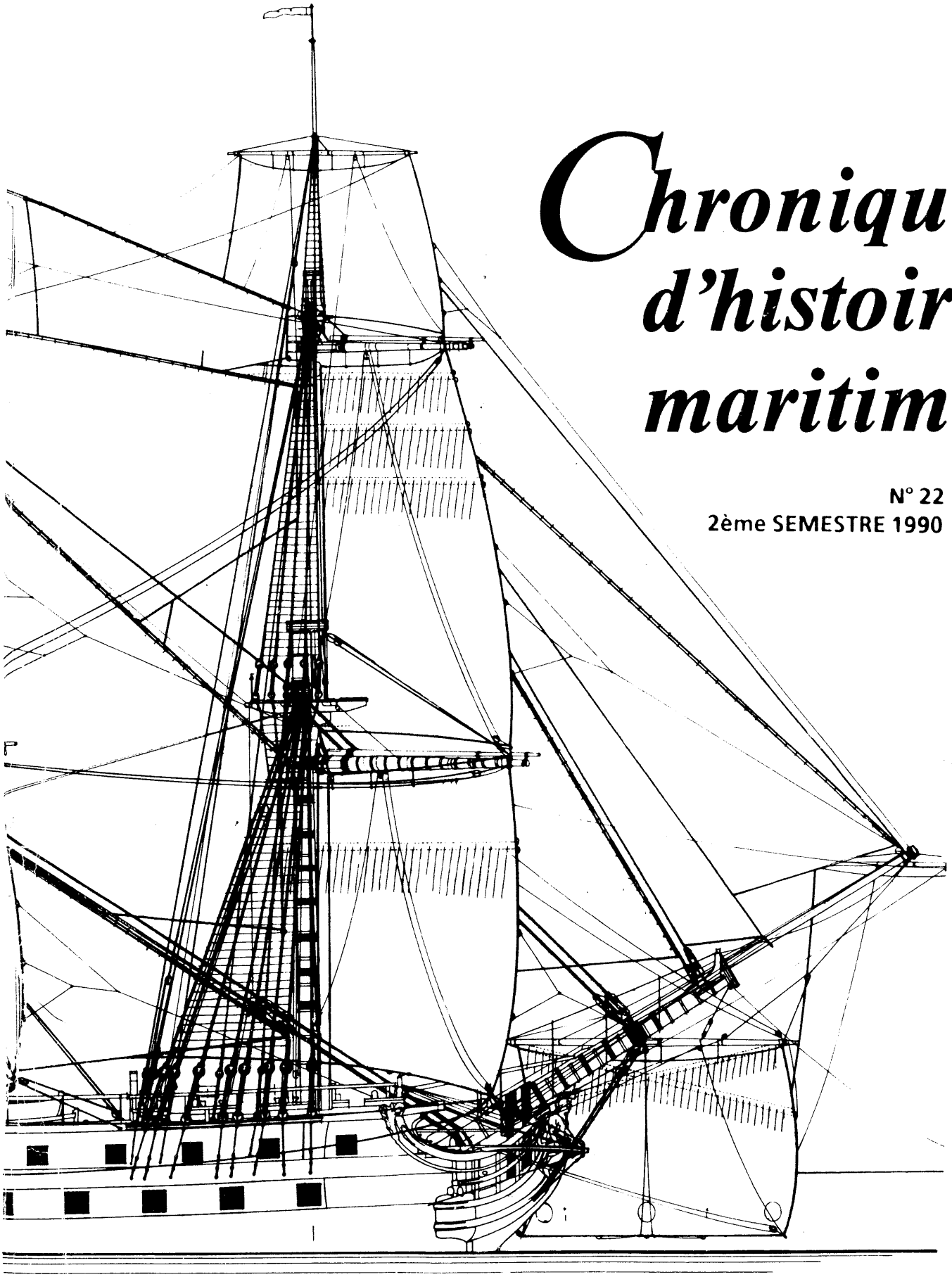
ISSN-0243-6671

Chronique d'histoire maritime

N° 22
2ème SEMESTRE 1990



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-Lancre
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

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME
Lettre d'information semestrielle de la CFHM

Rédacteur en Chef : Ulane Bonnel
Comité de Rédaction : Martine Acerra, Hervé Coutau-Bégarie
Raymond Frémy, Philippe Haudrère
Philippe Henrat, Claude Huan
Anne Kroell, Raymonde Litalien
Eric Rieth, Michel Vergé-Franceschi
Direction de la publication : Ulane Bonnel
Maquette de la couverture réalisée par Jean Boudriot

ENTRE NOUS ....

Depuis la *Chronique* précédente et son éditorial "entre nous", évoquant l'avenir du bulletin de la Commission, la nécessité de définir et d'adopter une véritable politique d'édition est devenue de plus en plus évidente. Le mandat de l'actuel Conseil d'Administration prend fin en novembre 1991 et l'assemblée générale statutaire réunie alors devra en débattre et fixer les principes, tandis que la nouvelle équipe issue des élections aura la responsabilité de l'élaborer et de la mettre en oeuvre. Cette politique, pour être valable, devra tenir compte aussi bien des désirs et des besoins des membres que des exigences d'une érudition qui, en histoire maritime, se doit d'obéir aux canons généralement observés par la communauté scientifique internationale.

Ceci suppose non seulement un comité scientifique qualifié et exigeant, capable d'assurer le niveau scientifique et de faire respecter les normes de l'érudition, mais aussi l'étroite surveillance du Conseil d'administration soucieux de maintenir la crédibilité scientifique des publications portant, par son autorisation expresse, le nom de la Commission Française d'Histoire Maritime.

Il va sans dire - et encore mieux en le disant - qu'aucun texte ne peut être utilisé sans le consentement du ou des auteurs. A ce propos, il nous est apparu opportun de préparer le débat sur une politique d'édition pour la Commission en publiant dans ce numéro une étude, brève mais précise, du droit de la propriété littéraire et artistique. Nous sommes reconnaissants à Monsieur Guy Roger Petit d'avoir bien voulu exposer les principes et les principales dispositions de la législation française en la matière.

Il peut aussi être utile aux auteurs de se renseigner auprès de la Société des Gens de Lettres afin de mieux connaître leurs droits et devoirs.

Ulane Bonnel

QUELQUES NOTIONS EN MATIERE DE DROITS D'AUTEUR

par Guy-Roger Petit *

Lorsqu'une association à but non lucratif, comme la Commission Française d'Histoire Maritime, met un moyen de diffusion à usage essentiellement interne, tel que la *Chronique d'histoire maritime*, à la disposition de ses membres pour faire connaître à leurs pairs, sous forme d'articles ou d'études, les résultats de leurs recherches et de leurs travaux, il existe un accord tacite sur le caractère gratuit, non marchand, de leur publication. Il n'en demeure pas moins que, s'agissant d'oeuvres originales, se pose à leur propos le problème de la propriété littéraire. Il a paru opportun d'exposer à l'intention des membres de la CFHM les grandes lignes des règles qui s'appliquent en ce domaine dans notre pays.

Rappel historique

Le concept de droits propres reconnus à l'auteur d'une oeuvre littéraire ou artistique, afin de protéger ses intérêts moraux et patrimoniaux, droits indépendants du support matériel de cette oeuvre, n'est apparu qu'à l'époque moderne.

En matière littéraire, par exemple, dans l'Antiquité le possesseur d'un manuscrit avait la liberté de le faire reproduire pour son propre compte et de tirer seul profit du commerce qu'il pouvait faire du manuscrit ou de ses reproductions.

Avec l'invention de l'imprimerie, la nécessité se fit jour de protéger les intérêts moraux et économiques mis en jeu par le phénomène nouveau de diffusion massive des oeuvres de l'esprit. Cette protection intervint d'abord au bénéfice des éditeurs, sous la forme de "privilèges de librairie" accordés par le souverain, puis beaucoup plus tard à l'avantage de l'auteur, avec le "privilège d'auteur".

---

* Commissaire Général de 1ère classe de la Marine (2S), ancien directeur central du Commissariat de la Marine, ancien vice-président de la CFHM.

En France, la Révolution apporta dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres une novation capitale ; la loi, en abolissant les privilèges, reconnut aux auteurs des droits qui ne dépendirent plus d'une décision arbitraire de l'autorité, mais étaient attachés au seul fait de la création. L'étendue de ces droits fut considérée comme à ce point considérable que le décret des 19-24 juillet 1793 adopta pour les caractériser l'expression forte de "propriété littéraire et artistique".

Dans les autres pays, aux Etats-Unis notamment, on se trouva confronté aux même problèmes, mais les solutions furent souvent différentes et moins protectrices, ce qui se traduisit dans le langage même par des appellations spécifiques : "copyright" par exemple dans les pays anglo-saxons.

Ces divergences étaient évidemment de nature à engendrer de sérieuses difficultés dans les échanges internationaux. Afin de les résoudre, de nombreux Etats ont été conduits à conclure des conventions bi ou multi-latérales. Parmi celles dont le champ d'application est le plus large, on peut citer la Convention de Berne de 1886 et la Convention dite universelle conclue à Genève en 1952, qui concernent l'une et l'autre une soixantaine d'Etats.

Dans le cadre de la Communauté européenne, la Commission de Bruxelles a entrepris la rédaction de plusieurs directives qui vont être soumises en 1991 aux Douze afin de tenter d'harmoniser les règles relatives aux droits d'auteur et aux droits "voisins", en faisant disparaître ou en atténuant tout ce qui actuellement constitue une entrave aux échanges entre les pays ou permet des fraudes préjudiciables aux auteurs. Sont concernés, en premier lieu, l'édition et l'audiovisuel, mais aussi l'informatique et le "design". L'enjeu économique est important et les intérêts parfois opposés ; aussi l'aboutissement des projets de la Commission, qu'il serait pourtant souhaitable de voir adopter avant la mise en place du grand marché intérieur en 1992, risque-t-il de se heurter à beaucoup de difficultés, dont on ne saurait préjuger la solution. C'est pourquoi les lignes qui suivent seront exclusivement consacrées au cadre légal qui constitue le système français.

Le système français

Le régime de la propriété littéraire et artistique en vigueur en France est défini par la loi du 11 mars 1957, modifiée et complétée par la loi du 3 juillet 1985 ; il concerne les écrivains, peintres, sculpteurs, musiciens, couturiers, photographes, créateurs de logiciels et, plus généralement tous ceux qui, du seul fait de la création d'une oeuvre de l'esprit, ont vocation à jouir d'un droit de propriété exclusif et opposable à tous. Il spécifie ce que l'on doit entendre par "oeuvre de l'esprit".

La loi du 11 mars 1957 (1) est articulé en quatre titres, qui traitent respectivement
- des droits des auteurs,
- de l'exploitation des droits patrimoniaux de l'auteur,
- du contrat de représentation et du contrat d'édition,
- des procédures et sanctions.

La loi du 3 juillet 1985 précise plusieurs dispositions de la loi du 11 mars 1957 et la complète, en introduisant le contrat de production audiovisuelle. En outre elle définit et réglemente les droits voisins du droit d'auteur, ceux des artistes-interprètes notamment ; elle traite de la rémunération pour copie privée des phonogrammes et vidéogrammes . elle décrit la mission et le statut des sociétés de perception et de répartition des droits ; un titre spécial est consacré aux logiciels et un autre aux garanties et sanctions.

On se bornera ici à présenter, en les résumant, les principales dispositions législatives s'appliquant plus particulièrement aux auteurs d'oeuvres littéraires.

*
* *

Le principe de base est que l'auteur d'une oeuvre de l'esprit jouit sur cette oeuvre, du seul fait de sa création, d'un droit de propriété incorporelle exclusif et opposable à tous.

Ce droit comporte des attributs d'ordre intellectuel et moral, ainsi que des attributs d'ordre patrimonial, qui sont déterminés par la loi.

a) Le droit moral

L'auteur jouit du droit au respect de son nom, de sa qualité et de son oeuvre. Le titre de l'oeuvre, dès lors qu'il présente un caractère original, est protégé comme l'oeuvre elle-même.

Ce droit, attaché à la personne de l'auteur, est perpétuel, inaliénable et imprescriptible. Par essence, il ne peut normalement s'appliquer qu'à une personne physique (2). Il est transmissible à cause de mort aux héritiers de l'auteur ; l'exercice peut en être confié à un tiers par disposition testamentaire.

La qualité d'auteur appartient, sauf preuve contraire, à celui ou à ceux sous le nom de qui l'oeuvre est divulguée. A cet égard, la loi distingue et définit, par opposition à l'oeuvre personnelle, l'oeuvre de collaboration (3), l'oeuvre composite (4), l'oeuvre collective (5) et précise les règles particulières à chaque catégorie.

L'auteur a seul le droit de divulguer son oeuvre, de déterminer le procédé de divulgation et de fixer les conditions de celle-ci.

L'auteur jouit, sa vie durant, du droit exclusif d'exploiter son oeuvre sous quelque forme que ce soit et d'en tirer un profit pécuniaire. A son décès, le droit d'exploiter son oeuvre est transmis à ses ayants droit pendant l'année en cours et les cinquante années qui suivent, étant précisé que le conjoint survivant bénéficie d'un droit d'usufruit, si l'auteur n'en a pas disposé autrement.

Lorsque l'oeuvre a été divulguée, l'auteur ne peut s'opposer à certains emplois de son oeuvre. Il ne peut par exemple interdire les copies réservées à l'usage exclusif du copiste et non destinées à une utilisation collective ou, à condition que soient indiqués clairement le nom de l'auteur et la source, les analyses ou courtes citations justifiées par le caractère critique, polémique, pédagogique, scientifique ou d'information de l'oeuvre dans laquelle elles sont incorporées.

b) Les droits patrimoniaux

L'exercice de ces droits constitue le droit d'exploitation, lequel comprend le droit de représentation et le droit de reproduction.

La reproduction consiste dans la fixation matérielle de l'oeuvre par tous procédés qui permettent de la communiquer au public d'une manière indirecte. La loi pose expressément que, durant la vie de l'auteur et pendant la période de cinquante années qui la suit, la possession de l'objet matériel ne confère à son possesseur aucun des droits qui constituent la propriété littéraire et artistique.

Le droit de reproduction est cessible à titre gratuit ou à titre onéreux. Le contrat correspondant doit être constaté par écrit ; la même exigence s'applique aux autorisations gratuites d'exécution.

En dépit de la cession de son droit d'exploitation, l'auteur, même après la publication de son oeuvre, jouit d'un droit de repentir ou de retrait vis-à-vis du cessionnaire, à charge d'indemniser le cessionnaire du préjudice que ce repentir ou ce retrait peut lui causer.

La cession globale des oeuvres futures est interdite. En ce qui concerne l'édition, il est cependant licite qu'un auteur s'engage à accorder un droit de préférence à un éditeur pour la publication de ses oeuvres futures de genres nettement déterminés. Ce droit est limité pour chaque genre à cinq ouvrages nouveaux à partir de la première oeuvre ou à la production de l'auteur réalisée dans un délai de cinq années.

La cession par l'auteur de ses droits sur son oeuvre peut être totale ou partielle. Elle doit comporter au profit de l'auteur une participation proportionnelle aux recettes provenant de la vente ou de l'exploitation. Toutefois, dans certains cas énumérés par la loi, la rémunération de l'auteur peut être évaluée forfaitairement. Il peut notamment en être ainsi, en édition de librairie, pour la première édition d'ouvrages scientifiques ou techniques, d'anthologies et d'encyclopédies. En ce qui concerne les oeuvres de l'esprit publiées dans les journaux et recueils périodiques de tout ordre, la rémunération de l'auteur (6), lié à l'entreprise d'information par un contrat de louage d'ouvrage ou de service, peut également être fixée forfaitairement. Pour toutes les oeuvres ainsi publiées, l'auteur conserve, sauf stipulation contraire, le droit de les faire reproduire et de les exploiter, sous quelque forme que ce soit, pourvu que cette reproduction ou cette exploitation ne soit pas de nature à faire concurrence au journal ou au recueil périodique. Quant aux auteurs

particuliers que sont les journalistes, ce sont les règles de leur statut qui fixent les conditions de leur rémunération.

c) Le contrat d'édition

Dans son titre III, la loi du 11 mars 1957 précise les caractéristiques et les modalités du contrat d'édition (7).

Le contrat d'édition est celui par lequel l'auteur d'une oeuvre de l'esprit ou ses ayants droit cèdent à des conditions déterminées à une personne appelée éditeur le droit de fabriquer en nombre des exemplaires de l'oeuvre, à charge pour elle d'en assurer la publication et la diffusion.

Le contrat fixe les conditions de l'édition, en précisant notamment le nombre d'exemplaires, la rémunération de l'auteur, les délais impartis tant à l'auteur qu'à l'éditeur pour réaliser et diffuser l'ouvrage, etc.

Le consentement personnel et donné par écrit de l'auteur est obligatoire.

La loi indique en détail les droits et obligations réciproques de l'auteur et de l'éditeur, en mettant l'accent sur les devoirs de l'éditeur à l'égard des intérêts de l'auteur (garantie d'une exploitation permanente et suivie ; diffusion commerciale conforme aux usages de la profession ; tenue de comptes détaillés, etc.).

Caractère protecteur du système français

Des développements qui précèdent, il ressort que le système français tend à privilégier les intérêts moraux et pécuniaires de l'auteur auquel sont accordés les droits les plus étendus sur son oeuvre, de son vivant comme après sa mort. La jurisprudence des tribunaux confirme pleinement cette tendance.

Si les droits patrimoniaux s'éteignent cinquante ans après le décès de l'auteur, en revanche le devoir de respect de l'oeuvre ne connaît pas de prescription et la loi prévoit comment il peut être assuré, même après extinction de la famille, en donnant vocation à le

faire au ministre chargé des arts et lettres, ainsi qu'à la caisse nationale des lettres.

Mais les auteurs sont-ils bien informés de la protection que la loi leur accorde, notamment lorsque leur oeuvre entre dans le circuit économique ? Ce survol sommaire du dispositif légal les incitera peut-être à se préoccuper d'approfondir leurs connaissances à cet égard.

G.-R. P.

NOTES

(1) Cette loi, qui constitue en fait une codification des règles applicables en la matière, abroge et remplace les nombreux textes législatifs ou réglementaires qui avaient été promulgués sur le sujet, dès et depuis la Révolution, notamment les décrets de 1791 sur les spectacles et le décret des 19-24 juillet 1793 sur la propriété littéraire et artistique.

(2) Toutefois une personne morale peut être investie de droits d'auteur dans le cas où une oeuvre collective a été créée à son initiative et divulguée sous son nom sans qu'il soit possible d'attribuer à chacun des auteurs un droit distinct sur l'oeuvre réalisée, ou si elle bénéficie d'une cession de la personne physique créatrice de l'oeuvre.

(3) Oeuvre de collaboration : de deux ou plusieurs personnes dont la part personnelle est identifiable ; e.g., le livre produit conjointement par un auteur et un artiste, la bande dessinée créée à la fois par un ou des scénaristes et un ou des dessinateurs ; les actes d'un colloque sur un thème donné où la contribution de chaque auteur est agréée par l'organisateur du colloque.

