



# *Chronique d'histoire maritime*

*NOS 25-26  
1992*

ISSN-0243-6671

**COMMISSION FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME (CFHM)**

Siège Social : Archives Nationales  
60 rue des Francs-Bourgeois  
75141 PARIS CEDEX 03

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

Président : Amiral Jacques CHATELLE  
Vice-Présidents : Jean-Pierre BUSSON  
Philippe MASSON, Président du Comité de lecture  
Secrétaire général : Yves DECAUDAVEINE  
Trésorier : Jean-Marie SCHMITT  
Administrateurs : Martine ACERRA, Michel BALARD, Cristina BARON,  
François BRÉZET, Louis DURTESTE, Philippe HAUDRÈRE, Guy MARCHAND,  
Hubert MICHÉA, Michel ORTSCHIEIT.  
Rédacteur en chef des publications : Michel VERGÉ-FRANCESCHI.

**ANCIENS PRÉSIDENTS DE LA C.F.H.M.**

1980-1981 : Amiral SABATIER de LACHADENÈDE †  
1982-1983 : Etienne TAILLEMITE  
1984-1985 : Professeur Jean-Louis MIÈGE  
1986-1989 : Ulane BONNEL, rédacteur en chef, Fondateur de la *Chronique*  
1990-1991 : Hervé COUTAU-BÉGARIE.

**CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME**

Lettre d'information semestrielle

publiée par la Commission française d'histoire maritime créée le 24 juillet 1979 (*Journal Officiel* des 6 et 7 août 1979), affiliée à la Commission internationale d'histoire maritime.

Comité de lecture : Articles et ouvrages reçus pour compte-rendu sont remis par le président du Comité de lecture et le rédacteur en chef des publications aux membres de la Commission spécialistes des questions dont ils traitent. Les textes non insérés ne sont pas rendus.

Cotisation CFHM et abonnement *Chronique* : 200 F.

Maquette de la couverture réalisée par Jean Boudriot.

## SOMMAIRE

<b>Le mot du Président</b> par l'Amiral Chatelle .....	5
<b>Éditorial</b> par Michel Vergé-Franceschi.....	8
<i>In memoriam</i> : l'Amiral de Lachadenède n'est plus .....	11
<b>Nouvelles de la CFHM :</b>	
Création du groupe d'histoire du yachting .....	14
Délégations régionales :	
Flandre-Picardie, par Patrick Villiers et Guy Marchand.....	16
Méditerranée, par Patrick Boulanger.....	17
Normandie, par Philippe Manneville et André Zysberg.....	19
<b>Archives :</b>	
Rechercher les sources françaises de l'histoire canadienne :	
une mission des Archives nationales du Canada, par	
Raymonde Litalien, représentant en France des	
Archives nationales du Canada .....	20
<b>Associations amies :</b>	
Le Comité marocain d'histoire maritime, par Jean-Louis Miège.....	31
La Commission d'Histoire de la Société des Cincinnati,	
par Gérard de La Mardière.....	32
L'Association des Amis du Vieux Guérigny, par Martine Acerra.....	33
<b>Marine et Art :</b>	
La Marine au Musée d'Art de L'Emperi, par Jean Meirat .....	35
La cinémathèque mondiale de la mer et de l'exploration	
par le Docteur Jacques-Henri Baixe.....	36
<b>Prix littéraires :</b>	
L'Amiral Dupont, Grand Prix de la Fondation Napoléon,	
par Jean Tulard .....	42
Hervé Coutau-Bégarie, Prix de l'Encre de mer,	
par le Vice-amiral d'escadre de Lachadenède .....	43

© CFHM

ISSN : 0243-6671

Publication Kronos, Eric Ledru.

