hangars). Les hauts se carènt en s'ornant de coupoles de réception des transmissions par satellites ; la machinerie des sonars remorqués se fait plus discrète. Les superstructures sont "lissées" dans une subtile recherche de "furtivité" aux émissions radars. Quant aux sous-marins, les revêtements anéchoïques donnent à leurs coques des rugosités inattendues. La recherche de formes nouvelles pour certains bâtiments légers conduit à rencontrer des engins parfois surprenants comme les "véhicules à portance aérodynamique" *Ekronoplan* soviétiques, plus tout à fait bateau, pas encore avion.

Un dernier mot. Sait-on qu'on peut à nouveau trouver des flûtes dans les marines modernes ? Oh ! il ne faut pas chercher dans les bâtiments de soutien ou dans les transports. Non. Il faut plutôt penser musique. Et regarder par exemple sur le nouveau *Sheffield* entré en service en 1988, l'une des plus récentes frégates anglaises, la longue queue de son sonar passif à très basse fréquence remorqué : c'est ça maintenant une flûte.

R. F.

Nota - L'ouvrage est aussi, depuis 1976, publié aux Etats-Unis, au Canada et en Grande Bretagne sous les auspices de l'US Naval Institute Press, Annapolis, après adaptation par Mr. A. D. Baker III.

Toussaint, Auguste, *Avant Surcouf - Corsaires en Océan Indien au 18e siècle*. Institut d'histoire des Pays d'Outre-Mer - Association des Chercheurs de l'Océan Indien, collection "Peuples et Pays de l'Océan Indien", Publications de l'Université de Provence, Aix-en-Provence 1989. 336 pages dont 18 pages d'annexes (navires armés en guerre, navires armés

en guerre et marchandises, prises enregistrées au Port-Louis pendant la Guerre d'Amérique). 170 F.

Ce livre est un ouvrage posthume. L'auteur, né en 1911, est décédé en 1987. Il avait été archiviste en chef des Archives nationales de l'île Maurice.

La guerre de course en Océan Indien a été réellement instaurée par Mahé de Labourdonnais comme étant le seul moyen laissé aux Français par les Hollandais et les Anglais d'acquérir des avantages commerciaux dans et autour de cette mer. L'ouvrage en question montre comment cette stratégie ne s'est véritablement développée que pendant la Guerre de Sept ans. La course était alors menée par des divisions issues des escadres de "vaisseaux de compagnie" : division d'Estaing en 1759/1760 (provenant de l'escadre de d'Aché), de Grout de Saint Georges en 1761, de La Pallière en 1762. Bilan mitigé.

Après la reprise en mains de l'île de France par Pierre Poivre à partir de 1767, la colonie "royalisée" se développe mais de façon encore insuffisante pour assurer son autonomie de ravitaillement et son propre essor commercial. La course se réveillera alors vivement pendant la Guerre d'Amérique. Elle sera menée par les navires du roi d'une part, par des corsaires particuliers armés par des "négociants" de Port-Louis d'autre part. Les premiers, vaisseaux et frégates de Suffren, s'empareront des gros navires que sont les "Indiamen" (parmi elles, une "chargée de toile pour faire des voiles et de suffisamment de cuivre pour radoubier deux vaisseaux de 1er rang") : 53 prises dont 34 en 1782. Les autres, plus légers, senaux pour la plupart, prendront des "Country ships" (caboteurs), une cinquantaine entre 1779 et 1783 ; palmarès de 24 corsaires au cours d'expéditions de 3 à 15 mois des mers d'Oman à Sumatra, l'année 1781 étant celle de leur plus grande activité avec 12 d'entre eux simultanément à la mer entre juillet et octobre.

L'ouvrage montre comment étaient montées ces expéditions, leur déroulement, leurs résultats ; qui étaient les "négociants-armateurs", les capitaines ; la composition des équipages dont les "Câfres" n'étaient pas exclus ; la répartition des parts de prise validées au Port-Louis.

Des extraits de la correspondance des Frères Pitot, armateurs au Port-Louis, abondent de détails curieux sur ces affaires. Enfin, on sera reconnaissant à l'auteur d'avoir fait sortir de l'ombre la figure de Claude Deschiens de Kerulvay : 18 prises en 3 campagnes (6, 8 et 10 mois) entre juin 1779 et janvier 1782, un score, toutes choses égales d'ailleurs, comparable à celui de Surcouf 15 ans plus tard.

L'épilogue évoque comment, profitant des facilités de l'escale de Port-Louis, les lignes américaines purent se développer en Océan Indien à partir de 1786.