(4) Oeuvre composite : travail original autour d'une oeuvre préexistante, elle-même originale, tel que des mémoires commentés, annotés et mis en valeur (e.g. : le *Bougainville* d'Etienne Taillemite, ou le *Villette-Mursay* de Michel Vergé-Franceschi).

(5) Oeuvre collective : créée à l'initiative d'une personne morale ou physique (voir note 2 ci-dessus) dans laquelle l'apport des divers auteurs se fond dans l'ensemble sans qu'il soit possible d'attribuer à chacun un droit distinct sur une partie de l'ouvrage (e.g. : des inventaires, des catalogues, certains dictionnaires).

(6) L'auteur perçoit un pourcentage qui peut varier de 5 à 15 % du prix de vente au détail ; en général l'éditeur verse une avance correspondant à un nombre fixé d'exemplaires, avance qui reste acquise à l'auteur.

(7) Ne constituent pas des contrats d'édition au sens de la loi du 11 mars 1957 :
- le contrat dit "à compte d'auteur" dans lequel l'auteur verse une rémunération à l'éditeur, lequel en contrepartie fabrique en nombre l'ouvrage et en assure la publication et la diffusion ; les recettes éventuelles profitent à l'auteur ;
- le contrat dit "de compte à demi" dans lequel l'auteur et l'éditeur partagent les bénéfices et les pertes d'exploitation dans les proportions fixées par le contrat.

LA DECOUVERTE DE L'ATLANTIQUE SUD PAR LES PORTUGAIS *

par José Alberto Leitão Barata **

L'exploration et la maîtrise de l'Atlantique Sud représentent à elles seules tout un chapitre de l'histoire de l'Europe et de l'Humanité. Elles furent menées à bonne fin par les Portugais pendant presque un siècle : entre 1418 (arrivée à l'île de Madère) et 1500 (découverte officielle du Brésil). Il s'agit donc d'un lent et long processus qui a connu plusieurs vicissitudes et développements malgré la remarquable unité qui le caractérise, et dans l'espace, et dans le temps. Pour essayer de l'apercevoir dans son ensemble, bien qu'à vol d'oiseau, je le diviserai en trois grandes périodes bien distinctes.

On peut qualifier la première, qui se développe entre 1418 et 1437, de "la phase marocaine de l'expansion Atlantique portugaise" ; désignation qui peut paraître un peu étrange puisque le Maroc était bien connu depuis la plus haute Antiquité ; il n'y avait donc là rien à découvrir. Cependant c'est la conquête de la ville de Ceuta en Afrique du Nord, en 1415, qui n'était peut-être que le début d'un projet plus vaste et plus ambitieux, celui de la conquête du royaume mérinide du Maroc dans son ensemble, qui se trouve à l'origine de tous les événements relatifs à l'expansion portugaise.

Jean Ier, qui conduisait personnellement l'expédition contre la ville maure, avait à ses côtés les jeunes D. Duarte, qui lui succéderait sur le trône, D. Pedro, le futur régent du royaume, et D. Henrique qui deviendrait plus tard le découvreur de terres et mers inconnues. Mais le roi pouvait alors compter aussi sur les bénédictions, les armes et l'argent du clergé, de la noblesse et de la bourgeoisie du Portugal ; et

* Texte d'une communication présentée aux Rencontres du Salon du Livre maritime de Concarneau en 1990.

** Professeur de lycée et chercheur à l'Institut de l'Histoire d'Outre-Mer de l'Université nouvelle de Lisbonne. M. Barata prépare actuellement sa thèse de doctorat sous la direction du Professeur Luis Filipe Thomaz.

bien qu'avec le temps quelques-uns des personnages eurent changé d'avis, le Maroc ne devenait pas moins le rêve doré des dirigeants portugais pendant des dizaines d'années. Quant à D. Henri, - celui que le monde plus tard connaîtrait sous son surnom, "Le Navigateur", (il n'a navigué en réalité que trois fois dans sa vie : en 1415, 1418 et 1437, et précisément pour se rendre au Maroc), quelle impression aurait-il gardé de la conquête de Ceuta dans ses jeunes années ? Certainement la plus vive et la plus tenace. Il nous a laissé par écrit son opinion sur le projet marocain, lequel, selon lui, ne pouvait être que source de gloire, honneur et profit pour le monde chrétien. Quant au service qu'on ferait à Dieu en conquérant une terre jadis chrétienne, on ne pourrait point n douter. On a donc raison de croire que, dès sa jeunesse, l'Infant s'adonna coeur et âme à son projet de conquête du Maroc.

Et la Mer ? ... L'aventure atlantique commence immédiatement après la marocaine et se présente dès le début étroitement liée à celle-ci. C'est en 1416, une année après la prise de Ceuta, que l'Infant commence son activité corsaire, car cette année-là il est chargé par son père de maintenir une "armada" destinée à l'approvisionnement et à la défense de la ville africaine. C'est alors qu'il décide de s'installer en Algarve. En 1418 une barge, commandée par deux gentilshommes de l'entourage du prince, armée en course contre les Maures, aurait été poussée par les forts courants maritimes et les vents alisés du Nord-Est vers la petite île de Porto Santo. Celle de Madère sera découverte un peu plus tard. Les îles, qui étaient déjà certainement connues des Italiens et très probablement des Portugais, n'avaient pas encore fait l'objet d'une colonisation humaine : ce sera désormais le cas en raison de leur position stratégique, non loin de la côte africaine. On songe au rôle que l'île de Madère aurait plus tard, pendant la première moitié du XVIe siècle, quand les Portugais devinrent maîtres de plusieurs places fortes tout au long de la côte occidentale du Maroc. Les îles des Açores seront officiellement découvertes presque dix années plus tard, très probablement grâce au détour que les navigateurs durent faire pour rejoindre le royaume en revenant de la côte occidentale de l'Afrique en évitant les vents et courants adverses. Plus éloignées des routes africaines, ces îles connaîtront une colonisation lente et semée d'obstacles, conduite par les princes Henri et Pierre, ce dernier alors régent du royaume.

Jusque-là, il n'y a donc rien qui puisse nous prouver l'existence d'une "politique atlantique" chez les gouvernants portugais. Rien de vraiment systématique, sauf l'objectif clairement déclaré de faire la guerre aux Musulmans, que ce soit sur terre ou en mer.

Entre-temps, très probablement à partir de l'année 1422, l'Infant Henri commence à envoyer, chaque année, une expédition d'exploration vers les côtes africaines. Tout en longeant la côte, les navires essayent en vain de progresser vers le Sud, jusqu'à ce que, en 1434, on double le cap Bojador, limite technique et psychologique des mers connues. Comment expliquer cet entêtement de la part du prince (rappelons que le profit économique de telles expéditions fut nul puisque la côte se révélait désespérément désertique et sableuse). C'est vrai que du sang anglais coulait dans les veines du prince comme nous rappelle l'historien du XIXe siècle Oliveira Martins ; mais cela n'explique certainement pas tout.

C'est Zurara, le chroniqueur principal du royaume, qui nous en donne les raisons : le prince voulait tout simplement connaître le vrai pouvoir de son ennemi musulman en Afrique du Nord et, si possible, établir une alliance contre lui. Cet allié éventuel ne pouvait qu'être le fameux "Prêtre Jean", le mythique roi chrétien qui gouvernait quelque part en Afrique. Les historiens modernes, sans mettre en cause les raisons mises en avant par Zurara, ne leur prêtent pourtant pas, en général, une grande importance, tout en les rangeant, tout simplement, dans le cadre du prosélytisme religieux médiéval. Or, si au contraire, on les intègre dans la conjoncture politique portugaise du temps, elles deviennent bien plus claires et significatives. Le mouvement atlantique devient alors le complément nécessaire, voire quoique parfois occasionnel, d'un projet politique central : celui de la conquête du Maroc. Seulement le cours de l'histoire a tout changé, et à nos yeux d'hommes modernes, les résultats des découvertes atlantiques deviennent bien plus importants que ceux d'une conquête marocaine vouée à l'échec. Mais, dans la première moitié du XVe siècle, les hommes ne faisaient que commencer à être modernes.

Entre-temps, revenons encore une fois au Maroc, avant de continuer vers le sud. Que s'y passe-t-il ? L'Infant Henri va se rendre une dernière fois en Afrique du Nord : il va essayer en 1437 de

conquérir la ville de Tanger. Tout en commandant personnellement l'expédition, il va pourtant échouer devant les murs de la citadelle, laissant même captif son jeune frère D. Fernando. C'est pour lui, finalement, la fin du rêve marocain, même si plus tard l'Infant donne encore tout son appui à son neveu Afonso V, lequel, à son tour, essayera de le réaliser. Quant à D. Henrique lui-même, il n'a qu'à rentrer en Algarve et se dédier définitivement à la mer. Et c'est la seconde phase de l'expansion atlantique portugaise qui commence, "la phase africaine", car c'est du continent africain dans son ensemble et surtout de l'Afrique noire qu'il s'agit maintenant.

La chronique de Zurara garde encore, et, notons-le, c'est un fait rare dans l'ensemble de l'oeuvre, les cris de joie des explorateurs quand ils aperçoivent le fleuve Sénégal pendant l'expédition de 1441. C'est à l'Afrique verte et noire qu'on a à faire désormais : le Cap Blanc est laissé derrière ; c'est le Cap Vert qui se présente. Il y a déjà des gens sur les plages ; des gens qu'on essaye toujours de "chasser", tâche de plus en plus difficile, mais qu'on commence surtout à acheter dans des marchés traditionnels d'esclaves. Et avec les esclaves on achète les autres produits africains ; l'or bien sûr, l'ivoire et plus tard la malaguette. L'île de Madère produit déjà un bon vin et de surcroît la canne à sucre commence à y pousser avec succès. L'Infant Henri fait construire un premier "château en Afrique" (à Arguim), pour le commerce de l'or ; et des commerçants particuliers, ainsi que des étrangers, se dirigent de plus en plus nombreux sur les côtes d'Afrique à la recherche du profit.

Presque dix ans après la mort du prince Henri, Afonso V concèdera le commerce africain à un bourgeois de Lisbonne (1469-75), lequel fournira à la couronne l'argent dont elle a besoin notamment pour son effort de guerre au Maroc (la ville de Tanger est finalement prise en 1471). Désormais des bourgeois dirigés par un bourgeois poursuivront l'effort des découvertes, car le contrat leur imposait un progrès de 100 lieues chaque année. De cette façon intelligente, le roi assurait la continuité d'une tradition de découvertes bien établie au temps du prince Henri.

Ainsi les navires poursuivent leur progression le long de la côte d'Afrique qui est leur seul guide : dès la Sierra Leone jusqu'au plus profond du golfe de Guinée. Ce ne sont plus des barges, mais des

navires propres à la course et à la navigation de cabotage qui avaient découvert les îles de Madère et des Açores. En 1441, ce sont déjà des caravelles qui arrivent au Sénégal. Ni si petites qu'elles ne puissent pas accomplir leur mission de navires marchands, ni si grandes qu'elles ne puissent pénétrer dans les baies et les fleuves africains, les caravelles sont des navires d'exploration géographique par excellence. Elles ne seront remplacées par les grosses "naus" que lorsque l'océan Atlantique sera complètement exploré, c'est-à-dire, pendant les voyages de Vasco de Gama, en 1497. Les bords de mer sont alors explorés et, après le retour au royaume, décrits jusqu'au plus petit détail (1). On nomme systématiquement les régions, les caps, les baies, les fleuves, même les plages ; parfois on enregistre les noms traditionnels. Les cartes étrangères reprennent ces informations, parfois avec une rapidité stupéfiante. Les vents et les courants sont soigneusement étudiés et le détour par haute mer, pendant le retour au royaume, devient alors une règle. C'est le vrai continent africain qui commence à surgir sous les yeux des Européens pendant cette seconde période de l'expansion maritime portugaise. Les routes, qui seront celles de la domination portugaise de l'Atlantique Sud jusqu'à la fin du XVIe, commencent à se dessiner et à être utilisées (2). Des méthodes d'échange sont établies et un vrai réseau d'entrepôts pour le commerce s'étend du nord au sud, d'Arguim jusqu'à la "côte des esclaves". Ce qui avait commencé par être surtout une affaire politique se transforme en une importante affaire économique avant de devenir une affaire nationale. Les deux grandes lignes d'expansion, la marocaine et l'atlantique, qui avaient été complémentaires, se séparaient nettement pendant cette période jusqu'à devenir même opposées quant aux objectifs, les appuis de base, les méthodes, avant de se rejoindre en une synthèse royale et impériale pendant la troisième et dernière des grandes périodes de l'expansionnisme atlantique portugais considérée ici (1481-1550).

Et nous voilà enfin arrivés à la phase indienne parce que, évidemment, c'est de l'Inde qu'il s'agit : de l'Inde avec tous ses mystères, sa grandeur, son poivre. On espère tout y trouver . la fortune, le luxe, et même des Chrétiens. On rêve de l'Inde et c'est maintenant le roi, en la personne de Jean II (1481-1495), le premier des rêveurs. Il désirait voir ses navires arriver dans l'océan Indien et il savait très bien pourquoi. Sa politique expansionniste s'intègre parfaitement dans le premier gouvernement moderne de l'histoire du

Portugal, un des premiers de l'histoire de l'Europe. Machiavélique avant la lettre, il sait bien que ses effort outre-mer pourront lui procurer, à la fois, de l'argent – ce n'est pas par hasard qu'il a fait construire le château de Mina pour le commerce de l'or, précisément une année après être monté sur le trône – et du prestige, bref les deux grandes armes – richesses et prestige – dont il a besoin pour réaliser sa politique de centralisation du pouvoir. On dirait que le roi ne laisse rien au hasard ; il développe une politique d'information qui devait lui ouvrir les portes de l'Inde une fois arrivé. Ainsi, un de ses messagers arrivera à Calicut et en Ethiopie, d'autres encore chercheront le Prêtre Jean sur les côtes occidentales d'Afrique. En contrepartie, et toujours avec soin, il mène une politique de "desinformações", ce qui veut dire la défense à tout prix du secret d'Etat. Finalement une "politique étrangère" encadrera tout le mouvement expansionniste. Il s'agit d'ailleurs d'une politique péninsulaire plutôt que romaine : on n'en est plus au Moyen Age. Quant au Maroc, il devenait un simple élément d'un empire plus vaste encore à construire... mais on le fonderait sur la mer. Avec Jean II l'empire devenait définitivement une thalassocratie. L'Etat était désormais le soutien de l'empire, lequel, à son tour, devait soutenir l'Etat. La découverte des mers et des terres australes devenait une affaire d'Etat. C'est d'ailleurs ce qui explique le très rapide progrès constaté pendant les sept premières années du règne de Jean II. En 1488, les caravelles étaient arrivées dans l'océan Indien · trois expéditions avaient suffi pour faire le périple de l'Afrique australe. C'est qu'aux voyages demi-explorateurs, demi-commerciaux des temps précédents avaient succédé de vraies expéditions de découvertes géographiques. C'est un peu le retour aux temps du prince Henri lorsqu'on essayait en vain de doubler le cap Bojador à la recherche du Prêtre Jean. Seul le but avait changé. Il fallait faire vite maintenant et chaque terre africaine qu'on découvrait ne signifiait qu'un nouveau retard dans le chemin vers l'Inde. Et dans le sens où chaque cent lieues représente plus un contretemps qu'un gain, les découvertes portugaises deviennent "plus nautiques", pourrait-on dire. Ce sont essentiellement les chemins de la mer que l'on cherche maintenant, en étudiant très soigneusement le système des vents et des courants de l'Atlantique Sud : le voyage de Vasco de Gama, si différent de celui de Dias dans son tracé, nous le prouve suffisamment. On sait d'ailleurs que des cosmographes sont envoyés aux régions australes pour étudier les nouvelles étoiles découvertes

dans le firmament. Et c'est très probablement dans cette même période qu'on commence à calculer la latitude à bord à partir de l'observation du soleil. Les premières cartes nautiques portugaises sont dessinées, les Indes occidentales sont très probablement touchées, soit au nord, soit au sud, et quand le roi meurt, en 1495, tout est prêt non pas seulement pour le voyage de Gama, mais très probablement aussi pour celui de Cabral.

Entre les parallèles 40°N et 40°S, l'Atlantique avait été l'objet des voyages de découverte ; en 80 années il est devenu un océan connu et navigable. C'est un temps trop long pour ne pas y deviner d'énormes complexités, des variantes considérables dans les objectifs et dans les méthodes. Plusieurs dirigeants et trois ou quatre générations larguent les amarres pour se lancer en mer. Ce qui est vraiment remarquable, c'est qu'il y ait eu, après tout, une certaine continuité dans les efforts expansionnistes portugais du XVe siècle.

J. A. L. B.

---

(1) *Chronique de Guinée*, chapitre LX.

(2) De cette période date le premier journal de bord connu, celui de Pêro de Sintra, très probablement concernant son voyage de 1460.

ILLUSIONS D'UN REVOLUTIONNAIRE

On sait l'état lamentable dans lequel les premières années de la Révolution avaient réduit la Marine, juste au moment où la France en aurait eu le plus besoin contre l'Angleterre. Divers ouvrages récents (cf. nota 1) ont bien analysé cette situation et ses causes. Il est plaisant d'en rapprocher une lettre de cette époque qui dormait jusqu'à il y a peu dans la poussière de l'oubli au sein d'une collection particulière. Il s'agit d'une lettre du lettre du fougueux révolutionnaire J.C.G. Le Prévôt de Beaumont (cf. nota 2). Cette lettre, dont malheureusement le destinataire n'a pu être encore identifié, la voici :

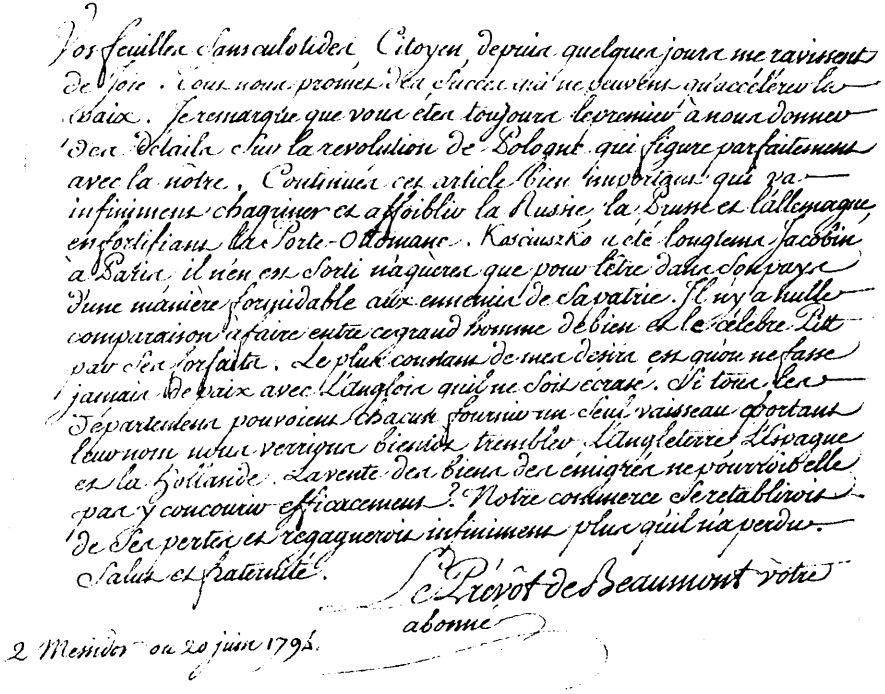
« *Vos feuilles sans-culotides, Citoyen, me ravissent de joie. Tout nous promet des succès qui ne peuvent qu'accélérer la paix. Je remarque que vous êtes toujours le premier à nous donner des détails sur la Révolution de Pologne qui figure parfaitement avec la nôtre. Continuez cet article bien important qui va infiniment chagriner et affaiblir la Russie, la Prusse et l'Allemagne en fortifiant la Porte Ottomane. Koscisuko a été longtemps jacobin à Paris ; il n'en est sorti naguère que pour l'être dans son pays d'une manière formidable aux ennemis de sa patrie. Il n'y a nulle comparaison à faire entre ce grand homme de bien et le célèbre Pitt pour ses forfaits. Le plus constant de mes désirs est que l'on ne fasse jamais de paix avec l'Anglois qu'il ne soit écrasé. Si tous les départements pouvoient chacun fournir un seul vaisseau portant leur nom, nous verrions bientôt trembler l'Angleterre, l'Espagne et la Hollande. La vente des biens des émigrés ne pourroit-elle y concourir efficacement ? Notre commerce se rétablirait de ses pertes et regagnerait infiniment plus qu'il n'a perdu.*

Salut et fraternité.