Impression S.P.M., 14, rue Charles V, 75004 Paris

Tél. : (1) 42 72 92 27, Fax : (1) 42 78 21 11

**Publications :**

- des Actes des colloques CFHM.....	44
- des membres de la Délégation Méditerranée, par Patrick Boulanger .....	45
- de la Commission d'Histoire de la Société des Cincinnati de France : <i>de Grasse, Rochambeau</i> , par Gérard de La Mardière.....	46
- des Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, par Patrick Boulanger .....	51
- du Service historique de la Marine à Vincennes, par Michèle Battesti .....	51
- signalées à la rédaction.....	52

**Compte-rendus des derniers ouvrages de :**

ARBEILLE (Alain), par Astrid Fillol. BELLEC (François) par Martine Acerra. BERGERON (Louis) par Michel Vergé-Franceschi. BOIS (Paul) par Pierre Boyer. BUCHET (Christian) par Guy Turbet-Delof. Colloque commerce et plantations, par Paul Butel. COUTAU-BÉGARIE (Hervé), par Jan Drent, Ottawa. FAVIN-LÉVÊQUE (Amiral), par Raymond Frémy. GLOUX (Hervé) par Michel Vergé-Franceschi. GRANIER (Amiral), par Raymond Frémy. LIMONIER (Charles), par Michel Vergé-Franceschi. LUCOT (Yves-Marie), par Michel Vergé-Franceschi. MASSON (Philippe), par Raymond Frémy. PEDERSEN (Hans), par Raymond Frémy. PREZELIN (Bernard), par Raymond Frémy. SALKIN (Geneviève), par Maurice Dupont. SÉPULCHRE (Bruno), par Michel Vergé-Franceschi. VERGÉ-FRANCESCHI (Michel) et RIETH (Eric), par Suzanne Madon. VERGÉ-FRANCESCHI (Michel) éd., par Nicholas Rodger, National maritime museum .....	53
---	----

<b>Agenda</b> .....	71
---------------------	----

**LE MOT DU PRÉSIDENT**

L'Amiral René Sabatier de Lachadenède n'est plus.

Michel Vergé-Franceschi rappelle la carrière de celui qui fut le premier Président de la Commission Française d'Histoire Maritime, et ultérieurement le Président de la Délégation régionale Méditerranée. Je voudrais simplement ici associer l'ensemble de la CFHM à l'hommage qui lui est rendu et rappeler combien tous ceux qui l'ont connu, et dans sa carrière maritime et plus tard dans ses activités d'historien, ont pu apprécier tant l'homme que le marin, son immense courtoisie, son érudition, son élégance intellectuelle et morale.

Il laisse un grand vide, mais je suis certain que ceux qui le remplaceront à la Délégation Méditerranée auront à cœur de poursuivre son œuvre et de conserver à cette délégation l'allant dont elle a su faire preuve depuis sa création.

Après une première *Chronique* destinée essentiellement à présenter les objectifs du Conseil d'Administration issu des élections de novembre 1991 et à diffuser l'annuaire actualisé de la Commission Française d'Histoire Maritime, la présente chronique reprend une forme plus traditionnelle, s'efforçant de répondre au besoin d'information des membres de notre Commission.

Pour cela votre Président, rappelant que le dynamisme d'une association n'était que le reflet de la vitalité de ses membres, avait lancé un appel qui semble avoir été largement entendu, et s'est traduit notamment, par un nombre de compte rendus de lecture exceptionnel, plaçant notre rédacteur en chef devant un problème délicat, celui des révisions multiples d'un même ouvrage. Après en avoir largement délibéré et pour se conformer à l'usage, le Conseil d'Administration a estimé que, sauf cas exceptionnel, un ouvrage ne devait faire l'objet, dans un même numéro, que d'un seul compte-rendu. Le comité de rédaction a dû ainsi procéder à des choix parfois difficiles, forcément arbitraires et donc, critiquables...

Toutefois, que nos amis se rassurent, les compte-rendus non retenus seront proposés à des revues amies et leur contribution ne sera pas perdue. Pour l'avenir, notre rédacteur en chef réfléchit au moyen de mieux coordonner les propositions reçues.