R. F.

II. MEMOIRE

EN LANGUE FRANCAISE :

Frémy, Fabrice, *Introduction à l'étude de l'ordinateur comme arme de guerre*. Mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine (sous la direction du Professeur Guy Pedroncini), Université de Paris I - Sorbonne 1989. 150 pages 21x29,7.

On connaît les limites de ce genre d'ouvrage. Aussi le terme d'"Introduction" a-t-il été fort bien choisi pour caractériser ce mémoire. Sans doute les spécialistes connaissent-ils déjà à fond tel ou tel aspect, civil, militaire, diplomatique ou commercial, voire juridique, du sujet. Mais le travail de Fabrice Frémy offre une bonne synthèse, sous une forme originale, de ce qui est connu ou des voies à explorer par l'historien sur :

- les applications militaires de l'ordinateur de 1943 à 1989 ;
- le "trafic", de 1960 à 1989, c'est-à-dire l'ordinateur considéré comme enjeu d'une contrebande mondiale puisqu'il peut devenir ultérieurement arme de guerre (rappel de l'opération "Exodus", réaction américaine à l'exode de ses secrets technologiques) ;
- la fraude informatique, sa naissance, son développement à partir du milieu des années 70, sa diversité, ses conséquences, protection et parades, limites de la cryptographie.

Au plan maritime, on pourra s'intéresser à :

- un rappel de l'opération "Ultra" (percement des systèmes cryptographiques utilisant les machines Enigma), ses succès pour la protection des convois alliés et la destruction des sous-marins allemands pendant la bataille de l'Atlantique ;
- une présentation de la place prise par l'ordinateur au cours de ces dernières décennies :
- dans la lutte anti-sous-marine, par l'analyse des signaux recueillis par les sonars et barrages d'hydrophones ;
- dans la mise en oeuvre des missiles mer/mer, air/mer ou à changement de milieu type "Exocet" français et dérivés, ainsi que dans celle des missiles de croisière lancés par bâtiments de surface ou sous-marins ;
- dans les systèmes d'exploitation de données tactiques navales et dans les systèmes de défense intégrée type "Aegis" qu'on trouve dans l'US Navy sur ses croiseurs *Ticonderoga* ou *Arleigh Burke* (voir "Flottes de combat 1990", EMOM/Ouest France, pp. 319 et 322).

Si elle était éditée dans une forme adaptée à son goût, cette "Introduction" pourrait rencontrer la faveur du grand public.

R. F.

L'AGENDA DE L'HISTOIRE MARITIME

Séminaires universitaires à Paris en 1989-1990

les lundis à 18 h	Jean Boudriot et Eric Rieth : Archéologie navale médiévale et moderne	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
2e mercredi à 17 h 30	Pierre Niauxat : Histoire de la médecine navale et d'outre-mer	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
2e jeudi à 14 h	Michel Mollat du Jourdin/Christiane Villain-Gandossi : L'exploration des mondes nouveaux...	Sorbonne, 1 rue Victor Cousin, 75005 Paris Esc. I (lettre) Salle 342
Les vendredis à 10 h	Jean Meyer : Science, technique et société maritimes du XVIe au XXe siècles	Centre de recherches sur l'Europe moderne Sorbonne, Salle 331

Séminaire universitaire à Bordeaux, 1989-1990

1er lundi à 18 h	Pierre Niauxat : Histoire de la médecine navale et d'outre-mer	Amphithéâtre Denucé ancienne Faculté de Médecine, Place de la Victoire, Bordeaux
---------------------	---	---

Mars 1990

en cours jusqu'au 23 avril	Exposition : Paris au fil de l'eau	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
du 7 mars au 22 avril	Exposition : Mémoire du <i>Titanic</i>	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
9 à 10 h	Séminaire Meyer : Jean Meyer : Séance réservée aux étudiants de maîtrise	Centre de recherche sur l'Europe moderne Sorbonne, Esc. G, Salle 331
du 10 mars au 22 avril	Exposition : Sources et chefs d'oeuvre du modélisme naval	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
13 à 15 h	Comité nantais de Documentation histo- rique de la Marine : Loïc du Rostu : Des romanciers maritimes français "6 rue de Bouillé	Nantes, Archives départementales
14 à 17 h 30	Séminaire Niauxat : Mlle Marie Antoinette Menier : Une lutte inégale : Sages-femmes et médecins de Marine à la Guadeloupe de 1829 à 1843	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