« *signé : Le Prévôt de Beaumont, votre abonné*
2 messidor ou 20 juin 1794. »

A lire cette lettre, on peut se demander si les "feuilles sans-culotides" prisées par Beaumont ont déjà donné des informations détaillées sur les "Combats de Prairial" qui s'étaient déroulés trois semaines plus tôt. On peut douter aussi que Beaumont ait pu, le 2 messidor, savoir quelque chose du rapport établi le 1er messidor par

Renaudin, commandant du *Vengeur*, sur la perte de son bâtiment. Par ailleurs, il semble bien que l'opinion publique, à Paris, n'a guère pu être mobilisée sur ces événements maritimes avant d'avoir entendu les affabulations emphatiques déclamées par Barère le 21 messidor (10 juillet) à la tribune de la Convention. Alors, coïncidence ? Ou bien, Beaumont, fidèle à son passé, ne prêtait-il pas une attention particulière à l'approvisionnement en grains de la France ? Ayant eu alors connaissance, par une voie à déterminer, des conditions de l'arrivée à Brest du convoi de blé d'Amérique, s'est-il tout d'un coup aperçu de la nécessité d'une flotte ? Ne s'était-il pas rendu compte plus tôt des erreurs qui avaient été la cause du vertigineux déclin de notre commerce maritime ?


Vos feuilles sans culottides Citoyen depuis quelques jours me ravissent de joie. Vous nous promettez des succès qui ne peuvent qu'accélérer la paix. Je remarque que vous êtes toujours le premier à nous donner des détails sur la révolution de Pologne qui figure parfaitement avec la nôtre. Continuez cet article bien intéressant qui va infiniment chagriner et affoiblir la Russie, la Prusse et l'Allemagne en fortifiant la Porte-Ottomane. Kosciusko a été longtemps Jacobin à Paris, il n'en est sorti n'aguères que pour être dans son pays d'une manière formidable aux ennemis de sa patrie. Il n'y a nulle comparaison à faire entre ce grand homme de bien et le célèbre Pitt par ses forfaits. Le plus constant de mes désirs est qu'on ne fasse jamais de paix avec l'Angleterre qu'il ne soit écrasé. Si toutes les départements pouvoient chacun fournir un seul vaisseau portant leur nom nous verrions bientôt trembler l'Angleterre, l'Espagne et la Hollande. La vente des biens des émigrés ne pourroit elle pas y concourir efficacement ? Notre commerce se rétablirois de ses pertes et regagneroit infiniment plus qu'il n'a perdu. Salut et fraternité. Le Prévôt de Beaumont votre abonné

2 Messidor ou 20 juin 1794.

Quoi qu'il en soit, ces quelques lignes sont assez révélatrices de l'état d'esprit des milieux révolutionnaires qui ne concevaient absolument pas tout ce qu'il y avait à faire pour reconstruire une marine qu'ils avaient contribué à délabrer. Durée de construction de ces navires "départementaux" ; approvisionnement en bois pour les construire ; recrutement, formation et entraînement des états-majors et des équipages ; conceptions d'emploi ; de tout cela ils n'ont en général aucune idée. On sait où ce manque de réalisme a conduit. On peut alors se demander, à lire ses propositions, si Beaumont a pu avoir quelque influence sur le courant d'idées qui, un peu plus tard, a porté quelques départements à participer au financement de la construction de navires de guerre comme, par exemple, le département de la Manche pour la frégate qui a porté son nom (cf. nota 3). Mais Beaumont n'a-t-il pas, jusqu'à sa mort, continué à vivre d'illusions

Raymond Frémy

Nota 1 :
En particulier :
- Etienne Taillemite, *L'histoire ignorée de la Marine française*, Paris, 1988, Librairie académique Perrin.
- Joseph Martray, *La destruction de la Marine française par la Révolution*, Paris, 1988, Editions France-Empire.
- Martine Acerra et Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Rennes, 1988, Editions Ouest-France.

Nota 2 :
Le Prévôt de Beaumont avait été enfermé pour avoir dénoncé devant le Parlement de Rouen ce qu'une mauvaise information avait en 1754 fait appeler le "pacte de famine", alors qu'il s'agissait au contraire d'assurer une réserve d'approvisionnements en grains pour éviter les disettes. Il renouvela ses accusations en 1789 Il a publié *Le prisonnier d'état* ou *Tableau historique de la captivité de J.C.G. Leprévôt de Beaumont durant 22 ans et deux mois écrit par lui-même, avec le portrait de l'auteur chargé de chaînes dans le donjon de Vincennes* - 1791 - in 8° de 184 pages.

Nota 3 :
Voir *La Manche, frégate française, 1803-1810* par Roger Le Pelley (édité par l'auteur, 1989).

COMMENT FUT CONDAMNE KERGUELEN

Lors des Rencontres organisées à l'occasion du Salon du Livre Maritime 1990, M. Alain Boulaire, Agrégé d'Histoire et Docteur ès lettres d'Etat, a fait un remarquable exposé sur Yves-Marie de Kerguelen et a notamment traité du procès devant le Conseil de Guerre qui, au retour de sa deuxième croisière, a abouti à une condamnation sévère du navigateur, chassé de la Marine et enfermé en forteresse. Dans le temps mesuré qui lui était imparti, l'orateur ne pouvait se livrer à une étude critique du procès, mais il a exprimé l'opinion que les griefs invoqués contre l'accusé étaient justifiés, ainsi que les accusations portées contre lui par les milieux maritimes lors de son premier retour.

Ayant moi-même longuement étudié l'affaire Kerguelen, je m'en suis fait une image assez différente et je demande à M. Boulaire la permission de faire connaître, avec toute la courtoisie voulue, comment la prise en compte des circonstances, qui ont entouré le procès, m'a amené à considérer Kerguelen comme une victime autant que comme un coupable

Lorsque Kerguelen revint de son premier voyage, il fut l'objet de vives critiques parce qu'il n'avait pas ramené avec lui sa conserve, *le Gros Ventre*, commandée par le LV. de Saint-Allouarn, les deux navires ayant été séparés par le mauvais temps. Certains allèrent jusqu'à affirmer qu'il avait vu *le Gros Ventre* faire naufrage sans lui porter secours, d'autres qu'il l'avait coulé à coups de canon. Laissons de côté ces deux accusations ridicules et odieuses et tenons-nous en au reproche, plus modéré, qui lui a été fait, de n'avoir pas cherché à retrouver Saint-Allouarn (lettre de M. d'Après de Manevillette à Kerguelen).

Il est exact que Kerguelen n'était pas au rendez-vous que les deux capitaines s'étaient fixé - aux Iles de la Fortune - mais il ne faut pas perdre de vue qu'à bord d'un navire à voiles et dans les quarantièmes rugissants, on ne fait pas toujours ce que l'on voudrait ; notons par ailleurs que les deux navires étaient de mauvais

marcheurs - *La Fortune* était une flûte et *le Gros Ventre* une gabare. L'amiral de Brossard a étudié de près cette question grâce à des journaux rédigés à bord des deux navires (amiral de Brossard, *Kerguelen*). En fait, Kerguelen a cherché le *Gros Ventre* pendant cinq jours avant que le mauvais temps et l'état de sa mâture délabrée ne le déterminent à faire route sur l'Ile de France, prenant par ailleurs en considération le fait que Saint-Allouarn était un excellent marin et disposait de sept mois de vivres.

Jusqu'alors, Kerguelen n'était le cible que de faux bruits ; par contre, au retour du second voyage, ce sont des chefs d'accusation devant le Conseil de Guerre auxquels il dut répondre. Il serait trop long d'examiner en détail les attendus du jugement ; d'ailleurs l'amiral de Brossard l'a fait de façon excellente et je ne puis que renvoyer le lecteur à son livre. Je me bornerai à rappeler quelques considérations qui définissent le climat empoisonné dans lequel s'est déroulé le procès.

Kerguelen a été la victime d'un mythe, celui du continent austral. Les géographes étaient persuadés depuis deux siècles de l'existence de ces immenses terres et le gouvernement royal, désireux de compenser les pertes de la guerre de Sept Ans, avait conçu le dessein d'y fonder de nouvelles colonies. Kerguelen, envoyé à leur recherche, revient en 1772 en annonçant qu'il a découvert des terres importantes, exactement à l'endroit indiqué par les savants, c'est-à-dire au sud de l'Ile de France.

Personne ne met en doute qu'il ne s'agisse du continent austral. Kerguelen, couvert d'honneurs, est promu capitaine de vaisseau, "passant sur le dos" de quatre-vingt-six lieutenants de vaisseau plus anciens et de quelques capitaines de frégate. Là est le fond de toute l'affaire Kerguelen. La marine royale ne lui pardonne pas cet avancement trop rapide et il a désormais de nombreux ennemis, au premier rang desquels figure l'abbé Rochon, séparé de lui par un différend scientifique, celui de la "route de Grenier" (voir amiral de Brossard, *op. cit.*).

En juillet 1774, Kerguelen revient de sa deuxième mission avec un constat d'échec : les terres découvertes sont infertiles et inhabitées ; il a dû renoncer à y créer un établissement. Cook

montrera un peu plus tard qu'il ne s'agit que d'un archipel et non du continent austral.

La déception est immense ; la France s'est ridiculisée en criant victoire trop tôt ; l'opinion se déchaîne contre Kerguelen, qui, avec l'avènement du roi Louis XVI, a perdu ses protecteurs ; une commission d'enquête est nommée et recommande sa traduction devant un conseil de guerre.

On ne peut affirmer que Kerguelen soit exempt de tout reproche ; il a commis des erreurs et des fautes, dont la plupart étaient dues aux difficultés inhérentes à une telle entreprise. Il a peut-être péché par excès de prudence lors de ses louvoyages au large des îles ; il a manqué de caractère dans ses relations avec ses officiers et aurait dû se débarrasser de du Cheyron.

Mais en fait, lorsque la procédure s'engage, sous la pression de l'opinion et en raison des déceptions qu'il a causées, il est condamné d'avance. Son procès fait penser à la fable des "animaux malades de la peste". On développe avec une extrême rigueur contre lui, comme contre l'âne de la fable, des chefs d'accusation, qui n'auraient jamais été formulés contre un autre capitaine, ni contre lui-même d'ailleurs, s'il avait réussi Faire de la pacotille, "quel crime abominable" ! En réalité, la pacotille était pratiquée par tous les capitaines partant au loin et l'on fermait les yeux en considération du fait qu'ils devaient faire l'avance des frais de table des officiers et des passagers. Détail curieux, le président du conseil de guerre, le comte d'Aché, avait été un virtuose de la pacotille ; il s'en est flatté dans une lettre conservée à la Bibliothèque nationale (Acq. Franç. 9439). Citons encore le reproche fait à Kerguelen d'avoir découché aux escales, ce qui était bien excusable après une longue traversée.

Même l'affaire de l'immoralité de Kerguelen n'est pas claire. Il n'est pas certain que la fille embarquée par lui à Brest fût déjà sa maîtresse ; s'il a ensuite succombé aux charmes de Louison, il est fort peu probable que Mme Bertrand du Fayet, en admettant qu'elle ait également cédé au capitaine, ait mis dans le lit de celui-ci sa fille âgée de dix-sept ans. Il est assez odieux de voir le tribunal retenir ces trois accusations sans autre preuve que les déclarations fort suspectes de du Cheyron et sans tenir compte du témoignage de l'aumônier du

bord. Rappelons que, lors du voyage de Bougainville, le naturaliste Commerson avait embarqué sa maîtresse déguisée en valet et que nul ne songea à lui en faire grief, au point qu'il vivait maritalement avec ladite personne à l'Ile de France au moment même où, au nom de la vertu, l'Intendant Maillard repoussait avec horreur Louise Seguin.

En ce qui concerne la non-exécution de la deuxième mission, principal grief articulé contre Kerguelen, il faut rappeler un texte de l'époque, signé d'un homme qui savait parfaitement de quoi il parlait, puisqu'il fut lui aussi un grand découvreur. En 1788, à la première page de sa "Relation"', La Pérouse critique le choix qui a été fait d'un vaisseau et d'une frégate pour la deuxième expédition de Kerguelen : *"Ce choix extraordinaire de bâtiments suffirait pour démontrer que l'enthousiasme exclut la réflexion... On sait le mauvais succès du second voyage mais le Capitaine Cook, le premier des navigateurs, n'aurait pu réussir dans une pareille entreprise avec un vaisseau de 64 canons, une frégate de 32 et 700 hommes d'équipage".*

La partialité qui a présidé au jugement de Kerguelen apparaît nettement lorsqu'il est comparé à d'autres sentences célèbres, par exemple à celle qui frappa Bougainville en 1783. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, Bougainville commandait une des escadres de l'amiral de Grasse. Or, il était en mauvais termes avec son chef et se tint délibérément à l'écart du combat avec ses vaisseaux pendant la bataille des Saintes, n'exécutant pas les ordres battant aux drisses de pavillons du navire-amiral. Il porta de ce fait dans la défaite de l'armée navale une grande part de responsabilité. Traduit devant le conseil de guerre pour répondre de cette très lourde faute, bien plus grave que celles retenues contre Kerguelen, il fut seulement "condamné à être mandé en la chambre du conseil pour y être admonesté en présence du tribunal assemblé".

Loïc du Rostu

COLLOQUE FRANCO-ALLEMAND D'HISTOIRE DE LA MEDECINE NAVALE ET D'OUTRE-MER KIEL, 1990

Le 13e Colloque franco-allemand d'Histoire de la Médecine navale et d'outre-mer a eu lieu à Kiel (RFA) du 2 au 5 août 1990. Sous la présidence d'honneur du contre-amiral Dubois, commandant le secteur de défense de la Baltique, et de Monsieur le président de l'Université de Kiel, les séances scientifiques se tinrent sous la vénérable maison corporative des étudiants "Palaïomarchia Masovia"

Soixante-trois participants, dont vingt-huit Français, un Néerlandais, un Danois et un Autrichien, avaient, en principe, axé leurs travaux sur l'étude historique de la fièvre jaune, mais la liberté de choix de tout autre sujet était laissée à chacun.

Parfaitement organisées par le pharmacien en chef (R) de la Bundesmarine Gehrard Daniel, et à l'initiative du Professeur Dr. med. Hans Schadewaldt, ancien doyen de la Faculté de Médecine de Düsseldorf et Médecin en Chef de réserve de la Bundesmarine, et du Médecin Général Inspecteur (c.r.) Pierre M. Niaussat, ces séances ont traité des sujets suivants :

- Professeur Pierre Navarranne (Toulon) :
  La peste, puis le choléra, la Provence et Madame (1816 et 1832)

- Professeur Henning Henningsen (Helsingør) :
  La froide et humide sépulture du Marin

- Professeur Claude Masse (Bordeaux) :
  Les problèmes d'hygiène et de pathologie navales et coloniales dans les manuscrits de l'Académie Royale des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Bordeaux au XVIIIe siècle

- Professeur Dr. Johan Schmidt (Oldenburg) :
  La Marine du Schleswig-Holstein de 1848 à 1852, et son service médical

- Madame Bocquet-Molero et Professeur Pennot (Nice) :
  L'expédition Barradas et le Vomito négro

- Médecin en chef Dr. Christian Gravert (Kiel) :
  Le Service de santé de la Marine impériale à la lumière des textes réglementaires tirés des archives

- Professeur J.P. Bocquet et Madame Molero-Bocquet (Nice) :
  Bazoche, l'*Herminie*, la fièvre jaune

- Médecin principal Madame J. Gohr (Wilhelmshaven) :
  Le paludisme lors de la création, puis des transformations de la Base navale de Wilhelmshaven

- Mademoiselle le Conservateur en chef M.A. Menier (Paris, Aix-en-Provence) :
  La fièvre jaune à Saint-Domingue (1802-1803) : Quand l'Intendance ne suit pas

- Médecin en chef Dr. Quirll (Ulm) :
  Le traitement des brûlures à bord pendant la Deuxième Guerre mondiale. Comparaison avec les méthodes de traitement modernes

- Médecin Général Inspecteur (c.r.) P.M. Niaussat :
  L'hôpital maritime de Sidi-Abdallah. Bizerte en 1953 (film)

- Pharmacien-colonel Dr. Sci. Helmut Becker (Münich) :
  Service sanitaire et lutte contre les épidémies à bord des bâtiments de la Marine impériale stationnés en Turquie durant la Première Guerre mondiale

- Docteur en pharmacie Y. Romieux et Doyen J.P. Kerneis (Nantes) :
  Dumont d'Urville et les problèmes sanitaires lors de l'expédition de découverte de la Terre Adélie (1827-1840)

- Médecin en chef Dr. Stephan Apel (Kiel) :
  Histoire de l'Académie médicale de la Marine de 1940 à 1945

- Capitaine lg cours et Docteur med. Von Juba (Vienne) :

Organisation du Service de santé de la Marine austro-vénitienne, 1797-1805

- Médecin Général (c.r.) L. Dulieu (Montpellier) :
  Reparlons un peu de Fonssagrives

- Pharmacien en chef (R) Gehrard Daniel (Kiel) :
  Coup d'oeil rétrospectif sur l'histoire du Corps Palaïomarchia-Masovia

Les communications données indifféremment en français ou en allemand étaient immédiatement traduites dans l'autre langue. Les textes dans les deux langues étaient d'ailleurs distribués aux auditeurs au début de chaque exposé.