La politique de publication est l'une des manifestations essentielles de l'activité et du rayonnement de toute association à caractère culturel. Elle se heurte malheureusement à un problème de moyens, et, les moyens étant par essence limités, à un problème de choix. Votre Conseil d'Administration n'y a pas échappé, partagé entre deux tendances très différentes. Convient-il d'utiliser les moyens de notre Association – essentiellement les recettes des cotisations – pour éditer, outre la *Chronique d'histoire maritime* qui a paru à tous un élément d'information et de liaison indispensable, un ouvrage diffusé gratuitement ? Au contraire, faut-il utiliser les mêmes moyens pour favoriser la publication d'ouvrages d'histoire maritime que les membres de la CFHM peuvent ensuite acquérir à titre onéreux ? L'idéal serait bien entendu de pouvoir concilier les deux objectifs : cela supposerait toutefois, ou un nombre d'adhérents bien supérieur, ou un large succès dans le grand public des ouvrages publiés. L'idéal serait aussi d'arriver à équilibrer les investissements consentis par le rendu de la diffusion de ces ouvrages. Nous en sommes fort loin.

Pour 1992 le choix a été fait, et chacun recevra outre *Marins et Océans III*, que nous devons encore à l'équipe précédente, l'ouvrage annoncé, *La France à l'époque des grandes découvertes, 1492-1592*. Par contre, les actes du colloque Fleurieu, faute de moyens financiers suffisants, ne pourront être offerts à tous ainsi qu'il avait été envisagé.

Il y a là, à mon sens, un point fondamental sur lequel l'avis de tous les membres de la CFHM devra être sollicité. En attendant, une solution partielle pourrait être apportée par une campagne de recrutement renforcé à tous les niveaux, ainsi que par une recherche de soutiens et de subventions que la situation économique actuelle rend toutefois aléatoire, mais qui doit être menée activement. C'est l'objectif prioritaire que s'est fixé votre Conseil d'Administration en ce début d'année universitaire.

Au cours de l'année écoulée, et loin de l'effervescence parisienne, les délégations régionales, les groupes de travail ont poursuivi leur action avec un dynamisme auquel il me plaît à rendre hommage, organisant ou participant à de très nombreux colloques ou rencontres, évoqués dans cette *Chronique*, et dont il sera rendu compte de façon plus détaillée dans la prochaine.

Pour l'année 1992-1993, il me paraît nécessaire de signaler dès à présent :

- le colloque "Les Normands et les Amériques", organisé au Havre les 21 et 22 novembre 1992 par la représentation "Normandie",
- le colloque "Les Liaisons Transmanche et l'Histoire Maritime", organisé à Boulogne du 1er au 3 avril 1993 par la représentation "Flandre-

Picardie" à l'initiative de l'Administrateur des Affaires maritimes, Guy Marchand, et à l'occasion de la mise en service du tunnel sous la Manche.

Les groupes de travail ne sont pas moins actifs, en premier lieu celui qu'anime Hervé Coutau-Bégarie, notre ancien Président, "Histoire de la Stratégie Navale" qui a sorti le tome II de *l'Evolution de la pensée navale*, et annonce le tome III. Le groupe de travail sur le "Patrimoine maritime" a été à l'origine du colloque de Nantes "Estuaire 92" auquel ont participé un certain nombre de membres de la CFHM. D'autres groupes ont des idées qu'il leur appartient de finaliser par des propositions concrètes.

Par ailleurs, un nouveau groupe de travail, "Histoire du Yachting", est né, à l'initiative d'Eric Ledru, que peuvent contacter tous ceux qui s'intéressent à ce thème peu abordé jusqu'à présent par les historiens maritimes en France, alors que cette activité vaut à notre pays quelques-uns de ses plus grands succès sur le plan sportif.

Enfin, une information qui intéresse tous nos membres : le Contrôleur des Armées, ancien Commissaire en Chef de la Marine, Gérard Kauffman, a bien voulu accepter de remplacer le Docteur Véron, démissionnaire, dans les fonctions de Commissaire aux Comptes de la CFHM. Sa nomination sera soumise à la ratification de notre Commission lors de la prochaine Assemblée générale, conformément à nos statuts.