- 15
à 14 h Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : Sorbonne, 1 rue Victor
Franck Lesiringant : André Thevet Cousin, 75005 Paris
et Hackluyt Esc. I (lettre), Salle 342
- 16
à 10 h Séminaire Meyer : Yves Perrit-Gentil : Centre de recherche
Une ambassade russe au Japon : sur l'Europe moderne
l'affaire Laksman 1793-1794 Sorbonne, Esc. G, Salle 331
- 21
à 17 h 30 Comité de Documentation historique Musée de la Marine
de la Marine : Etienne Taillemite : Palais de Chaillot
La France, La Fayette et la guerre 75116 Paris
d'Amérique
- 23
à 10 h Séminaire Meyer : Pierre Niaussat : Centre de recherche sur
Les médecins et l'invention du l'Europe moderne
sous-marin Sorbonne, Esc. G, Salle 331
- 23
à 10 h Séminaire Aubin/Neveu : Claude Forrer : Sorbonne
Survivances maritimes dans le Golfe E PHE
du Bengale IVe Section
- 30
à 10 h Séminaire Meyer : René Burlet : Centre de recherche
Qu'est-ce que l'artisanat ? sur l'Europe moderne
Sorbonne, Esc. G, Salle 331

Avril 1990

- 6
à 10 h Séminaire Meyer : Jean Meyer ou Centre de recherche
Christian Buchet : Les expéditions sur l'Europe moderne
géo-stratégiques des XVIIe-XVIIIe s. Sorbonne, Esc. G, Salle 331
(Amérique)
- 9-15 115e Congrès national des Sociétés Avignon
savantes : Colloque d'histoire maritime :
Les thalassocraties méditerranéennes :
évolution et survivance le 11 avril
- 11
à 17 h 30 Séminaire Niaussat : M. Favier-Plisson : Musée de la Marine
Les souvenirs d'André Claude Masson : Palais de Chaillot
La fièvre jaune et son traitement dans 75116 Paris
les camps de prisonniers de Dessalines
et de Toussaint-Louverture
- 18
à 17 h 30 Comité de Documentation historique de Musée de la Marine
la Marine : Jean Boudriot : Une création Palais de Chaillot
révolutionnaire : les grandes frégates 75116 Paris
- 23
à 18 h Séminaire Boudriot/Rieth : Jean Boudriot : Musée de la Marine
Marine militaire ; les emménagements Palais de Chaillot
(2) ; l'équipage 75116 Paris
(entrée : Porte Conservation)
- 26
à 14 h Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : Sorbonne, 1 rue Victor
Anna Unali : La deuxième expédition Cousin 75005 Paris
de Colomb à travers les écrits de Diego 75116 Paris
Alvarez Chanca et Andres Bernaldez

- 27
à 10 h Séminaire Meyer : Jean Boudriot : Centre de recherche
Présentation du vaisseau de ligne sur l'Europe moderne
de la guerre d'Amérique" Sorbonne, Esc. G, Salle 331

Mai 1990

- 4
à 10 h Séminaire Meyer : Jacques Weber : Centre de recherche
La vie quotidienne à bord des sur l'Europe moderne
"coolie ships" au XIXe s. Sorbonne, Esc. G, Salle 331
- 9
à 17 h 30 Séminaire Niaussat : Chirurgien- Musée de la Marine
Dentiste en Chef J. Fradger : La Palais de Chaillot
chirurgie dentaire dans la Marine 75116 Paris
française ; passé et présent
- 11
à 10 h Séminaire Meyer : Christian Cornet : Centre de recherche
La marine chinoise pendant la période sur l'Europe moderne
nationaliste Sorbonne, Esc. G, Salle 331
- 12 Journée Kerguelen organisée par Alain Brest
Boulaire : Matinée à la Préfecture mari-
time réservée à la CFHM et aux invités ;
après-midi au Musée de Brest : séance
ouverte au public
- 14
à 18 h Séminaire Boudriot/Rieth : Jean Boudriot, Musée de la Marine
Eric Rieth : Méthode et analyse de Palais de Chaillot
l'iconographie du navire (5) 75116 Paris
(entrée : Porte Conservation)
- 16
à 17 h 30 Comité de Documentation historique de Musée de la Marine
la Marine : Marie-Françoise Huyghues Palais de Chaillot
des Etages : La réouverture maritime du 75116 Paris
Japon à l'Occident à travers les estampes
de l'Ecole de Yokohama
- 18
à 10 h Séminaire Meyer : André Zysberg : Centre de recherche
Du bon usage des galères et du sur l'Europe moderne
baigne en France Sorbonne, Esc. G, Salle 331
- 18
à 14 h Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : Sorbonne, 1 rue Victor
Christiane Villain-Gandossi : Cousin, 75005 Paris
Signification symbolique du Esc. I (lettre), Salle 342
navire (navires de rêve)
- 21
à 18 h Séminaire Boudriot/Rieth : Jean Thomas : Musée de la Marine
Restitution de formes de carènes des Palais de Chaillot
XVIe et XVIIe s. à l'aide du modélisme 75116 Paris
(entrée : Porte Conservation)
- 28
à 18 h Séminaire Boudriot/Rieth : Sylviane Musée de la Marine
Créteur : Les bois de mât des Palais de Chaillot
Pyrénées 75116 Paris
(entrée : Porte Conservation)