L'après-midi du 2 août fut consacré à la visite de l'Institut de médecine navale de Kiel-Kronshagen. La très moderne chambre hyperbare "Hydra 2000" intéressa particulièrement les médecins français, depuis déjà un certain temps familiers de ces techniques, thérapeutiques ou expérimentales, de pointe.

Les membres du Colloque eurent aussi le privilège de visiter le magnifique voilier-école de la Bundesmarine *Gorch Fock*, ainsi que le musée naval de Kiel, et participèrent au dépôt d'une couronne aux couleurs françaises et allemandes dans la crypte de l'émouvant Mémorial aux Marins des deux guerres péris en mer, à Läboe.

La dernière soirée réunit tous les participants de ce Treizième Colloque à un dîner d'adieu, dans le cadre champêtre de l'historique restaurant Drathenhof, à Kiel-Molfsee. Ce repas d'adieu, ou plutôt d'au-revoir, que Monsieur le Bourgmestre de Kiel honora de sa présence, se déroula dans une amicale atmosphère de sympathie particulièrement éloquente en cette année 1990.

Pierre M. Niaussat

MARINE ROYALE, CORSAIRES ET TRAFIC DANS L'ATLANTIQUE DE LOUIS XIV A LOUS XVI

Thèse pour le doctorat ès lettres présentée à Paris le 12 mai 1990 par Patrick Villiers.

La publication du *Commerce colonial atlantique et la guerre d'Indépendance américaine* en 1976, suivi en 1982 de la *Traite des noirs et navires négriers au XVIIIe siècle*, puis de la *Marine de Louis XVI* en 1985 et 1986, sans compter les multiples articles et communications à des colloques, avait permis aux amateurs d'histoire maritime de découvrir que Patrick Villiers développait depuis près de quinze ans pour sa thèse d'Etat une vaste problématique. Le titre de sa thèse le confirme. Il fallait avoir un bel appétit pour oser s'attaquer simultanémentc à la tactique et à la stratégie, à la guerre de course, au commerce colonial et aux convois, à la construction navale comme à l'analyse des budgets de la marine de 1661 à 1783.

Tous les membres du jury ont salué l'étendue du champ historique embrassé et la qualité des recherches. Dès lors, quel plan adopter ? M. le professeur Perrot de Paris I, rapporteur et directeur de la thèse de Patrick Villiers, a brillamment montré ce qu'un plan exclusivement thématique aurait pu apporter. Patrick Villiers a souligné que son plan était à la fois historique avec un découpage de la période en trois règnes, et thématique : l'analyse budgétaire précédant l'évolution des constructions navales, puis l'étude de la tactique et de la stratégie, avant d'aborder la guerre de course, les convois et les résultats économiques Il a justifié le «classicisme» de son plan par la nouveauté de l'approche simultanée de ces domaines.

Comme l'a noté le professeur Bergeron, si, aux Etats-Unis, l'histoire militaire et la *new economic history* font bon ménage, en France, en matière maritime, cette approche est rarissime. L'amiral Chatelle et le professeur Bertaut de Paris I ont remarqué que, pour les futurs lecteurs – et ils seront nombreux – un tel plan permet de trouver aisément la période et le problème recherchés

L'ouvrage est si riche qu'il est difficile d'en rapporter les multiples enseignements. Une première évidence s'impose à

l'exception des années Colbert et de la guerre d'Indépendance américaine, la Marine a toujours reçu un budget insuffisant pour les missions qui lui étaient allouées. Les impératifs de la guerre continentale à partir de 1693, puis les choix diplomatiques adoptés par Fleury sous Louis XV, en furent les causes principales. Les secrétaires d'Etat à la Marine eurent alors à «maximiser sous contrainte» pour utiliser le langage des économistes contemporains.

L'étude de l'archéologie navale et spécialement des plans de navires révèlent alors qu'à partir de Seignelay tous les secrétaires d'Etat à la Marine tentèrent de compenser l'infériorité numérique de la flotte française par l'avance technologique. Il en résulta une conséquence imprévue : un véritable blocage de la tactique navale. Tourville, à la bataille de Barfleur, réussit ainsi à tenir en échec une flotte anglo-hollandaise deux fois plus nombreuse. Maurepas et Duhamel du Monceau reprirent ce pari technologique. Les constructeurs virent leur statut s'améliorer. A partir de 1740, ils vinrent à Paris recevoir une formation scientifique. Aux générations issues des maîtres de hache succéda celle de Groignard et J.M.B. Coulomb. Ce n'est cependant qu'après la guerre de Sept Ans que s'imposa une évidence : dans une escadre, pour manoeuvrer de conserve, les vaisseaux les plus rapides doivent s'aligner sur le plus lent. L'uniformisation rêvée par Colbert pour des raisons économiques ne devint une évidence tactique qu'en 1780. Elle fut la base de la révolution suffrénniene que Nelson devait porter à son apogée. Il appartint à Sané de proposer de 1781 à 1786 les plans types des vaisseaux de 74, 80 et 110 canons.

L'incompréhension des problèmes maritimes amena la Cour à des erreurs stratégiques, particulièrement le choix erroné de stratégies directes visant à débarquer en Angleterre. Ces échecs amenèrent la France à se livrer sur mer à une guerre d'usure pour laquelle elle n'était pas préparée. De Seignelay à Castries, les secrétaires d'Etat à la Marine tentèrent avec plus ou moins de succès une stratégie périphérique où la course et l'escorte des convois jouèrent un rôle souvent essentiel.

Vauban fut des premiers à le comprendre, d'où ses propositions sur la guerre de course comme complément des grandes escadres, propositions reprises par les Pontchartrain. Au XVIIIe

siècle, la course eut une forme très différente. Elle doit être replacée dans le cadre de la croissance du commerce colonial et dans celui de ses rapports avec la marine royale.

Le désastre de Vigo fit oublier aux contemporains les succès que Ducasse et Cassard remportèrent en matière de convois pendant la guerre de Succession d'Espagne. Cette expérience ayant été oubliée, il fallut la réinventer pendant la guerre de Succession d'Autriche. Après l'échec de la route patrouillée, Maurepas reconnut la nécessité d'une escorte sur tout le trajet. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, Sartine reprit et développa les mêmes principes qui furent perfectionnés par Castries et les commandants des ports.

La réussite des convois en fit un élément décisif des succès de la stratégie périphérique. L'économie maritime et coloniale en fut profondément modifiée. Durant ces conflits, les ports de l'Atlantique, principalement Bordeaux, bénéficièrent d'un avantage géographique de premier ordre. Dès lors, doit-on penser que le système des convois anéantit la course ?

Le déclin de la course au XVIIIe siècle, pour être incontestable, doit cependant être fortement relativisé. La situation varia d'une guerre à l'autre. Deux facteurs, entre autres, furent déterminants : la puissance de l'Angleterre et de ses alliés et l'absence d'escadre royale aux côtés des corsaires français. Les forces anglaises furent de mieux en mieux organisées et les capitaines marchands durent accepter la discipline rude mais efficace des convois escortés par la Royal Navy.

Dès lors, il était logique que la course se déplace vers Bayonne, la Martinique et Saint-Domingue pendant la guerre de Succession d'Autriche. Elle connut une hausse spectaculaire pendant la guerre de Sept Ans puis déclina pendant la guerre d'Indépendance. La rentabilité fut indiscutable aux Antilles et à Dunkerque. Elle fut beaucoup plus aléatoire à Saint-Malo et à Bayonne.

La carte de l'armement corsaire au XVIIIe siècle dessina ainsi le négatif du commerce colonial maintenu par les convois. Dunkerque, Saint-Malo, accessoirement Le Havre, furent les points

d'attache de la course en Manche et en mer du Nord. Comme au XVIIe siècle, la rentabilité de la course fut une affaire de chance. La guerre d'Indépendance et le renouveau de la Marine amenèrent une conjoncture nouvelle. Le succès croissant des convois détourna la plupart des armateurs des profits fragiles qu'ils obtiendraient en course. Ce déclin de la course privée fut plus que compensé par les succès de la course royale. Dès lors, la capture du commerce ennemi redevint, comme au temps de Vauban, un objectif stratégique et une des justifications de la flotte combinée patrouillant à l'entrée de la Manche et de la mer d'Irlande. Aux Indes, la course approvisionna et finança l'escadre de Suffren.

La victoire de la guerre d'Indépendance ne relève pas du hasard de la guerre. L'alliance avec l'Espagne fut indispensable mais les facteurs décisifs furent une stratégie périphérique associant la protection des convois, la guerre de course et les opérations combinées, dont celle de la Chesapeake et de Yorktown furent les plus belles illustrations. Loin de s'opposer, armateurs, capitaines marchands et officiers du roi collaborèrent souvent étroitement.

A la fin de l'Ancien Régime, la Marine a retrouvé l'éclat qu'elle avait eu avec Seignelay mais ses succès ne doivent pas masquer sa fragilité et ses contradictions comme le montre la défaite des Saintes, puis le Conseil de guerre de Lorient en 1783.

Selon le mot du professeur Meyer, une thèse par moment géniale, un ouvrage qu'on ne pourra pas se dispenser de lire pour comprendre la marine de l'Ancien Régime. C'est donc sans surprise que Patrick Villiers fut reçu docteur ès lettres avec mention très honorable à l'unanimité du jury. Espérons une publication la plus rapide possible.

Christian Pfister

LES RENCONTRES au SALON DU LIVRE MARITIME CONCARNEAU - 11 - 14 juillet 1991

"LA MER ET MOI"

"ET VOUS, SURTOUT !", faudrait-il ajouter.

Le thème du Salon 1991 étant "La Mer Passion" et, à la demande générale, un retour à l'édition ayant été décidé, "Les Rencontres" de cette année seront l'occasion d'échanges avec des spécialistes des divers domaines d'activités maritimes ainsi qu'avec des professionnels de l'édition. Les intervenants doivent dire en quoi - et pourquoi - la mer les passionne, en essayant de faire partager cette passion par les auditeurs. Le dialogue sera de rigueur.

Les Rencontres débuteront à 14 h 30 le jeudi 11 et se termineront le samedi 13 juillet.

Le programme est en principe établi mais l'ordre du jour peut subir quelques modifications selon la disponibilité des intervenants.

I. Jeudi après-midi, 11 juillet, à 14 h 30

L'édition et la librairie maritimes :

avec Hervé Lauriot-Prévost (Editions Ouest-France), Eric Vibart (Séghers), Eric Ledru (Henri Veyrier et Régate international) et M. Polak (Librairie Polak).

II. Vendredi matin, 12 juillet, à 9 h 30 .

Les collectionneurs :

- Jean-Pierre Busson : à propos d'un collectionneur d'autrefois.
- Jacques Chauveau et Jean Wursthorn : deux collections d'aujourd'hui.

III. Vendredi après-midi, 12 juillet, à 14 h 30 :

Arts et Sciences :

- Cristina Baron (Neptunia) : arts plastiques et Marine,
- Martine Sciallano (Musée d'Istres) : archéologie sous-marine,
- Médecin Général Inspecteur (2S) Bernard Broussolle la médecine de plongée,
- Patrick Geistdorffer (Museum) : biologie marine et le partage des connaissances

IV. Samedi matin, 13 juillet, à 9 h 30 :

Les auteurs :

- des historiens : Martine Acerra, Anne Kroell, Michel Vergé-Franceschi, André Zysberg
- des romanciers : Jean-Michel Barrault et Didier Decoin, ainsi que les anciens présidents du Salon.

AVEC EN PRIME - du moins, nous l'espérons - une rencontre surprise, samedi après-midi, avec

LES NAVIGATEURS.

Ulane Bonnel

RAPPEL
JOURNEES D'HISTOIRE ET D'ARCHEOLOGIE MARITIME
ROCHEFORT - 13 au 17 MAI 1991

Organisées par le Laboratoire d'Histoire maritime (CNRS / Paris-Sorbonne) avec le concours du Musée de la Marine, de la ville de Rochefort et du Centre d'Etudes et de Recherches sur les Migrations Atlantiques (CERMA), ces journées comportent deux cycles de conférences et des visites de terrain destinés à étudier et faire connaître les richesses historiques et archéologiques du bassin de la Charente.

Le thème retenu, Rochefort et la mer, dans la lignée des préoccupations scientifiques du CERMA, permettra d'évoquer de nombreux sujets au cours des conférences de la journée (9 h - 17 h). Les meilleurs spécialistes chercheurs et universitaires évoqueront le port de Rochefort et les constructions navales (Jean Boudriot) ; la navigation sur la Charente (Pierre Lamy) ; la batellerie médiévale (Eric Rieth) ; les officiers de marine (Michel Vergé-Franceschi) ; l'arsenal (Martine Acerra) ; les climats et maladies (Pierre Niaussat) ; les galères du Ponant (René Burlet) ; le développement actuel de Rochefort et Tonnay-Charente (Alain Guillerm) . la corderie et la fonderie (Jacques Gay) ; la pêche et le commerce en Poitou, Aunis et Saintonge (André Zysberg).

Le deuxième cycle de conférences organisé sous la responsabilité du CERMA et de son président, Jean Garidou, se tiendra à 18 h et 21 h, et se centrera autour du thème Guerre et commerce aux XVIIe et XVIIIe siècles.

Ces communications seront assurées par : Etienne Taillemite : marins et armateurs. La guerre des communications dans l'Atlantique au XVIIIe siècle (lundi, 21 h) ; Jean Tarrade : Pavillons neutres et spéculations internationales pendant la guerre d'Indépendance américaine (mardi, 21 h) ; Cdt Bodinier : Officiers de terre et officiers de la marine à l'époque de la guerre d'Amérique (mercredi, 18 h) ; Josette Pontet : Guerre et commerce au XVIIIe siècle vus de Bayonne (mercredi, 21 h) ; Raymonde Litalien : Expansion du territoire de commerce et les conflits armés en Amérique du Nord aux XVIIe et

XVIIIe siècles (jeudi, 18 h) ; Paul Butel : Guerre et commerce au XVIIIe siècle vus de Bordeaux (jeudi, 21 h) ; Jean Meyer : La France et les Amériques du XVIe siècle à la Révolution française . Un bilan des relations commerciales (vendredi, 21 h).

Les visites de terrain viendront en renfort de l'ensemble des conférences afin de faire saisir in situ l'importance du patrimoine culturel et maritime de la région. Seront visités les sites archéologiques de la vallée charentaise ; Brouage ; les vestiges de l'arsenal ; les archives du port ; le musée maritime ; le musée de l'ancienne école de médecine navale ; le musée municipal ; l'île d'Aix.

Informatiques pratiques

Lieux des conférences :
- cycle de jour : salle du Palais des Congrès.
- cycle du soir 18 h et 21 h : salle de conférence
  Centre International de la Mer
  Corderie Royale

Programmes détaillés sur demande.

Descente de la Charente, 16 mai 1991 :
Les participants doivent prévoir une somme de 110 F, prix du repas servi sur l'île d'Aix au Centre de vacances du fort de la Rade.

Inscriptions

Du fait du nombre de participants déjà inscrits et pour pouvoir bénéficier de l'ensemble des avantages des Journées (toutes les conférences, visites et réceptions), il est obligatoire de s'inscrire pour une somme forfaitaire de 200 F par personne auprès de :

Madame F. Decaudaveine
Musée de la Marine
Palais de Chaillot
Place du Trocadéro
75116 Paris

L'hébergement et les repas restent à la charge des participants. (Nombreux hôtels et restaurants possibles. Liste sur demande)

A PARAITRE EN JUIN/JUILLET 1991

Beer, Carel de, *The Art of Gunfounding*. Jean Boudriot Publications, Ashley Lodge, Rotherfield, East Sussex TN6 3QX, Angleterre, 240 p., quelque 200 illustrations dont 52 p. en couleur, £50 (édition de luxe : £85) plus £6 pour les frais d'expédition en dehors de la Grande Bretagne.

En 1770, la Grande Bretagne fait appel à deux maîtres de forges hollandais, Jan et Pieter Verbruggens, père et fils, de La Haye, et leur confie la tâche de refaire, en la modernisant, la "Woolwich Brass Foundry". En quatre ans, ils mènent à bien cette refonte, installent des machines à forage horizontal et commencent à produire des canons dont l'âme est forée dans la masse.

Ce faisant, ils trouvent néanmoins le temps de réaliser une série de 50 aquarelles illustrant chaque phase de la manufacture des canons. Ces tableaux sont reproduits pour la première fois en couleur dans la présente édition (une précédente ayant été publiée il y a de longues années par Carel de Beer et Melvin H Jackson de "Smithsonian Institution", avec les aquarelles en noir et blanc).

Ici, l'auteur de Beer joint à l'histoire des Verbruggens deux manuscrits inédits, le premier (des années 1760) dû à David E. Musly, un Suisse au service de Guillaume V de Hollande, l'autre (des années 1790) d'Isaac Landmann, Alsacien, professeur d'artillerie et de fortifications à l'Académie militaire royale de Woolwich. Rédigés en français, ces manuscrits viennent d'être traduits en anglais pour la première fois. Ils sont illustrés de 26 des 154 gravures de Musly et de plusieurs dessins de Landmann.

Cette publication, exceptionnelle à tous égards, a été possible grâce à un don généreux de Son Altesse royale le Prince Bernhard des Pays-Bas qui est également l'auteur de la préface.

Ulane Bonnel

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES

EN LANGUE FRANCAISE

- Acerra, Martine, et Jean Meyer, *L'empire des mers, des Galions aux clippers*, Paris, Nathan 1990.