Jacques CHATELLE

## ÉDITORIAL

L'année 1992 a été particulièrement riche en manifestations maritimes de toutes sortes. Les membres de la Commission française d'histoire maritime ont participé ou vont participer à ces nombreuses réunions, tables rondes ou colloques. Nous publierons dans le n° 27 de la prochaine *Chronique d'histoire maritime*, début 1993, le bilan de cette activité et plus particulièrement le compte-rendu de ces journées sous le titre : "1992, Colloques d'histoire maritime". Pour cela, et en l'absence de tout secrétariat et de tout matériel informatique propriété de la Commission, nous avons besoin de la collaboration des membres de la C.F.H.M. et des organisateurs de ces manifestations, afin de recevoir pour fin décembre 1992 des compte-rendus de deux pages dactylographiées et prêtes à l'impression, comme nous avons reçu cette fois-ci la matière de cette *Chronique 25*.

a) Colloque international sur le patrimoine maritime et fluvial, Nantes, 23-28 avril 1992, organisé par le ministère de la Culture et de la Communication (direction du patrimoine et direction régionale des affaires culturelles des Pays de la Loire), et la Commission française d'histoire maritime ; compte-rendu demandé à notre président, l'amiral Jacques Chatelle.

b) Colloque international d'histoire maritime tenu à Portsmouth, du 1er au 4 avril 1992, "Maritime Warfare 1688-1713", organisé par nos confrères britanniques, le Royal Naval Museum de Portsmouth, avec la collaboration du Service historique de la Marine, (4èmes Journées franco-britanniques d'Histoire de la marine) ; compte-rendu demandé au professeur Philippe Masson, chef de la section Histoire du Service historique de la Marine.

c) Opération Sauvetage du patrimoine toulonnais, organisé par l'Académie du Var et l'Association des Amis des Archives de la Marine à Toulon, afin de pouvoir réaliser en mars 1992, l'achat d'archives toulonnaises concernant la peste de 1720, et retrouvées chez un grand libraire parisien ; compte-rendu demandé à M. le médecin général Broussolle, président de l'Académie du Var et à Mme Madeline Astorkia, conservateur des Archives du port de Toulon.

d) Table ronde Marseille sur les routes de la soie, réalisée par la Délégation Méditerranée de la C.F.H.M. et la Chambre de Commerce et

d'Industrie de Marseille, les 18 et 19 mai 1992 ; compte-rendu demandé à Patrick Boulanger.

e) Colloque international tenu à Tatihou les 18 et 19 juin 1992, 2èmes Journées d'Histoire et d'Archéologie maritime : L'invention du vaisseau de ligne, évolution et mutations (1450-1700), organisé par le Laboratoire d'histoire maritime (L.A.211 C.N.R.S.-Sorbonne), le Conseil général de la Manche et l'Association du Tricentenaire de la Bataille de La Hougue ; compte-rendu demandé au professeur André Zysberg.

f) Colloque Les écrivains et la mer, Rencontres francophones des Sables d'Olonne (19-21 juin 1992), organisé avec le concours de l'ADELF, de la ville des Sables d'Olonne, du Conseil général de Vendée, de la Région Pays de Loire ; compte-rendu demandé à Louis-Marie Clénet.

g) Salon du Livre maritime de Concarneau (16-19 juillet 1992), et notamment le compte-rendu des Tables rondes, demandé à leur présidente, Mme Martine Acerra. Ces quatre Tables rondes (Les romanciers maritimes français avec hommage à Henri Queffélec ; Le livre, mémoire vivante du patrimoine maritime ; Christophe Colomb, un "huluberlu étranger aux yeux gris" ; L'aventure maritime) ont connu un très réel succès.

h) Colloque L'Année La Chaussade, organisé aux forges du Vieux Guérigny le 19 septembre 1992 ; compte-rendu demandé à M. Jacques Gay.

i) Colloque Les Normands et les Amériques, tenu au Havre les 21 et 22 novembre 1992, organisé par la Délégation régionale Normandie de la C.F.H.M., (compte-rendu demandé à Philippe Manneville, président du Centre havrais de recherches historiques).