Juin 1990

7 à 14 h	Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : Danielle Lecoq : L'expédition d'Alexandre à travers les mappemondes médiévales des XII-XIII s.	Sorbonne, 1 rue Victor Cousin, 75005 Paris Esc. I (lettre), Salle 342
8 - 10	Congrès : Société languedocienne de Géographie - Fédération historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon : Le Languedoc, le Roussillon et la mer	Sète
11 à 18 h	Séminaire Boudriot/Rieth : Séance de clôture	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris (entrée : Porte Conservation)
13 à 17 h 30	Séminaire Niaussat : Médecin Général Inspecteur Hourlier : Ségalen, la Chine et Teilhard de Chardin	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
20 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Louis Coubet : Les opérations navales en Méditerranée pendant la 1ère guerre mondiale	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Juillet 1990

11 - 15	6e Salon du Livre maritime et 5e Rencontres avec la CFHM	Concarneau, Centre des arts et de la Culture
---------	---	---

Août 1990

1 - 6	Journées franco-allemandes de l'histoire de la médecine navale et tropicale	Kiel, RFA
26 août - 2 septembre	17e Congrès international des Sciences historiques	Madrid
28 - 31	Colloque de la Commission internationale d'His- toire maritime : Nourrir le monde ; commerce maritime et le transport de denrées alimentaires	Madrid

Octobre 1990

4 - 7	XXVe Congrès des Sociétés Historiques et archéologiques de Normandie : Les Normands et la mer	Cherbourg (s'adresser aux archives départementales de la Seine-Maritime, Cours Clemenceau 76101 Rouen Cedex)
-------	---	--

Automne 1990

Journées franco-anglaises d'histoire navale : La France et l'Angleterre en Méditerranée pendant la Révolution et le Premier Empire	Toulon
--	--------

LES GRANDS RENDEZ-VOUS DE 1990

Le premier des grands rendez-vous d'histoire maritime prévus en 1990 aura lieu à Avignon le mercredi 11 avril prochain, et sera la journée d'histoire maritime du 115e Congrès national des sociétés savantes organisée par la Commission Française d'Histoire Maritime consacrée aux "thalassocraties méditerranéennes : évolution et survivance". De 9 à 12 heures, sous la présidence de M. Mollat du Jourdin, le programme des communications sera le suivant :

- Isabelle Raynaud-Nguyen : Les portulans de Marseille
- Alain Major : La société coloniale en Messénie et Argolide vénitiennes aux XIVe et XVe siècles
- Bernard Doumerc : Le rôle ambigu de la muda vénitienne au XVe siècle : convoi marchand ou unité de combat ?
- Luc Thevenon : La bataille navale de Lépante dans l'iconographie des églises des Alpes du sud (Piémont cispadan, Comté de Nice, Ligurie du Ponant).

L'après midi, de 14 h 30 à 17 h 30, Mme Ulane Bonnel présidera la séance où seront présentées les communications de :

- Hubert Juet : Un approvisionnement aléatoire : le bois de construction navale
- Christine Escallier : Conséquences sur les activités domestiques et artisanales d'une politique économique européenne : exemple des techniques, représentations et divisions du travail d'une communauté de pêcheurs (Nazaré, Portugal)
- Guy Marchand : Contribution à l'étude de l'expansion maritime française d'outre-mer : l'action méconnue des administrateurs des affaires maritimes.