Le professeur Jean Meyer (Paris IV-Sorbonne) et Martine Acerra, la plus précieuse de ses collaboratrices du Laboratoire d'Histoire maritime (U.A.211, CNRS-Sorbonne), nous donnent ici plus qu'un ouvrage captivant, une véritable oeuvre d'art. *L'empire des mers* fait l'objet de trois éditions simultanées : l'une en langue française (Nathan), les deux autres en langue allemande et italienne. L'ouvrage de 282 pages comporte 222 planches en couleur qui font de ce livre-musée un ouvrage incomparable dans le domaine de l'histoire maritime. L'évolution, non pas de la marine, mais des marines européennes, est brossée en onze chapitres de Lépante à Napoléon. Après avoir esquissé le portrait des marines de 1571 jusqu'à l'Invincible Armada (1588), une première partie met en lumière la montée en puissance des marines au XVIIe siècle : prospérité hollandaise, montée anglaise, ambitions françaises de Colbert à la guerre de succession d'Autriche. La seconde partie est celle de l'apogée : "L'apogée de la marine à voile" (deuxième moitié du XVIIIe siècle), à travers ses structures : structures humaines (les officiers de marine, les charpentiers et ingénieurs-constructeurs, les matelots), structures matérielles (vaisseaux de ligne, les différents types de bâtiments), infrastructures militaires ou commerciales (sites militaires, ports de commerce français). Cette seconde partie s'achève avec la lutte inexpiable : l'Angleterre face à la France (1756-1783), de la guerre de Sept Ans aux Insurgents américains. La troisième partie, "Le monde des voiliers", a le mérite d'aller plus loin que ne le font traditionnellement les histoires de la marine : après la guerre, thème généralement surexploité, vient une sorte de vie quotidienne à la mer, mais pas seulement sur les vaisseaux du Roi : marins et pêcheurs sont ici évoqués avec leurs pratiques : mythes et religions, manger et boire, soldes et profits... La quatrième partie montre une fois de plus combien est fragile la traditionnelle coupure histoire

moderne / histoire contemporaine et combien l'ère de la voile fait fi de 1789. Sont ici traitées les guerres révolutionnaires de 1789 à la paix d'Amiens (1802), puis les conflits de l'époque napoléonienne, de Trafalgar à l'île d'Aix (1805-1815), en attendant la vapeur, largement évoquée en conclusion. A côté d'un texte novateur de grande qualité, l'ouvrage propose à chacune de ses pages un matériel iconographique réuni aux meilleures sources, françaises et étrangères : les oeuvres d'art collectées à Amsterdam, Barcelone, Bristol, Bruges, Bruxelles, Budapest, Copenhague, Edimbourg, Elseneur, Francfort-sur-le Main, Greenwich, Haarlem, Londres, Madrid, Nuremberg, Philadelphie, Venise, sans oublier le Vatican, y voisinent avec celles des musées nationaux, provinciaux (Brest, Toulon, La Rochelle, Dunkerque), ou parisiens (à noter la forte contribution du musée de la marine à Chaillot), musées de la marine ou non comme en témoignent des inédits collectés à Chantilly (musée Condé), au musée Guimet, ou au musée national de la céramique à Sèvres, sans oublier le musée national du château de Versailles et bien sûr les collections des services historiques de Vincennes (Terre et Marine). Livre-musée, l'ouvrage est enfin instrument de travail : un glossaire de plusieurs pages, une chronologie détaillée des guerres et batailles navales de 1570 à 1840, une chronologie inédite des innovations dans le domaine des techniques de 1802 à 1878, illustrant le passage de la voile à la vapeur, des tableaux sur l'évolution des flottes commerciales de 1850 à 1910, et l'évolution des caractéristiques des paquebots sur l'Atlantique nord de 1833 à 1901 (avec leurs tonnages, leur vitesse, la durée des traversées, etc...), font de ce livre d'art un ouvrage de références. "Le voilier est le symbole de la puissance d'un Etat" (Martine Acerra). "L'affrontement des nations coïncide avec l'apogée de la voile et domine pour deux siècles l'histoire de l'Europe" (Jean Meyer), des analyses fines que méditeront cette année les étudiants candidats à l'agrégation, laissant à leurs aînés le plaisir des yeux...

Michel Vergé-Franceschi

- Arjuzon, Jacques d', et Charles Blanc, *Jean-Baptiste de Lacoste, ministre de la Marine pendant la Révolution. in Bulletin de la société de Borda*, Dax, 115e année, N° 418, 2ème trimestre 1990. 16 pages dont 1 de notes et 1 de bibliographie et relevé des sources.

Né à Dax en 1733, Lacoste fit une carrière dans

l'administration de la Marine et des Colonies, principalement à Saint-Domingue de 1773 à 1780 et aux Iles-du-Vent en 1791. Rentré en France en février 1792, il fut ministre de la Marine du 15 mars au 20 juillet 1792. Madame Roland a porté sur lui un jugement sévère et sans doute quelque peu injuste. Accusé de n'avoir pas agi assez énergiquement en mars 1792 envers certains personnages, il sera acquitté en janvier 1793.Bonaparte le nomma plus tard membre du Conseil supérieur des Prises. Il mourut à Fontainebleau le 11 juin 1814.

Raymond Frémy

– Caron, François, capitaine de vaisseau, *La guerre incomprise ou la victoire volée - bataille de la Chesapeake, 1781*. Service historique de la Marine, Vincennes, 1989. 610 pages dont 33 d'annexes, 10 de bibliographie et sources, 18 d'index et 24 planches d'illustrations (parmi lesquelles 12 cartes et 7 portraits). Diffusion par le Service historique de la Marine, 120 F.

"D'un traité de commerce à l'autre" (1778 avec Benjamin Franklin et les Américains - 1786 avec l'Angleterre), tel aurait pu être le sous-titre de ce livre où l'on redécouvre les vrais buts de guerre de la France d'alors abaisser la puissance de l'Angleterre pour l'amener à reconnaître notre droit au commerce international, et cela sans compromettre la stabilité en Europe

"L'idée d'agir outre-atlantique (p. 123) n'avait donc pas pour seule justification la situation en Amérique septentrionale". Elle n'était qu'un pan de la stratégie à mettre en oeuvre : tandis que les préparatifs d'un débarquement de l'autre côté de la Manche devaient rester à l'état de menace, "c'est dans les Antilles (p. 154) que Versailles souhaitait véritablement placer le poids de la lutte contre l'Angleterre", là où nous pouvions le mieux "augmenter nos richesses tout en portant un coup aux ressources de l'adversaire". L'unicité du théâtre des opérations, de Newport aux Grenadines, apparaît ainsi dans toute sa grandeur.

Si la victoire de la Chesapeake (5 septembre 1781) est bien la clé de l'indépendance américaine, elle n'assure pas cependant le succès complet de tous nos desseins. La malheureuse affaire des

Saintes (12 avril 1782) ne compta que pour bien peu dans notre déconvenue. En effet, dès le début de 1782, "la guerre sur le terrain étant virtuellement terminée et l'indépendance des Etats-Unis devenue irréversible", l'Angleterre, pour "sauver la paix" avec son ancienne colonie, a, au début de mars, établi à notre insu des contacts directs avec les Américains. Vergennes parvint à se réintroduire dans la négociation, mais la victoire complète lui avait bel et bien été volée ! Après le traité de Versailles en 1783, il faudra attendre encore trois ans (26 septembre 1786) pour que le traité de commerce franco-anglais soit signé.

François Caron a pris un plaisir évident à dévoiler, citations à l'appui, les arcanes de la diplomatie dans cette affaire, ainsi que les raisons - politiques ou plus simplement climatiques et humaines (l'indiscipline !) - des accidents survenus dans la conduite des opérations, ou celle des forces. On y verra les motifs de son indulgence envers d'Estaing et aussi les arguments qu'il trouve dans cette guerre pour contester certaines théories de Castex. On pourra de plus relever dans cette "Victoire volée" nombre de considérations applicables à la récente "Guerre du Golfe". Cet ouvrage est ainsi d'un intérêt incontestable pour qui s'intéresse aux enseignements à tirer de l'étude des conflits et aux parts respectives de la diplomatie et de la stratégie dans la solution des crises.

R. F.

– Caron, François, *La victoire volée, Bataille de la Chesapeake*, Service historique de la Marine, Paris, 1989.

Le Service historique de la Marine à Vincennes vient de publier magnifiquement (couverture glacee, illustrations, vingt-quatre planches, dix annexes...) le second ouvrage du capitaine de vaisseau François Caron. L'auteur est déjà connu pour avoir publié au S.H.M. *La guerre incomprise ou les raisons d'un échec* (en 1983). Dans *La Victoire volee*, au cours de 611 pages il analyse avec beaucoup de finesse les motifs de la participation de la monarchie française à cette guerre de l'Indépendance américaine. Il pose la question des objectifs visés par Versailles et de la stratégie élaborée pour les atteindre. Ses seize chapitres dépassent le cadre étroit de la bataille de la Chesapeake proprement dite : le redressement (I), la

grogne des colons d'Amérique (II), la rébellion des Treize Provinces (III), pourquoi faire la guerre (IV), le tournant (V), quelle stratégie pour quelle guerre (VI), le simulacre (VII), l'engagement (VIII), premières escarmouches (IX), les hésitations (X), la nouvelle Armada (XI), le tournant (XII), la victoire (XIII), la victoire compromise (XIV), les erreurs (XV), l'échec (XVI). Ce très bel ouvrage, où l'érudition toujours présente ne nuit en rien aux qualités de style de l'auteur, puise ses sources dans les dossiers des Archives nationales. Une bibliographie de dix pages, un index de cinquante, achèvent ce travail qui se présente notamment comme une réhabilitation des chefs d'escadre qui eurent à opérer si loin de leurs bases et pendant si longtemps. Ce livre permet enfin de saluer la mémoire d'Antoine Cresp, marquis de Saint-Cézaire, neveu de "l'Amiral" de Grasse, tué en 1782, cité à trois reprises (pages 406, 407 et 536) qui fut le premier directeur de l'Ecole navale française en qualité de Directeur de l'Ecole royale de marine du Havre (1773-1775), destinée à se substituer aux ancestrales compagnies de gardes de la marine Le capitaine de vaisseau F. Caron conclut : l'indépendance octroyée par la Cour de Saint-James aux Treize Provinces d'Amérique septentrionale était la preuve éclatante de la victoire de la France sur l'Angleterre. Cependant, ce cadeau royal consenti à des républicains rebelles à leur mère patrie pouvait-il, à lui seul, justifier cette longue et coûteuse guerre? Par là ce très bel ouvrage s'inscrit tout à fait au coeur du débat historiographique né ces dernières années dans le cadre des célébrations du bicentenaire.

M. V.-F

– Chappé, François, *L'épopee islandaise - 1880-1914 - Paimpol, la République et la Mer"* Editions de l'Albaron Société "Présence du Livre", 74200 Thonon-les-Bains, 1990. 384 pages, 23x17 dont 8 de sources et bibliographie, nombreuses notes référencées placées en marge vis-à-vis du texte, 48 illlustrations (photographies d'époque dont 8 de documents originaux), 160 F.

Historien, humaniste, François Chappé a écrit là une oeuvre bien troublante. Epopée ? Complainte ? Réquisitoire ? Il y a un peu de tout cela dans cette présentation de la lamentable histoire d'hommes se livrant à l'un des métiers les plus pénibles et les plus rebutants du monde, dans des conditions de misère et d'incurie à peine croyables,

sur ce qui n'était guère plus que de sordides étables flottantes dérivant en traînant leurs lignes dans le froid, les embruns et la brume de l'alcool.

Une histoire traversée par l'âpreté au gain, l'hypocrisie et la déchéance physique et mentale, masquée par les vapeurs d'une idéologie "républicaine" particulièrement vivace dans les classes dirigeantes de Paimpol, ou cachée derrière le rideau des faibles secours spirituels que pouvait apporter l'Eglise.

Une histoire transfigurée, entourée de "mythes et de mystifications littéraires", et ce malgré la sincérité et l'exactitude de leur "reportage", par des grands noms de la littérature comme Lotti ou Le Goffic, des auteurs comme Anatole Le Braz et Théodore Botrel, qui voulaient attirer la générosité du public sur les malheurs de ceux qui vont pêcher "à Islande" et des familles de ceux qui n'en reviennent pas.

Triste affaire qui, sans la guerre de 1914, aurait peut-être longtemps perduré. Et pourtant tous les officiers de marine des stationnaires d'assistance aux pêches, tous les médecins ne s'étaient pas privés de rendre compte, souvent avec indignation, de ce scandale.

Ce monde était-il plus insensible ? plus aveugle ? ou simplement plus endurant que le nôtre ? Fallait-il quand même que cette pêche "à Islande" fût à ce point hors des normes pour que nous soyons encore si profondément choqués de ce que vécurent, toutes ces longues années, les hommes et les femmes de ce petit port breton où, à la place des tristes goëlettes, se prélassent maintenant des plaisanciers !

En conclusion, ce bel ouvrage, s'appuyant sur une documentation irréfutable, est un modèle de ce que peut produire un historien pour montrer comment une réalité sordide peut être engendrée par une "idéologie des Lumières", puis transfigurée en épopée par des littérateurs de bonne foi.

R. F.

– Deveau, Jean-Michel, *Le commerce rochelais face à la Révolution, correspondance de Jean-Baptiste Nairac (1789-1790)*, La Rochelle, Rumeur des Ages, 1989.

L'ouvrage de Jean-Michel Deveau, docteur en histoire, professeur à l'Ecole normale de La Rochelle, est préfacé par François Furet et publié grâce à la participation du Conseil Général de Charente-Maritime et de la Chambre de Commerce de La Rochelle, ce qui dit assez l'intérêt qu'on lui porte localement, régionalement, et même au plan national. En 253 pages, J.-M. Deveau décrit La Rochelle à la fin du XVIIIe siècle, de 1773 à 1789, et il nous montre cette "nébuleuse portuaire" sous la menace de l'émeute. Puis il nous présente les armements de J.B. Nairac, les armements rochelais de 1763-1792, les importations rochelaises et les assemblées coloniales et surtout les pressions exercées par le commerce rochelais auprès des députés aux Etats généraux de 1789 afin de maintenir Saint-Domingue dans un statut colonial de totale dépendance, pour conserver le monopole du trafic colonial aux négociants français, pour maintenir la traite des Noirs, ou encore pour supprimer la Compagnie des Indes.

Bien équilibré, 110 pages de J.-M. Deveau (p. 11 à 121), suivies de 111 pages de J.-B . Nairac (p. 121 à 232), précédé d'une bibliographie et suivi du cahier de doléances des Rochelais, le texte de J.-M. Deveau s'inscrit tout à fait dans le cadre des recherches de l'Université de Bordeaux III, où le professeur Paul Butel dirige le Centre des Espaces Atlantiques et conduit les recherches en cours sur le commerce atlantique, les îles, les négociants. Jean-Michel Deveau, membre de cette équipe, est à féliciter tout comme *Rumeur des Ages* qui ne cesse de multiplier ses publications rochelaises inédites (*La Rochelle, ville frontière*, 1989 ; *Le monde rochelais des Bourbons à Bonaparte*) ou en fac-similé (le remarquable et utile ouvrage de Louis Meschinet de Richemond, *Les marins rochelais*, fac-similé de l'édition de 1906).

Concluons en ajoutant nos félicitations à J.-M. Deveau à celles que lui a adressées l'Académie de Marine en couronnant son ouvrage (Prix Henri Vovard 1989).

M. V.-F

– Duval, Jean-Pierre, *Quatre siècles d'histoire de la marine à voile - chronologie maritime de 1500 à 1899*. Editions Keltia Graphic, Spezet (Finistère), décembre 1990. 195 F, 450 pages plus 46 pages pour 4 index : noms de personnes 18 p., noms de bâtiments 12, noms de lieux 11, divers 2.

Le sous-titre de l'ouvrage suffit à indiquer son objet : hommes, vaisseaux, combats, découvertes appartenant à l'histoire essentiellement de la marine à voile française, sans que marines de commerce et de pêche y tiennent grand'place. 3.200 noms, 11.000 références, le tout présenté année par année. A partir de 1600, rares sont les années sans histoire (1657... 1875...) ; parfois l'événement peut se résumer en une ligne ou deux (1732... 1861) mais l'abondance des faits peut conduire à remplir plusieurs pages : 1711 quatre pages, 1830 trois).

On a pu relever quelques inexactitudes (par exemple J.P. Duval écrit pour 1565 que, le 3 septembre, tous les vaisseaux de Jean Ribault furent jetés à la côte ; or la *Perle* et la *Lévrière* purent déjouer les Espagnols et le 4 septembre se sortir du guêpier pour revenir désarmer en France) Quelques inattentions aussi : dans l'index des noms de lieux, le Grand-Port (1810) est placé aux Antilles au lieu des Mascareignes.

Ceci étant, l'ouvrage de Jean-Pierre Duval est un instrument commode pour se remémorer une date sans avoir à chercher loin, quitte, s'il y a lieu, à se reporter ensuite à des sources plus détaillées pour compléter son information.

R. F.

– Favin-Lévêque, Amiral, *Souvenirs de mer et d'ailleurs*, Editions des 7 Vents, Versailles 1990 ; diffusion par Les Presses de la Cité, Paris. 300 pages (dont, in fine, 12 de cartes, en particulier du *Richelieu* dans le Golfe du Bengale en mai 1945, Haïphong 6 mars 1946, opérations de la DINASSAUT 8 en Cochinchine), plus un cahier de 16 pages de photographies noir et blanc et un de quatre pages couleur.

Préface d'Etienne Taillemite soulignant que ce livre "d'une lecture agréable"... "apporte des éléments précieux à l'histoire contemporaine".

La carrière de l'amiral Favin-Lévêque couvre en effet la période 1929-1967 et son livre pourrait aussi bien s'intituler "D'une renaissance à l'autre" :
- de la renaissance de notre marine sous l'impulsion de Georges Leygues et des amiraux Violette, Durand-Viel et Darlan (on embarquera avec l'auteur sur le *Dunkerque* en armement et allant représenter superbement la France à Spithead en mai 1937 à la revue navale du couronnement de S.M. Georges VI) ;
- à celle qui commence avec le lancement en 1967 à Cherbourg du *Redoutable*, premier de nos sous-marins nucléaires stratégiques (SNLE) ;
- en passant par cette autre véritable renaissance qu'aura été dans les années 50 la constitution de cette belle flotte d'escorteurs d'escadre, d'escorteurs rapides et d'avisos redonnant vie à notre marine durement éprouvée par la guerre 39/45 (l'amiral Favin-Lévêque conduira le premier armement du T 53 *Forbin*).

On trouvera ainsi dans cet ouvrage bien des témoignages historiques sur les événements de la Syrie et du Liban en 1941, sur l'affaire d'Haïphong le 6 mars 1946, sur les opérations des DINASSAUT dans le Transbassac en 49/50. Ou bien, dans un autre ordre d'idées, ce que l'on pourra y lire sur Norfolk, SACLANT et la politique américaine au début des annees 60 (rencontre avec Kissinger) ; ou sur l'URSS vue par l'IHEDN (Institut des Hautes Etudes de Défense nationale) dans un voyage d'études en 1966, en même temps que la découverte des principes de la dissuasion nucléaire par les auditeurs de cet institut sous la houlette de l'amiral Favin-Lévêque, et bien d'autres encore.

Un livre de souvenirs pourrait n'être qu'une suite de récits ou de tableaux pittoresques ou attachants. Ici, on l'a vu, on a, pour qui sait lire, beaucoup mieux que cela.

R. F.

- Faucherre, Nicolas, *Places fortes, bastion du pouvoir*, éditions Rempart, 1 rue des Guillemites, 75004 Paris, 65 F.