j) L'ornementation navale du XVIIème au XIXème siècle, colloque tenu à Bordeaux les 3 et 4 octobre 1992, organisé par l'Association Autre Regard avec la participation scientifique du Laboratoire d'histoire maritime de la Sorbonne-C.N.R.S. et le concours de la Mémoire de Bordeaux ; compte-rendu demandé à Pierre-Lucien Nègre, sculpteur bordelais et président de l'Association Autre Regard.

k) Colloque rochefortais tenu à Rochefort du 5 au 12 octobre 1992, Napoléon et la mer, organisé par le Centre d'études et de recherches sur les migrations atlantiques, compte-rendu demandé au président de ces Journées, M. l'inspecteur général des Archives de France Etienne Taillemite.

D'avance nous remercions chacun de vous, ainsi que les auteurs -nombreux- de compte-rendus d'ouvrages et notamment M. le contre-amiral Raymond Frémy. Comptant sur la collaboration et la compréhension de

chacun, nous espérons pouvoir offrir à nos membres un numéro 26 aussi varié que celui que nous venons de réaliser tous ensemble.

Après l'envoi de cette *Chronique* pour l'année 1992, et de *Marins et Océans III* chacun de nos adhérents recevra gratuitement un ouvrage collectif publié par les Editions Tallandier avec la participation financière de la CFHM, et intitulé *La France à l'époque des grandes découvertes (1492-1592)*. Des exemplaires supplémentaires pourront être commandés par chacun de nous auprès de notre secrétaire général Yves Decaudaveine qui en aura à disposition. La parution de l'ouvrage est prévue pour janvier 1993. En revanche les Actes du colloque *Fleurieu et la marine de son temps* n'ont pu être gracieusement offerts à chacun de nos adhérents, faute de liquidités suffisantes. Mais chacun peut les commander auprès de notre secrétaire général de même que les derniers ouvrages parus chez Economica : *La marine chinoise du Xème au XIVème siècle* par Jacques Dars, *Le triple destin de Jules Harmand* par Geneviève Salkin. *Decrès*, par l'amiral Dupont.

Vous souhaitant à chacun une bonne "rentrée", nous vous assurons de notre entier dévouement,

Michel VERGÉ-FRANCESCHI  
rédacteur en chef des publications CFHM

#### *Note du Comité de Rédaction :*

Depuis plusieurs années la *Chronique* a pris du retard, un retard qu'il s'avère impossible à rattraper à la fois pour des raisons matérielles, qui interdisent financièrement la publication de trois numéros une même année, et des raisons éditoriales.

Tenant compte de l'importance exceptionnelle du présent numéro, le Conseil d'administration a donc décidé qu'il porterait un numéro double 25-26 (année 1992). Les deux numéros qui seront publiés en 1993 porteront ainsi les numéros 27 (1er semestre 1993) et 28 (2ème semestre 1993).

## IN MEMORIAM

### L'amiral Sabatier de Lachadenède n'est plus

Premier président de la Commission française d'histoire maritime (1980-1981) et actuel président de la délégation régionale Méditerranée (1981-1992), l'amiral René Sabatier de Lachadenède s'est éteint à Toulon le 16 juillet 1992 à son domicile, à l'issue d'une cruelle maladie.

Né le 8 février 1911 à Toulon, d'un père conservateur des Eaux et Forêts, entré à l'Ecole navale à Brest en 1929, René de Lachadenède a commencé par embarquer sur le croiseur-école la *Jeanne d'Arc*. Enseigne de vaisseau en 1932 sur le croiseur *Primauguet*, affecté en Extrême-Orient, il aimait ces dernières années évoquer ses souvenirs de 1933 à bord de la canonnière *Doudart de Lagrée*, sur le Yang Tsé Kiang et notamment ses échanges de vues avec le savant jésuite Legeay. Rentré en France en 1935, embarqué sur le torpilleur *Mistral* à Toulon, il suit ensuite les cours de l'Ecole des officiers torpilleurs. En 1936 il sert sur le contre-torpilleur le *Malin* à Brest, puis en 1938 sur le contre-torpilleur le *Verdun* à Toulon.