Le Congrès des Sociétés savantes aura lieu du 9 au 15 avril dans une ville éminemment touristique et en période de vacances scolaires. C'est dire qu'il faut s'inscrire dès maintenant auprès du

Comité des Travaux historiques et scientifiques
Archives départementales
Palais des Papes
84000 Avignon

Les réservations d'hôtel doivent être demandées par écrit à la
Société R. M. G.
B.P. 149
84008 Avignon Cedex

L'accueil des congressistes sera assuré à partir du dimanche 8 avril 1990, 15 heures, au

Secrétariat du Congrès
Faculté de Lettres et de Sciences humaines
5 rue Violette
84000 Avignon (tél. : 90.85.28.50).

Deuxième rendez-vous : le VIe Salon du Livre maritime et les Ve Rencontres avec la CFHM, à Concarneau, du 11 au 15 juillet. Cette année le Président du Salon sera Eric Tabarly et les Rencontres seront, comme les années précédentes, organisées et animées par Ulane Bonnel. Le thème principal du Salon sera "La conquête des fonds marins" mais un sujet plus

interdisciplinaire convient mieux aux Rencontres : ce sera "Découvertes". Il est prévu de consacrer une ou deux demi-journées à l'Antarctique, une aux premières explorations portugaises et espagnoles dans les mers du Sud, une à l'archéologie sous-marine - une des nombreuses "conquêtes des fonds marins" et de surcroît fort à la mode. Selon la disponibilité des spécialistes, la physiologie de la plongée et la prévention d'accidents peuvent être évoquées, ainsi que l'intérêt économique et militaire que représente la maîtrise des connaissances des fonds marins et des techniques permettant d'y intervenir.

Pour tout ce qui concerne le programme des Rencontres, il faut s'adresser directement à Ulane Bonnel. Pour l'inscription aux Rencontres et la mise en vente de publications au Salon, ainsi que pour les réservations d'hôtel, s'adresser au

Salon du Livre maritime

B.P. 334

29183 Concarneau (tél. : 98.97.52.72).

Le troisième grand rendez-vous sera à Madrid, du 26 août au 2 septembre, au Congrès International des Sciences Historiques. A cette occasion, la Commission Internationale d'Histoire Maritime tiendra ses assises quinquennales à la

JEFATURA DE APOYO LOGISTICO DE LA ARMADA

Av. Pio XII, 83

28033 Madrid (tél. : 202.44.40).

Son colloque, "Nourrir le monde : commerce maritime et transport de denrées alimentaires", aura lieu les 28, 29 et 30 août et l'Assemblée générale statutaire le 31 août.

Pour y assister, il faut s'inscrire au Congrès International des Sciences Historiques auprès de

SIASA Congresos

Paseo de La Habana, 134

28036 Madrid.

Cet organisme se charge des réservations d'hôtel à condition de recevoir les demandes avant le 30 juillet dernier délai.

Avant le 31 mai le montant des droits d'inscription des participants est de 15.000 pesetas par personne ; après cette date il passera à 20.000 pesetas. Cette somme donne droit aux séances, réceptions et publications du congrès et des commissions.

L'organisation locale de tout ce qui concerne l'histoire maritime est assurée par

Instituto de Historia y Cultura Naval

Montalbán, 2

28014 Madrid (tél. : 232.71.51).

Le Président de la Commission Espagnole d'Histoire Maritime est Sr. F. Fernando de Bordejé.

Permettez-moi de terminer sur une note personnelle. Pour tout ce dont je reste chargée jusqu'à nouvel avis, à savoir, la Chronique d'histoire maritime, le colloque d'histoire maritime aux Congrès des Sociétés savantes et les Rencontres avec la CFHM au Salon du Livre maritime, veuillez utiliser mon adresse personnelle : 28 rue d'Artois, 75008 Paris ; tél. (1) 45.63.72.89, plutôt que celle du siège social de la Commission, ceci afin d'éviter des délais inutiles.

Ulane Bonnel

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME

N° 20, 2e semestre 1989

	Pages
• Le mot du Président	1
• Le Conseil de Marine de 1788	2
• La Bataille de Tsoushima et la doctrine navale française, géopolitique et stratégique	10
• Fleurieu et la Marine de son temps	24
• La Commission Française d'Histoire Maritime se réunit en assemblée générale bisannuelle	28
• Le Prix des Jeunes Historiens de la CFHM	30
• Une histoire pour l'histoire	32
• La Représentation "Bretagne" reprend ses activités ; Voyage aux Iles Gambier	36
• Bibliographie	43
• L'agenda de l'histoire maritime	55
• Les grands rendez-vous de 1990	59

Reproduit par :
B.A. CONTANT s.a.r.l.
8 rue de Courcelles
75008 PARIS
Tél. : 45.61.05.71