Il est très important de noter, surtout à l'usage des étudiants de concours, CAPES/Agrégation d'Histoire 1991 et 1992, la réédition

de l'excellent manuel pratique de Nicolas Faucherre, coordinateur de l'Année Vauban (1983), dont la thèse sur les citadelles royales, de la tour aux bastions, est en cours. La première édition (1986) et la seconde (1989) ayant été successivement épuisées, Rempart vient de rééditer l'ouvrage pour la troisième fois (1990) en quatre ans, ce qui en dit assez l'intérêt. Illustré de dessins originaux dus à Serge François, dessinateur en architecture et aussi historien de la fortification, l'ouvrage est préfacé par Michel Parent, inspecteur général honoraire des monuments historiques. La première partie traite de la poliorcétique ou art des fortifications, de 1450 à 1870. Le chapitre III est consacré à Vauban qui ne s'intéressa pas seulement aux frontières de l'est mais aussi aux places littorales et aux ports de guerre qu'il protégea ou aménagea, comme la darse neuve de Vauban, à Toulon, en 1679. La seconde partie intéressera plus particulièrement les membres de la CFHM au premier chef . le chapitre II et le chapitre III tout particulièrement ; notons au passage certains titres : "L'eau dans la défense de Gravelines", "Blaye, un verrou sur la Gironde", et surtout "Belle-Ile, bastion de synthèse, un ensemble atlantique". Ce sont les Gondi, généraux des galères de 1574 environ à 1635, puis Fouquet, surintendant des finances mais aussi armateur et célèbre propriétaire du *Grand-Ecureuil*, qui firent de Belle-Ile cette fortification remarquable. Suivi d'un glossaire des termes techniques (très précieux pour les étudiants cette année), d'un index des ingénieurs et d'un index topographique, l'ouvrage constitue un excellent guide en matière de fortification. Il est un peu à la poliorcétique ce qu'est l'ouvrage de Louis Le Roc'h-Morgère, *navires, mémoire de la mer*, paru chez le même éditeur et dans la même collection. *Rempart*, association nationale à but non lucratif, reconnue d'utilité publique, doit en être autant remerciée.

M. V.-F.

- Granier, Contre-amiral (CR) Hubert, *Marins de France, conquérants d'Empire - 1400/1800*. Editions maritimes et d'Outre-mer / Editions Ouest-France, Rennes 1990. 270 pages dont, in fine, 7 fournissant une intéresante chronologie. Préface de l'amiral Michel Merveilleux du Vignaux, inspecteur général de la Marine. Quatre-vingt cinq illustrations (19 issues du Musée de la Marine, 45 dessins d'Alain Coz, 16 cartes).

De Jean de Béthencourt à Nicolas Baudin, l'essentiel de la vie de 26 personnages connus et de 16 autres moins célèbres ou un peu oubliés (comme Doublet au XVIIe siècle ou Dayot en Annam et au Tonkin de 1786 à 1809). En quelques pages (8 pour Belin d'Esnanbuc 1585-1625, 6 pour Surville 1717-1767...) ou quelques lignes (une trentaine pour Razilly (1587-1635, 13 pour Dayot, ...) leurs campagnes, leurs parcours, leurs découvertes, leurs établissements, et, s'ils sont marchands (Jacques Coeur) ou armateurs (Jean Ango), leurs entreprises. L'ouvrage répartit ses héros en trois époques :
- "Moyen-Age et Renaissance" (des Canaries à la Floride, avec un heureux rappel de la politique coloniale de l'amiral de Coligny),
- l"Les bâtisseurs d'empires", au XVIIe siècle (du Brésil à la baie d'Hudson et à la Louisiane),
- "Les découvreurs d'empires, au XVIIIe siècle (les Indes, le Pacifique..)

L'ouvrage est plus destiné au grand public qu'au chercheur qui appréciera cependant de trouver après chaque biographie la liste des sources bibliographiques dont elle est tirée.

R. F.

- Guillon, Amiral Jacques, *François d'Orléans, Prince de Joinville, 1818-1900* Editions France-Empire, Paris, décembre 1990. 280 pages. Un cahier de 16 pages d'illustrations noir et blanc plus 8 planches hors-texte en couleurs dont 7 aquarelles du Prince de Joinville. 135 F.

D'après la bibliographie citée par l'amiral Guillon, le dernier ouvrage sur François d'Orléans paru en France remonte à celui de Grandon publié à Amiens en 1903 : *Le Prince de Joinville, sa vie, ses oeuvres*. Il y avait donc à faire et l'amiral Guillon a entièrement renouvelé le sujet. En effet, ayant obtenu de Monseigneur le Comte de Paris l'autorisation de consulter les Archives privées de la Maison de France mises en dépôt aux Archives nationales par la Fondation Saint-Louis, il a trouvé là des sources d'information autres que celles tombées jusqu'à présent dans le domaine public ; et ce sont ces sources, dit-il, qui forment la part la plus importante de sa documentation.

Quatorze ans de marine (1834-1848), sans compter la croisière de deux mois d'"éveil à la vocation" effectuée à bord de l'*Artémise* à la veille de ses 13 ans, quatorze ans donc, coupés de nombreux séjours à terre (poursuite des études les premières années, plus tard "obligations de fonction" tenant à son état de fils du Roi) ; un avancement "hors-annuaire" très rapide (lieutenant de vaisseau à 18 ans, capitaine de vaisseau à 21, contre-amiral à 25, vice-amiral à 26) ; des commandements obtenus extrêmement jeune (la *Créole*, corvette, à 20 ans, la *Belle-Poule* frégate de 1er rang, bateau de "grande race" tout neuf, à 21) ; la mission du "Retour des Cendres" en 1840 à 22 ans ; des opérations brillamment menées à Tanger et Mogador en 1844, à 26 ans ; une prise en mains efficace de l'escadre de la Méditerranée en 1846 et 1847, à 28 ans ; son action en faveur de la modernisation rapide de notre flotte par la mise en service de bâtiments à vapeur construits en fer (participation aux essais du *Napoléon*, notre premier navire de guerre à hélice, en 1843, Conseil de l'Amirauté, divers articles dans la *Revue des Deux Mondes* dont celui de 1844 qualifié par Louis-Philippe de "malencontreuse brochure, d'étourderie..." et qui n'avait pas été sans inquiéter l'Angleterre) ; toute cette activité maritime, voila ce qu'on retient en général de Joinville.

Ce faisant, on passe un peu vite sur ses 22 ans d'exil, pour la plupart en Angleterre ; sur son séjour de 1860 à 1862 aux Etats-Unis (interrompu pour ne pas gêner les relations de sa famille avec la couronne d'Angleterre), son poste d'observateur auprès du général Mac Clellan, l'admission de son fils à Annapolis. On passe aussi sur son retour en France en 1870 pour aller aux Armées ; son élection à la Chambre des Députés, puis à partir de 1876 son effacement de la vie publique et les tracas qu'il eut à subir de la part du Gouvernement.

Il faut savoir gré à l'amiral Guillon d'avoir rappelé ce que fut la vie du Prince de Joinville pendant cette part, la plus longue - 52 ans - mais aussi la moins connue, de son existence. Mais il faut surtout lui reconnaître d'avoir restitué l'ambiance bien particulière de cette Monarchie de Juillet, Louis-Philippe obstiné et marchant vers sa perte, monarque encore empreint des traditions d'Ancien Régime face à des fils plus clairvoyants et de tendances volontiers républicaines.

Quant à l'homme, qu'en penser ? Joinville fut sûrement un bon marin, mais son jugement n'était pas infaillible. Il se laissait entraîner à des "foucades" qui désolaient sa famille et étaient parfois gênantes pour le Gouvernement. Dans ses vingt ans, sa prétention en tant que prince l'a, à plusieurs reprises, emporté sur la réserve qu'il aurait dû garder comme officier. Les désordres de sa vie de jeune homme à Paris, sa liaison avec la grande et belle actrice Rachel sont à mettre au compte d'un désoeuvrement parfois imposé par la "fonction". Sa biographie est alors celle d'un homme insatisfait. Doué pour acquérir rapidement de l'expérience, arrivé peut-être trop vite et trop jeune aux responsabilités qu'il sut cependant exercer avec talent, dès avant l'âge de trente ans il s'estimait sous-employé et déjà gêné par sa surdité, se voyait écarté des affaires quand survint la Révolution de 48. Il resta marqué de cette frustration pour la suite de ses jours, exemple du sort commun des fils éloignés du pouvoir par un père ou par l'exil, qu'ils soient princes ou simples citoyens.

R. F.

– Jaeger, Gérard A., *Le livre blanc de la piraterie (contribution à une identification du pirate occidental)*. Cahier DUC n° 8 édité par Diffusion-Université-Culture (45 rue Rémy-Dumoncel, 75014 Paris) 1990 40 F. 48 pages.

Afin de "reconnaître la piraterie dans ses rôles exclusifs" et de se garder du détournement du sens des mots pour véhiculer les déviances d'une idée, Gérard A. Jaeger, dans ces quelques pages, balise le chemin pour aller à la recherche d'une identification historique de la piraterie (piraterie endémique et ses résurgences, piraterie concédée). Signalant en outre que "n'est pas pirate qui veut" (quid des Barbaresques ?) et qu'à partir de la seconde moitié du XIXe siècle surgit, à propos des pirates, "un rêve d'idéalisme", voilà une dissertation sémantique bien propre à faire éviter la confusion des termes et des genres pour désigner, comment, à partir "d'une pratique naturelle et primitive", ceux qui se livraient à ces activités sont, au fil du temps, devenus "les larrons" membres d'une "société d'exception".

A signaler in fine du cahier un complément de 122 références de bibliographie alphabétique relative au thème classique des aventuriers de la mer.

R. F.

– Meyer, Jean, *L'Europe et la conquête du monde (XVIe - XVIIIe siècle)*, Paris, Armand Colin, collection U, série Histoire moderne dirigée par Pierre Goubert.

Il faut remercier les Editions Armand Colin de la réédition de cette magistrale synthèse déjà parue sous le titre *Les Européens et les autres, de Cortès à Washington*, (éd. Armand Colin, 1975), épuisée peu après sa parution. En 368 pages et dix chapitres, Jean Meyer traite de tout ce qui a touché à la mer durant les trois siècles de l'époque moderne. Après l'héritage médiéval, celui des "cosmographies merveilleuses" et de l'antécédent viking, après les démarrages "caravelles contre chameaux" et le rappel des peurs traditionnelles (chapitre I), Jean Meyer traite du demi-siècle des géants : Christophe Colomb, Vasco de Gama, Magellan (chapitre II). Avec le chapitre III, s'achève le tableau du XVIe siècle, empires coloniaux, routes portugaises, espagnoles ou nordiques. Le chapitre IV est une synthèse des mutations qui s'opèrent aux XVIIe et XVIIIe siècles. ("De l'éternel horizon à la sphère calculée"). Les deux suivants (V et VI) font une large place aux colonies de peuplement (ère ibérique, Mexique, Pérou, Asie portugaise puis hollandaise), aux peuplements blancs et mélanges raciaux. Les questions économiques, démographiques, sanitaires, les phénomènes d'acculturation alimentaire et d'émigration sont ici largement développés. Le chapitre VII présente le luxe comme le moteur "d'une civilisation transatlantique". Nouveaux tissus, nouvelles clientèles, nouvelles industries voisinent aux côtés des plantations, des "habitations", d'où l'étude du bois d'ébène et des trafics triangulaires. Le chapitre VIII se trouve au centre des programmes des concours (CAPES/Agrégation d'Histoire de 1991 et 1992) . "La lutte pour la maîtrise des mers". On y voit les marines de guerre au combat, les bâtiments de la flotte (de la galère au vaisseau de ligne), la puissance du feu (l'artillerie), la technique et la tactique navales, les personnels, officiers et équipages. Les chapitres IX et X sont écrits en forme de bilan : de l'émigration protestante sous Coligny au bon sauvage rousseauiste, des puritains au sage chinois, des missions religieuses au mythe des îles. Les arts asiatiques et européens, la vision des colonies à travers les humanistes ou les théologiens, les mercantilistes ou les philosophes des Lumières se partagent les cent dernières pages au milieu d'un fourmillement d'idées qui n'occultent jamais la chronologie, les repères événementiels, la paix de Versailles de 1783 ou la guerre de

1812 avec laquelle s'achève un ouvrage que l'on referme à regret, mais plus riche d'enseignements.

M. V.-F.

– Lecalvé, Franck, *Pertes de la flotte de guerre française de 1700 à nos jours*. 1990, chez l'auteur ("La Fourmi", Place Béguin, 83000 Toulon) et au Musée de la Marine à Paris.

Ebauche d'un outil de travail destiné à faciliter les recherches concernant les navires de la flotte de guerre française, cet ouvrage, qui, d'après l'auteur, est le premier en son genre, s'est fixé pour but de déterminer les dates, lieux et circonstances de la perte des bâtiments par faits de guerre (prise ou destruction), naufrage, sabordage ou accident. Il permet en outre de se rendre compte des pertes subies pendant la Guerre de Sept Ans, les guerres de la Révolution et de l'Empire et les deux Grandes Guerres mondiales de notre siècle.

L'exposé est chronologique par années de 1700 à 1990. Il donne :

- le jour et le mois de l'année considérée,
- le nom du navire,
- le type auquel il appartient,
- sa date de lancement ou d'entrée en service,
- le nombre de bouches à feu pour les navires anciens,
- la nature, les circonstances et le lieu de la perte chaque fois que cela est possible.

L'ouvrage comporte deux parties : la première concernant les bâtiments construits par l'Etat ou achetés par lui, la deuxième traitant des bâtiments réquisitionnés en 1914/1918 et 1939/1945. Chaque partie est accompagnée d'un index alphabétique.

R. F.

– Le Cozannet, Yvon, et Gérard Ducalbe, *Le corsaire du Roi Soleil Jean Doublet (1655-1728)*. Editions du Rocher, Paris 1990 340 pages dont, au début, 3 de chronologie, 4 de glossaire maritime, 2 de préface (de Bernard Lugan) et 18 de présentation, et, in fine, 15 de

notes présentées par chapitres (12 chapitres) ; 5 cartes, un cahier de 8 pages d'illustrations.

Conservé aux Archives de la Seine Maritime, le journal de bord de Jean Doublet, normand de Honfleur, avait été partiellement publié en 1887. Il est ici présenté allégé de quelques passages où s'amoncelaient détails, digressions et notes marginales qui auraient rendu le texte peu intelligible à la lecture courante. De même les présentateurs ont su gommer les particularités langagières de l'époque et rétablir l'orthographe "incertaine et approximative" du manuscrit.

Le document couvre les 48 années de 1663 à 1711, de l'âge de 7 ans à celui de 56, pendant lesquelles Doublet fit métier sur mer : pêche, câprerie, corsaire sur la *Serpente*, frégate du Roi ; à d'autres moments se livrant au commerce interlope ou à la "traite du Sud" et commerçant jusqu'à Callao où l'on se faisait payer en "pignes" d'or ou d'argent.

Seul journal de bord laissé par les grands aventuriers de la mer de l'époque aussi complet, documenté et anecdotique (dixit B. Lugan dans sa préface), on retiendra surtout que c'est un extraordinaire document d'ambiance. On y retrouve les mêmes difficultés, le même inconfort, voire la misère, de la vie à bord, les mêmes périls que ceux décrits dans le manuscrit de l'"Anonyme de Carpentras" (un flibustier dans la mer des Antilles 1618-1620). On y voit aussi comment étaient montées financièrement les expéditions et les difficultés de régler les comptes en fin de campagne ; comment fonctionnait "l'asiento". Devant les risques de mauvaises rencontres alors courus, on ne s'étonne pas de constater que lorsqu'il présente un navire (sans même parler des corsaires), Doublet spécifie toujours son armement : il part en pêche en 1699 avec un bateau de 300 tonneaux et 16 canons ; au Sénégal en 1672, la flûte *Le Chasseur* est armé de 12 canons ; le *Saint-Jean-Baptiste*, pour allèr aux Mers du Sud, porte 36 canons.

Ce "journal de bord" bien présenté est ainsi un bon rappel de la difficulté de faire fortune sur mer dans un temps où il fallait une âme chevillée au corps pour avoir des chances de se sortir de tous les dangers : naufrages, combats, épidémies, mauvaise foi, qu'avaient à

affronter ces grands aventuriers.

R. F.

– Lepelley, Roger, *Le "Vieil Arsenal" de Cherbourg de 1793 à 1814*. Edité par l'auteur (18 place de la République, 50550 St Vaast-le-Hougue et 15 La Roseraie, 78000 Versailles), 1990. Ouvrage publié sous le patronage de la Société nationale académique de Cherbourg. 352 pages 15,5 x 22 dont 256 pour le corps du texte, 64 pour 14 annexes, 5 consacrées aux sources d'archives et bibliographie, et, in fine, 17 pour un lexique de termes de construction navale appliqués aux navires de l'époque. 44 illustrations hors-texte, dont 24 photographies du plan-relief de Cherbourg, parmi lesquelles 7 en couleur sur un cahier de 4 pages, et 6 plans de voilure de petits bâtiments (prames, chaloupes-canonnières, ...).

En préparant son ouvrage *La Manche, frégate française 1803-1810* (paru en 1989, cf. *Chronique* 1er semestre 1989), Roger Lepelley avait été amené à s'intéresser au "Vieil Arsenal" de Cherbourg qui lui parut alors valoir une étude particulière. C'est cette étude qu'il présente aujourd'hui, histoire de la création et du développement de cet établissement, de ses activités, de ses difficultés et de ses réalisations pendant les 20 ans où l'on dut attendre que soient repris, puis achevés, les travaux qui devaient aboutir à la mise en service de l'arsenal autour et à partir duquel s'est achevé celui que nous connaissons aujourd'hui.

S'ouvrant sur le voyage de Louis XVI à Cherbourg en 1786 et les premiers établissements de la Marine à l'époque dans ce port, poursuivant par la fondation du "Vieil Arsenal" (créé par arrêté du 4 décembre 1793) ("vieil" par opposition à celui qui sera mis en eau en 1812) là où, au XXe siècle, devait s'élever la Gare maritime, l'auteur invite ensuite à la suivre au long des six périodes qu'il distingue dans l'histoire de cet arsenal :

– de la création à 1796 : construction de chaloupes canonnières, entretien d'une trentaine de petits bâtiments de guerre et de 31 bâtiments de transport ;
– de 1797 à la fin du siècle : mise en chantiers de corvettes et de frégates, puis réduction de l'activité ;

d'une guerre à l'autre 1800-1803 : construction de canonnières, achèvement d'une frégate, puis relance de l'activité au début de 1803 ;
1803-1807 : construction et armement de plusieurs frégates ;
1808 et 1809 : regain d'activité (frégates, corvettes ; remise en état de deux vaisseaux) ;
1810-1813 : l'essor : repli des constructions du Havre sur Cherbourg, mise en chantier de frégates et de deux vaisseaux. En 1814, la mise en sommeil du "Vieil Arsenal" de Cherbourg suivra la chute de l'Empire et l'entrée en service du nouvel arsenal.

A lire Roger Lepelley et les nombreux éléments chiffrés qu'il donne, année par année (crédits, effectifs, avancement des constructions neuves), on constate que Cherbourg est entièrement dépendant des autres ports pour ses approvisionnements. Presque en permanence en déficit d'ouvriers (y compris du temps des "ouvriers militaires") et d'équipages (pas de recrutement local), il ne dominera jamais le problème des effectifs et ne pourra que parer au plus pressé. Les crédits lui seront toujours chichement mesurés (alors qu'ils n'en manqueront pas, le moment venu, pour la poursuite des travaux du nouvel arsenal) ; les ouvriers "héréditairement au service de la Marine" seront presque toujours payés en retard (jusqu'à 7 mois en 1806) et parfois licenciés sans que leur dû leur soit versé (fin décembre 1806 : "leur situation est pitoyable et leur détresse s'accroît chaque année").

Le "Vieil Arsenal" apparaît alors presque comme un mal-aimé, un pis aller aux yeux du pouvoir central, en attendant la mise en service du nouvel arsenal. C'est miracle que dans ces conditions Cherbourg ait pu, de 1793 à 1814, construire 8 frégates, mettre en chantier plusieurs vaisseaux et préparer, réparer ou accueillir de nombreux éléments de la Flottille de Boulogne ainsi que ceux de l'expédition avortée de 1811.

Les annexes sont toutes intéressantes, qu'elles traitent de quelques personnages (La Bretonnière... Forfait... Carpentier entre autres) ou de détails variés de construction navale. On saura gré à l'auteur d'y avoir fait figurer en
– n° 7 (p. 305) : la circulaire du 16 novembre 1806 de Sané transmettant les nouvelles règles pour la division en 24èmes des constructions navales ;

- n° 10 (p. 315) : le décret du 25 juillet 1811 ordonnant à Cherbourg la préparation d'une expédition jamais réalisée (7 bâtiments de guerre, 23 transports et quarante péniches) ;
- n° 14 (p. 322) : l'origine et la réalisation du "plan relief" de Cherbourg au 1/600e entre 1812 et 1819 et complétés en 1872.

R. F.

- Martin-Prével, Henri, et Serge Aslanoff, *Lexique russe-français des termes et expressions en usage dans la marine soviétique.* Institut d'études slaves (9 rue Michelet, 75006 Paris), Paris, 1990. 176 pages 16 x 24 dont 45 consacrées au décryptement des abréviations en usage dans la marine soviétique. 50 F.

Fruit de dix ans de dépouillement minutieux de sources en langue russe et principalement de la publication mensuelle "Morskoï sbornik" (= "La Revue maritime"), c'est le "premier ouvrage du genre depuis 1895", remarque l'amiral Louzeau, chef d'état-major de la Marine, dans la préface qu'il a accordée à ce travail dont les auteurs sont tous deux marins, le premier ancien officier d'active, le second officier de réserve de la branche "interprétariat-transmissions".

Destiné principalement aux marins, ingénieurs et industriels en contact avec la marine et les technologies soviétiques, ou intéressés par elles, ce lexique trouvera bien sûr sa place sur la table de ceux qui abordent cette marine et son environnement sous l'angle de l'histoire contemporaine.

R. F.

- Payre, Gabriel, *Cinquante ans de marine française : le vice-amiral Krantz, homme de mer, homme d'Etat (1821-1914).* Ouvrage non publié ; un exemplaire a été déposé au Service historique de la Marine et un au Musée de la Marine. 112 pages dactylographiées à double interligne dont 16 pages d'annexes (2) et 1 de bibliographie et sources, plus 13 pages d'illustrations hors-texte.

L'amiral Krantz est de cette génération qui a vécu la mutation de la marine de la voile à la vapeur et du vaisseau en bois au cuirassé.

La biographie rédigée par son arrière-neveu rend compte de son influence dans cette mutation, soit comme officier, soit comme ministre, et de l'efficacité des mesures qu'il prit en Indochine et en Chine. Elle rappelle aussi son action dans la défense de Paris en 1870 et son rôle auprès de l'amiral Pothuau et de M. Thiers de 1871 à 1873.

Les deux annexes sont consacrées :
- la première (communication du 7 février 1986 à l'Académie des sciences d'outre-mer) au désaccord entre les amiraux Krantz et Dupré au sujet de l'Annam et du Tonkin en 1874,
- la deuxième à l'oeuvre de Krantz comme ministre en 1888 et 1889.

R. F.

- Renauldon, Ulrich-André, *Le rôle de la marine française dans les opérations de Dobroudja pendant la guerre de Crimée.* Mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur le professeur P. Vigier, Université de Paris X 1989/1990, 338 pages dactylographiées double-interligne dont 15 pour six annexes (parmi lesquelles une carte), et 13 de bibliographie et sources d'archives ; nombreuses notes justificatives de référencs en bas de page.

Dans ce qu'il est convenu d'appeler la Guerre de Crimée (octobre 1853 - mars 1856), U.A. Renauldon distingue quatre phases

- 1ère phase : 22 mars - 31 mars 1854, soit de l'appareillage de Toulon de l'Escadre d'évolution de la Méditerranée vers la Grèce au débarquement à Gallipoli des premières troupes impériales ; débarquement précédé du mouvement de l'escadre française vers la Dobroudja (23-28 mars) et de son embossage à Balcik au nord de Varna.
- 2ème phase : 31 mars - 2 juin 1854 : envoi d'un corps expéditionnaire de 35.000 hommes / 9.000 chevaux vers Gallipoli et, simultanément, de mi-avril à mi-mai, bombardement d'Odessa par les flottes combinées, croisière d'intimidation devant Sébastopol et retour de l'escadre française à Balcik.
- 3ème phase : 2 juin - 5 septembre 1854 , connue sous le nom de "Camp de Varna" qui correspond au déploiement de l'armée d'Orient en Dobroujda (finalement plus de 58.000 hommes / 13.000 chevaux), marquée en juillet et août par une épidémie de choléra.

– 4ème phase : du 5 septembre 1854 au 30 mars 1856, dont le premier temps, celui du transport puis du renforcement du corps expéditionnaire de Dobroudja vers Sébastopol, s'acheva avec le mouillage du câble télégraphique sous-marin Dobroudja/Crimée et sa mise en service le 25 avril 1855.

C'est à l'étude de la troisième phase "peu mise en relief jusqu'à maintenant", que s'est attaché particulièrement le rédacteur de ce mémoire, une phase, écrit-il, "où le rôle de la marine, par l'absence de toute confrontation navale, fut, quant à lui, plus ou moins volontairement ignoré".

Et pourtant ce rôle fut considérable. D'une part, l'ampleur des moyens réunis par les Coalisés leur assura la maîtrise complète de la Mer Noire. D'autre part l'engagement de la marine française fut tel que, sans elle, ni transport, ni établissement, ni ravitaillement du corps expéditionnaire n'auraient pu être réalisés. S'étant alors justement pris pour thème les rapports qu'eut la Marine avec les opérations qui se déroulèrent en Dobroudja et les tâches qu'elle dut remplir dans le cadre de cette opération combinée, U.A. Renauldon a articulé son étude autour du rôle de la Marine jusqu'à l'arrivée des premières troupes en Turquie, puis de sa participation aux opérations liées au corps expéditionnaire en Dobroudja, et enfin de sa part dans la logistique de soutien du corps expéditionnaire.

Issu de l'affaire des Lieux Saints relancée par la Russie le 5 mai 1853, le lendemain même du jour où des firmans avaient entériné l'accord intervenu entre les trois Empires, russe, ottoman et français, ce conflit est un des plus beaux exemples d'une guerre engagée sans qu'un concept stratégique ait été réellement élaboré, puis poursuivie dans le même flou stratégique dans un enchaînement imprévu de circonstances et d'escalades progressives. C'est ainsi qu'une force navale, envoyée d'abord en Orient comme instrument diplomatique, s'est vue petit à petit entraînée à remplir des tâches pour lesquelles elle n'avait pas été formée, mais auxquelles elle sut d'ailleurs remarquablement s'adapter. Toute l'affaire (constitution du corps expéditionnaire, son embarquement, son acheminement, son emploi...) laisse une impression de confusion (p. 110 et 263), voire d'anarchie (p. 124).

C'est dans ces conditions que les forces de l'amiral Hamelin, renforcées par celles de l'amiral Bruat venues de l'Atlantique, serviront d'abord comme "une base d'opération" permettant au corps expéditionnaire d'agir en Dobroudja depuis la mer, en le transportant, en le ravitaillant, puis en assurant son repli ; ensuite comme l'instrument essentiel d'une opération combinée en préparant, puis en assurant le transport opérationnel de ce corps vers la Crimée et la logistique d'accompagnement de cette entreprise.

Le mémoire de U.A. Renauldon contient tous les renseignements permettant de reconstituer et suivre tout cela. Pas question d'en reprendre ici le détail. Bornons-nous à en retenir quelques points et quelques enseignements.

Ainsi, si notre auteur rappelle l'expédition d'Egypte en 1798 et celle d'Alger en 1830, le contexte est ici bien différent : la vapeur est là pour assurer la maîtrise de la mer (par comparaison avec l'affaire d'Egypte), et elle est là aussi pour compenser la longueur des parcours (par comparaison avec l'affaire d'Alger).

Maîtrise de la mer par la vapeur ? Renauldon invite à se reporter (pp. 306 et 307) au memorandum du 26 janvier 1854 par lequel l'amiral Bouët-Willaumetz propose, s'il en est besoin, d'instaurer un "système de police sur la Mer Noire" par six divisions à vapeur, trois sur zone, trois en relève.

Transits et parcours ? Qu'il s'agisse de hâter le transport des troupes vers la Turquie et ensuite vers la Dobroudja, de faire franchir le Bosphore aux escadres, d'assurer le courrier, d'acheminer le corps expéditionnaire de Varna à Sébastopol, le navire à vapeur est irremplaçable. Tout vapeur devient remorqueur, parfois d'un véritable train de navires : 4 ou 5 derrière chaque vaisseau, 3 ou 4 derrière une frégate. On demeure confondu devant le sens de la manoeuvre qu'ont su développer les marins de l'époque pour faire passer sans pertes ni avaries le convoi de 15 vaisseaux et 68 bâtiments de commerce constitué ainsi sur deux colonnes pour assurer au début de septembre 1854 le transport de Varna en Crimée d'un corps expéditionnaire de 30.000 hommes, 3.000 chevaux, 130 canons et leurs impédimentas, vivres et munitions. Certes l'usure des machines, l'encombrement des navires (500 passagers sur un

vaisseau armé en guerre) affaibliront les capacités de combat de la Flotte. On comprend alors pourquoi le Second Empire va doter sa marine de cette flotte de transports à vapeur avec laquelle sera lancée l'expédition du Mexique.

Les opérations de l'année 1854 furent aussi pour la Marine l'occasion de découvrir l'ampleur de la logistique nécessaire pour l'approvisionnement en charbon et le ravitaillement en cours d'opération d'une flotte à vapeur : achats, acheminement, constitution et entretien de dépôts, à Stamboul, en Dobroudja, voire à Sinope.

Un autre aspect intéressant est celui du "soutien santé" apporté par la Marine au moment de l'épidémie de choléra en juin, juillet et août 1854 (Renauldon y consacre trente pages). Là encore, les vapeurs furent d'un apport appréciable.

Que dire aussi des reconnaissances hydrographiques des abords des plages de débarquement ou du parcours du câble sous-marin à mouiller entre Dobroudja et Crimée ?

Sans parler de divergences de conceptions entre Coalisés (à propos du blocus des Bouches du Danube notamment), comme dans beaucoup d'opérations combinées, il y eut des problèmes de commandement : interministériels (dans l'affaire des affrètements et mises en route ordonnés par le ministre de la Guerre sans tenir celui de la Marine au courant) ; interarmées, tels que "la Marine se trouva en grande dépendance vis-à-vis de l'armée de Terre" ; et à l'intérieur même de la Marine lorsque Bruat, commandant la Flotte de l'Océan, tomba malade, peu après son arrivée en Orient, frappé de mutisme en se trouvant placé sous les ordres de l'amiral Hamelin.

On peut enfin remarquer que cette phase de la guerre de Crimée est le dernier conflit dans lequel des chefs militaires opérant sur une terre amie, ou à proximité, eurent encore, en raison des lenteurs des transmissions, une large indépendance et un vaste pouvoir d'initiative, quand le 25 avril 1855 s'ouvrit la ligne télégraphique joignant Paris au champ de bataille en six heures, "c'est alors que plus une seule décision ne put être prise sans l'accord de la capitale" (p. 295).

Le mémoire de Renauldon ferme ainsi un chapitre de l'histoire : après cette date, avec vapeur et télégraphe, rien sur mer ne sera plus comme avant.

Et l'amiral Hamelin, ministre de la Marine un mois plus tard (mai 1855), fera construire la *Gloire* en 1858/59.

R. F.

EN LANGUE ETRANGERE

Goldowsky, Seebert J., M.D., *Yankee Surgeon, The Life and Times of Usher Parsons 1788-1868*, The Countway Library of Medicine, Boston, 1988, 450 p., index, ill., nombreuses notes.

Tout au long de cette biographie très détaillée d'un médecin de la Nouvelle-Angleterre né peu après l'Indépendance américaine, l'auteur, lui-même chirurgien et professeur, nous permet de suivre pas à pas la naissance d'une vocation, la formation médicale telle qu'elle existait aux Etats-Unis au tout début du XIXe siècle, une carrière active de chirurgien navigant, puis une longue pratique de la chirurgie à terre tout en enseignant l'anatomie, en écrivant de nombreux articles, mémoires et ouvrages médicaux et historiques, en participant à de nombreux congrès et à la fondation d'un hôpital, bref, nous invite à revivre une existence bien remplie à une époque où la médecine allait connaître tant de bouleversements et d'améliorations.

Les nombreuses lettres adressées par sa femme à famille et amis nous donnent en plus une peinture très vivante de la vie sociale et intellectuelle de la Nouvelle-Angleterre au XIXe siècle.

Mais surtout, les spécialistes de l'histoire de la médecine navale seront particulièrement intéressés par les chapitres traitant de la carrière maritime du docteur Parsons. En voici l'essentiel :

"New-Englander" type d'avant les grandes vagues d'émigration, descendant par son père d'un colon anglais arrivé en 1635 et par sa mère de Sir William Pepperrell, héros de la bataille de Louisbourg - contre les Français - en 1745, Usher Parsons embarqua sur la frégate *John Adams* en septembre 1812, trois mois après le

début de la guerre anglo-américaine. Muté peu après à la flottille des Grands Lacs et engagé dans de nombreuses opérations, il participa activement à bord du brick *Lawrence* (commodore Perry) à la mémorable bataille du Lac Erié le 10 septembre 1813. Le journal très détaillé, qu'il tint régulièrement dès son incorporation et pendant toute sa carrière maritime, nous donne un compte-rendu précis du combat et surtout du travail épuisant qu'il eut à accomplir en assistant, opérant, amputant les nombreux blessés en tant que seul - et bien jeune - chirurgien du bord. Il reste dans la région des Grands Lacs jusqu'à la cessation des hostilités à la fin de 1814.

En 1815, embarquement sur la frégate *Java* de 44 canons, à nouveau avec Perry, et longue croisière en Méditerranée avec interventions contre les Barbaresques, lesquels, en dépit des engagements pris, continuaient à perturber le commerce maritime américain. Le journal nous décrit l'état sanitaire et la vie à bord, les sorties aux escales, les problèmes de toutes les longues campagnes. Retour à Newport en mars 1817.

En 1818, embarquement sur la frégate *Guerrière* envoyée en mission à Cronstadt, puis en Méditerranée. Par les commentaires du journal, nous apprenons que le docteur Parsons profite de longues escales à Palerme, Messine, Naples, Livourne pour visiter les hôpitaux locaux et prendre contact avec les sommités médicales afin de parfaire ses connaissances. En juillet 1819, il demande son rapatriement pour raisons de santé et organise son voyage de retour par Rome, Florence, Gênes, Nice, Marseille, Lyon et Paris. Partout, observant, comparant, prenant des notes, il multiplie les contacts avec médecins, hôpitaux, professeurs. A Paris notamment, où il séjourne de longues semaines, il achète livres et instruments (dont un stéthoscope de Laennec) ; il est reçu à l'Hôtel-Dieu, la Charité et le Val-de-Grâce où il rencontre les grands de l'époque : Boyer, Roux, Larrey, Dupuytren, Pinel, Desgenettes, etc. : ses lettres parlent avec chaleur "de la brillante école française de médecine", laquelle dépassait peu à peu en réputation celles d'Edimbourg et de Londres, formatrices directes ou indirectes de nombreux praticiens américains. Après un mois à Londres et de nouveaux contacts médicaux, Usher Parsons quitte Liverpool sur un navire marchand et débarque finalement à Portsmouth, New Hampshire, en janvier 1820.

Après son congé, il obtient une affectation à terre, puis se marie en 1822 avec une fille de pasteur après avoir démissionné de la marine. Il se fixe alors à Providence, RI, et il y mourra en 1868...

Signalons encore que, préoccupé par le bien-être du marin, le docteur Parsons rédigea dès 1820 un guide médical sous le titre un peu long de : "The sailor's physician exhibiting the symptoms, causes and treatment of diseases, incident to seamen and passengers ; with directions for preserving their health in sickly climates ; intended to afford medical advice to such persons while at sea, where a physician cannot be consulted"

Objet de cinq rééditions, avec additions, sous le titre heureusement abrégé de "Physician for ships", cet ouvrage - cousin éloigné de notre "Médecin de papier" - connut un grand succès dans la marine marchande américaine.

Serge Rateau

II. ARTICLES DE PERIODIQUES, ACTES DE COLLOQUES, BROCHURES

- Comité de documentation historique de la Marine. *Communications 1986-1987 et 1987-1988.* 208 pages en un fascicule édité par le Service historique de la Marine (Vincennes, 1989). Au sommaire :
- Etienne Taillemite, *La marine de Louis-Philippe,*
- Maurice Gravier, *Comment se préparait une expédition viking* et *Les Vikings ont-ils découvert le nouveau continent ?*
- Contre-amiral Bernard Favin-Lévêque, *Une carrière maritime : d'un Napoléon à l'autre* et *L'affaire d'Haïphong (6 mars 1946),*
- Commandant Jean Guillibert de la Lauzière : *Les pavillons de complaisance,*
- Vice-amiral d'escadre Philippe Ausseur, *Le haut commandement de la marine française il y a cent ans* et *La flotte en bois de la IIIe République,*
- Jean Boudriot, *Les vaisseaux de la Compagnie des Indes* et *Le navire négrier du XVIIIe siècle,*
- Capitaine de vaisseau (R) Louis Caubet, *La marine française au Levant des origines à 1832* et *de 1832 à 1914,*

- Philippe Haudrère, *Les officiers de marine de la Compagnie française des Indes 1720-1770*,
- Capitaine de vaisseau (R) Jean Caubet, *L'astronautique*,
- Capitaine de vaisseau (R) François Brézet, *La naissance et l'évolution du concept d'une marine de guerre allemande, des origines à l'avènement de Guillaume II (1848-1888)*,
- Marie-Françoise Huyghes des Etages, *L'iconographie du musée de la Marine*.

R. F.

- *Histoire, Economie et Société*, Editions S.E.D.E.S.-C.D.U., 88 boulevard Saint-Germain, 75007 Paris.

Les directeurs de cette publication d'excellente qualité (J.-P. Bardet, F. Caron, P. Chaunu, A. Corvisier, F. Crouzet, J. Meyer, J.-P. Poussou), sont à féliciter pour l'intérêt porté depuis quelques années aux articles d'histoire maritime. En 1988 (3e trimestre, n° 3), les études suivantes ont paru : "L'Amérique espagnole au XVIe siècle selon les récits de voyages" par J.-P. Duviols ; "Les conséquences du traité de 1860 sur le commerce franco-britannique" par G. Cadier ; "Abraham Duquesne et la marine de son temps, à l'occasion d'un tricentenaire (1688-1988)", par Michel Vergé-Franceschi.

Le dernier numéro (2e trimestre 1990) fait encore une large place à l'histoire maritime :

- Crouzet, François, professeur à la Sorbonne, y traite des échanges commerciaux entre l'Angleterre et le Brésil de 1697 à 1850 : "Angleterre-Brésil, 1697-1850, un siècle et demi d'échanges commerciaux", "commerce" entre guillemets parce que, jusqu'en 1807, il transitait par l'intermédiaire du Portugal, ce qui rend incertaine la quantification. F. Crouzet conclut sur le rôle périphérique du Brésil dans la Révolution industrielle et sur le fait que ce ne fut pas la prééminence anglaise au Brésil qui paralysa le développement de ce pays.

- Vergé-Franceschi, Michel, "Marine et Révolution, Les officiers de 1789 et leur devenir" :

L'étude attentive et appliquée de cette contribution à la compréhension de ce que fut l'année 1789 - et ses prolongements - pour les officiers de marine français devrait être obligatoire pour qui ose formuler une opinion sur ce sujet grave. Ainsi pourrait-on espérer entendre et lire moins d'erreurs, de partis pris idéologiques ou politiques, d'inanités, aussi, sur un drame aussi tragique et méconnu que celui des officiers de marine - et de la marine - pris dans la tourmente révolutionnaire.

Après avoir brossé le tableau du "grand corps" en 1789, avec les vastes connaissances et la maîtrise du sujet qu'on lui connaît, Michel Vergé-Franceschi définit la frange d'officiers - tous des "intrus" ou des "inadaptés" - pro-révolutionnaires, ainsi que l'autre petite minorité : celle des anti-révolutionnaires, avant d'examiner l'évolution des états d'esprit des 80 % de ceux qui, n'étant ni pour, ni franchement contre les "idées nouvelles", essayaient de remplir les devoirs de leur affectation et assurer le fonctionnement et l'avenir de la mission de la Marine.

L'émigration ne devient significative numériquement parlant qu'en 1792-1793 lorsque, la plupart du temps empêchés d'accomplir leur tâche professionnelle, choqués par la suppression du grand-corps des officiers de vaisseau, par la fuite du roi, par la rupture avec l'Eglise, par l'exécution du roi - en somme, par la disparition de la France telle qu'ils l'avaient connue, ils sont partis à leur tour pour sauver ce qui pouvait l'être encore.

Personne mieux que Michel Vergé-Franceschi, avec sa patiente érudition et sa connaissance exhaustive de la véritable vie des acteurs et des témoins des bouleversements de l'époque, n'aurait su rendre compréhensible et réelle ce que fut la Révolution au jour le jour pour ceux qui l'ont vécue.

Ulane Bonnel

- Forster, Honoré, *More South Sea Whaling. A Supplement to the South Sea Whaler An Annotated Bibliographu of Published Historical, Literacy and Art Material Relating to Whaling in the Pacific Ocean in the Nineteenth Century*. Division of Pacific and Asian History, Research School of Pacific Studies, The Australian National

University, GPO Box 4, Canberra, ACT 2601, Australie, 61 p. Prix $ (australiens) 10.00 + 5.00 $ aus. pour l'envoi par avion.

Honoré Forster continue son excellent travail de bibliographie, ce qui rend les plus grands services à tous ceux qui s'intéressent à la pêche à la baleine dans les mers du Sud. Ce supplément est divisé en trois parties : Livres, Mémoires et Thèses universitaires, articles et chapitres de livres ; il y a aussi des index de sujets, d'auteurs, de titres, et d'auteurs cités dans *The South Sea Whaler*, son premier ouvrage sur le sujet.

C'est un modèle du genre et démontre l'utilité de bibliographies sur un sujet bien défini.

U. B.

– *Révolution et mouvements révolutionnaires en Normandie. Actes du XXIVe Congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie*, tenu au Havre du 24 au 29 octobre 1989, Association des Amis du Vieux Havre, fort de Tourneville, 76600 Le Havre, n° spécial hors série 1990.

Grâce à l'exemplaire dévouement de Philippe Manneville, président efficace du Centre havrais de recherche historique, membre du C.T.H.S. et de la C.F.H.M., les Actes de cet intéressant colloque ont pu être publiés en quelques mois. Sont aussi à remercier le Secrétariat permanent des Congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie à Rouen, le Comité régional d'Histoire de la Révolution française (Haute-Normandie), la Direction des Archives de France et la municipalité du Havre, ainsi que le mécénat privé.

En 413 pages sont ici réunies 38 communications, prononcées sous la haute présidence de Michel Mollat du Jourdin, de l'Institut. Elles sont signées Jean Bariller, Sylvie Barot (conservateur des archives municipales du Havre), Maylis Baylé, David Bellamy, Faruk Bilici, Corinne Bléry, Bernard Bodinier, Anne Bourienne-Savoye, Jacqueline Briot, René Bruneau, Gilles Buisson, Jean-Pierre Chaline, Olivier Chaline, Claude-Paul Couture, Philippe Dahhan, Bernard Delaporte, Jean-François Dupont-Danican, Daniel Fauvel, Pierre Flament, Jean Fournée, Jean-Marcel Goger, André Goudeau,

Philippe Goujard, Gérard Hurpin, Françoise Lamotte, Pierre Largesse, Jean Legoy, Pierre Lejeune, Guy Lemarchand, Philippe Manneville, Jean-Claude Martin, Danièle Pingué, Jean-Jacques Pingué, Jean Quellien, Marie-Françoise Rose, Bruno Sintic, Gabrielle Sueur, Michel Vergé-Franceschi.

Des résumés de communications, un index des noms de personnes et de lieux, des illustrations font de cet ouvrage une mine de renseignements, fruits de recherches universitaires ou conduites en amateurs. Professeurs et érudits locaux se sont heureusement rencontrés pour contribuer à une meilleure connaissance de l'époque révolutionnaire en Normandie. Eclairages neufs ou points particuliers ont été abordés loin de toute polémique dans la patrie de Melle de Scudéry, fille d'armateur et de marin havrais...

M. V.-F.

III. CATALOGUE D'EXPOSITION

– *Quand voguaient les galères* Paris/Rennes, Association des Amis des Musées de la Marine/Editions Ouest-France, 1990, 310 p.

Le plus beau des catalogues, cet ouvrage somptueux est un livre d'art en même temps que d'érudition. En effet, grâce aux meilleurs spécialistes des galères, ce livre présente au lecteur toutes les connaissances acquises à l'heure actuelle en la matière, et ceci dans la forme la plus agréable qui soit.

Au départ de l'exposition et du livre se trouvent les travaux remarquables (thèse d'Etat, nombreuses publications) d'André Zysberg et le grand talent associé à la souriante volonté de Cristina Baron. Ils ont su rallier à leur cause tous ceux ayant quelque chose d'important à contribuer à l'entreprise commune. Pour la conception, la coordination et la réalisation de l'exposition et de l'iconographie du livre, Cristina Baron, de l'Association des Amis du Musée de la Marine, se trouve en tête de notre palmarès suivie, et à juste titre, d'à peu près tout le personnel du Musée de la Marine, car tout le monde y a mis la main. Connaissant depuis longtemps les dons et le dévouement de ceux qui, au Musée, réalisent au quotidien des

manières de chefs d'oeuvre, je suis très heureuse de voir leurs noms et qualités cités dans ce bel ouvrage. Quant aux études, tous les auteurs sont des spécialistes confirmés : André Zysberg, bien évidemment, Lucien Basch, Michel Reddé, Stavros Platis et Yannis Vichos, Honor Frost, Noël Fourquin, Eric Rieth, Ennio Concina, Michel Lesure, René Burlet, Michel Fontenay, Raymond de Launaguet, pour les citer dans l'ordre de la table des matières, et sans oublier la préface suggestive de l'amiral Bellec, directeur du Musée.

Les très belles illustrations sont, me semble-t-il, parfaitement identifiées et munies de légendes permettant de les apprécier pleinement.

L'ouvrage se termine avec le catalogue raisonné de l'exposition, une bibliographie très utile, un glossaire - indispensable en l'occurrence, le monde des galères ayant son propre vocabulaire, et les remerciements dont je recommande chaleureusement la lecture.

U. B.

****

APPEL DE CANDIDATURES AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CFHM

La dernière assemblée générale ayant eu lieu le 28 novembre 1989, le mandat de l'actuel Conseil d'administration se termine fin novembre 1991.

Les membres de la Commission désirant faire acte de candidature aux prochaines élections sont invités à envoyer leur nom au siège social de la CFHM. Ceux qui souhaitent proposer le nom d'une tierce personne sont priés de s'assurer auparavant que celle-ci accepte d'être candidate.

Ne sont pas rééligibles en 1991 les administrateurs qui viennent de terminer deux mandats de deux ans consécutivement, soit quatre ans sans interruption, à savoir :

Hervé Coutau-Bégarie
Philippe Henrat
Michel Vergé-Franceschi
René Estienne
Jean-Thierry du Pasquier

L'AGENDA DE L'HISTOIRE MARITIME

Séminaires universitaires à Paris en 1990-1991

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 Niaussat : Histoire de la médecine navale et d'outre-mer : Influence des personnels médicaux de la Marine sur l'évolution des implantations françaises outre-mer au XIXe siècle	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	Jean Meyer : Science, technologie et sociétés maritimes du XVIe au XXe siècles	Sorbonne, Esc. G 1 ét. & 1/2, Salle 331
2e et 4e vendredis à 10 h	Jean Aubin, Bernard Neveu, Anne Kroell : Sources européennes pour l'histoire du Moyen Orient et de l'Océan Indien, XVIe-XIXe siècles	Ecole pratique des Hautes Etudes, 4e Section, Sorbonne Esc. E, 1er ét.

Séminaire universitaire à Bordeaux, 1990-1991

1er lundi à 18 h	Pierre Niaussat : Histoire de la médecine navale et d'outre-mer : Conditions de vie et principaux thèmes de recherche épidémiologique des médecins de Marine en Méditerranée et en Afrique au XIXe siècle	Amphithéâtre Denucé ancienne Faculté de Médecine, Place de la Victoire, Bordeaux

Avril 1991

4 avril au 5 juin	Exposition : Albert Brenet, Peintre de de la Marine (1936), de l'Air (1936) et de l'Armée (1959)	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
5 à 10 h	Séminaire Meyer : Jean Meyer : le Proche-Orient après la guerre du Golfe	Sorbonne, Esc. G 1er ét. + 1/2 Salle 331

8 à 18 h	Séminaire Niaussat-Bordeaux : Dr. Ilias : Océan Pacifique et océanologie médicale	Amphithéâtre Denucé ancienne Faculté de Médecine, Place de la Victoire, Bordeaux
9 à 15 h	Comité nantais de Documentation historique de la Marine : Jean-Louis Monvoisin : Le voyage mouvementé du Soleil, de Nantes, aux Amériques, 1706-1707	Archives départementales 6 rue de Bouillé Nantes
10 à 17 h 30	Séminaire Niaussat-Paris : MG Renon : Fontan, Oudart, Pervès	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
12 à 10 h	Séminaire Meyer : sujet à préciser	Sorbonne, Esc. G 1er ét. + 1/2, Salle 331
17 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Jean Ducros : Réflexions sur la guerre du Golfe, 1979-1989	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
18 à 14 h	Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : Jean-Paul Duviols : Les Français en Floride au XVIe s., d'après la littérature de voyage et l'ethnologie	Sorbonne, Esc. I (lettre) 2e ét., Salle 342
19 à 10 h	Séminaire Meyer : Michel Vergé-Franceschi : M. de Villette Mursay, Lieutenant Général des Armées Navales	Sorbonne, Esc. G 1er ét. + 1/2 Salle 331
27 avril- 26 mai	Exposition : Un défi du temps présent : l'étude archéologique de l'épave du CSS *Alabama*	Musée historique des Tissus, 34 rue de la Charité, Lyon 02
29 avril- 4 mai	116e Congrès national des Sociétés savantes : séances d'histoire maritime : 29 avril à 14 h 30, 30 avril à 9 h	Chambéry/Annecy

Mai 1991

6 à 18 h	Séminaire Niaussat - Bordeaux : MGI (2S) Niaussat : L'apothicaire et le fidalgo	Amphithéâtre Denucé ancienne Fac. de Médecine Place de la Victoire, Bordeaux
13-17	Journées d'histoire et d'archéologie maritimes	Rochefort (Jour : Palais des Congrès Soir : Corderie royale)

16 à 14 h	Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : Michel Balard : A propos de Christophe Colomb	Sorbonne, Esc. I (lettre) 2e ét. Salle 342
22 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Mme Salkin : Portraits et carrières des premiers attachés navals français 1865-1914	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
25 à 10 h	Séminaire Meyer : Nicholas Rodger : L'homme qui a perdu l'Amérique ? Lord Sandwich et les guerres maritimes, 1775-1782	Sorbonne, Esc. G 1er ét. + 1/2 Salle 331
29 à 17 h 30	Séminaire Niaussat - Paris : Geneviève Salkin : Le Dr. Harmand : du Triumvirat tonkinois aux ambassades	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
30 mai- 1er juin	Annual Meeting, Canadian Nautical Research Society. Contact : Treasurer, CNRS, P.O. Box 7008, Station J, Ottawa, Ontario K2A 3Z6, Canada	Ottawa, Ontario Canada
30 mai- 1er juin	Annual Meeting : North American Society for Oceanic History. Contact : Dr. Karen Markoe, tél : (212) 409 72 52	SUNY Maritime College, Fort Schuyler Bronx, New York 10465 USA
31 à 10 h	Séminaire Meyer : Eric Rieth : Archéologie d'une rivière : la Charente au Moyen-Age	Sorbonne, Esc. G 1er ét. + 1/2 Salle 331

Juin 1991

5 à 17 h 30	Séminaire Niaussat-Paris : CA (2S) Chatelle : Hygiène et santé à bord des sous-marins français du début du siècle	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
12 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Michel Vergé-Franceschi . Sociabilité et clientélisme dans la Marine de l'Ancien Régime	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
13 à 14 h	Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : François Moureau : Le mythe des îles à l'époque des découvertes	Sorbonne, Esc. I (lettre), 2e ét. Salle 342

14-19	14e Conférence internationale sur l'histoire de la cartographie. Contact : Archives militaires royales, S-11588 Stockholm, Suède (s'inscrire de toute urgence)	Uppsala et Stockholm

Juillet 1991

11-14	Salon du Livre Maritime ; Les Rencontres au Salon sont organisées et dirigées par Ulane Bonnel	Centre des Arts et de la Culture Concarneau
13 juillet-13 octobre	Exposition : Ex Voto marins en Tregor-Goelo	Salle de la Brosserie 22700 Perros-Guirec
26-27-28	Journées franco-allemandes de l'histoire de la médecine navale et tropicale. Contact : Mme Leclerc, SHM, Vincennes	Cercle naval Cherbourg

Août 1991

12-18	The Amsterdam Summer University : Emerging Maritime Cultural Heritage. Contact : Amsterdam Summer University, P.O. Box 53066, 1007 RB Amsterdam, Pays Bas	Amsterdam

Septembre 1991

11-13	Tenth Naval History Symposium. Contact : Professor Jack Sweetman, History Dept.	U.S. Naval Academy History Department Annapolis, MD 21402-5044, USA

Octobre 1991

2-4	Colloque : 1491. La Bretagne, Terre d'Europe Contact : Secrétariat, Centre de Recherche bretonne et celtique, 20 avenue Victor-Le Gorgeu, B.P. 814, 29285 Brest Cedex	Brest
22 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : VAE (2S) Guillon : Le prince de Joinville et la Marine de son temps	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Novembre 1991

19 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : M. Forlivesi : La mission de Truguet à Constantinople en 1786-1787	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Décembre 1991

10 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : CA (2S) Estival : Le monde maritime à l'âge des missiles	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Janvier 1992

14 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : M. Buchet : L'avitaillement des flottes françaises et anglaises au XVIIIe s., essai de comparaison des systèmes logistiques	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Février 1992

11 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : MGI (2S) Niaussat : Quand les Français construisaient Yokuska	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Mars 1992

17 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : M. Chauveau et le CA (2S) Ortscheit : La sauvegarde de bateaux anciens par une association	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Avril 1992

7 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Mlle Litalien : L'exploration de la côte du Pacifique du Canada au XVIIIe s.	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
28 avril-1er mai	Colloque : La piraterie dans tous ses états. Contact : Gérard A. Jaeger, 29 bis route de France, 06800 Cagnes-s-Mer	La Corderie royale Centre international de la Mer, B.P. 108 17303 Rochefort Cedex

Mai 1992

5-7	Colloque pluri-disciplinaire : Dans le sillage de Colomb : l'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde, 1450-1650. Contact : Professeur André Lespagnol ; U.E.R. Histoire	Université de Rennes II 6 avenue Gaston Berger 34043 Rennes Cedex
19 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Mme Baccar : La mer et l'aventure maritime dans la littérature française, 1640-1671	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Juin 1992

16 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : CA (2S) Dupont : Napoléon a-t-il voulu envahir l'Angleterre ?	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

DERNIERE MINUTE

Timothy J. A. Le Goff, professeur à l'Université York à Toronto, membre de la CFHM depuis sa fondation, donnera une série de quatre leçons au Collège de France sur le sujet :

CONTRAINTES, FAVEURS ET AMBITIONS :
ETAT ET SOCIETE DANS LA FRANCE DU XVIIIe SIECLE.

Ces leçons auront lieu au Collège de France, les mercredis 15, 22 et 29 mai et le lundi 3 juin 1991, à 16 h 30, dans la salle 5.

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME

N° 22, 2ème semestre 1990

Pages

- Entre nous... 1
- Quelques notions en matière de droits d'auteur 2
- La découverte de l'Atlantique Sud par les Portugais 10
- Illusions d'un révolutionnaire 17
- Comment fut condamné Kerguelen 20
- Colloque franco-allemand d'histoire de la médecine navale et d'outre-mer, Kiel 1990 24
- Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI 27
- Les Rencontres au Salon du Livre maritime, Concarneau, 11-14 juillet 1991 31
- Rappel : Journées d'histoire et d'archéologie maritime, Rochefort, 13-17 mai 1991 33
- A paraître 35
- Bibliographie 36
- L'agenda de l'histoire maritime 67

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