Lieutenant de vaisseau à bord du *Verdun*, il devient un observateur attentif des missions de la marine française dans le contexte de la guerre civile d'Espagne au point de rédiger ces dernières années un très important travail inédit en cours de publication au Service historique de la Marine (château de Vincennes).

Au début de la guerre, il est cité à l'ordre de la 3ème escadre par le contre-amiral Lacroix : "*Par son entrain, son zèle et son dévouement, a contribué au cours de la campagne de guerre 1939-1940 au fonctionnement remarquable du service torpilles, électricité, armes sous-marines du contre-torpilleur Verdun. A participé à une opération de bombardement des côtes ennemies le 14 juin 1940*".

Affecté sur le contre-torpilleur le *Chevalier Paul*, Lachadenède est à nouveau cité à l'ordre de la Division navale du Levant par le contre-amiral Gouton. Son bâtiment est torpillé dans la nuit du 15 au 16 juin 1941 au large de Lattaquié. Chef de veille, il ordonna "*immédiatement les mesures les plus propres à limiter les conséquences du sinistre. N'a cessé par la suite, de donner à tous l'exemple du plus grand calme et d'une parfaite maîtrise de soi. N'a quitté le bord que sur ordre*". Ces dernières années, Lachadenède aimait à

raconter cet événement -avec un humour certain-, ne faisant jamais état du "sang froid" et de son "esprit de décision remarquable" qui avaient alors fait l'admiration de tous.

Embarqué à bord du contre torpilleur *Valmy* en 1941, Lachadenède est à bord du *Colbert* lors du sabordage de la flotte le 27 novembre 1942 pour le cinquantenaire duquel il était en train de rédiger un compte-rendu en collaboration avec Roxane Clémenson, offrant à ses lecteurs une double vision : celle du militaire et celle d'une civile résistante.

Après une nouvelle campagne sur le destroyer d'escorte *Somali* en 1944, Lachadenède est affecté à Paris en 1946 à la Direction du personnel militaire.

Capitaine de corvette en 1946, il reçoit son premier commandement en 1948 : l'avis colonial *Gazelle*, en Indochine puis dans l'Océan indien. Affecté en 1951 à l'état-major du ministère, il sert successivement sous les ordres de MM. les ministres Moch, Bidault et Pleven.

Capitaine de frégate en 1951, il est affecté en 1952 au 3ème Bureau de l'état-major de marine, puis à celui du S.H.A.P.E., puis à celui de l'amiral d'escadre à Toulon. En 1954, il reçoit son second commandement : l'*Arabe* avec celui de la Première division d'escorteurs à Toulon. Chef du service de presse et information de la Marine, à Paris, en 1956, il commande à Toulon en 1957 la Première flottille d'escorteurs d'escadre.

Capitaine de vaisseau en 1958, il est désigné en 1959 pour l'état-major de la 2ème Région maritime à Brest. Deux ans plus tard, il commande le croiseur *Colbert* et rapatrie depuis Casablanca les cendres de Liautey, puis il est affecté en 1961 à l'état-major de l'amiral d'escadre.

Auditeur du Centre des Hautes Etudes militaires en 1963 et de l'Institut des Hautes Etudes de Défense nationale à Paris, la même année, Lachadenède est affecté en 1964 à la commission des Etudes tactiques. Major général du port de Toulon en 1965, il y est promu contre-amiral en septembre.

En 1966, il prend le commandement du Centre d'Entraînement de la Flotte, (C.E.F., y compris l'aéronavale), puis en 1968 il est affecté au centre administratif de la Marine à Paris. En novembre 1968, il est placé en position "hors cadre" auprès du Premier ministre, pour être mis à la disposition du secrétaire général de la Défense nationale. Secrétaire du Conseil de Défense, présidé par le général de Gaulle, il est promu vice-amiral en 1969 puis vice-amiral d'escadre en 1970, avant d'être placé dans la 2ème section du cadre des officiers généraux de la Marine en 1971, à 60 ans.

L'Amiral de Lachadenède était commandeur de la Légion d'honneur depuis 1966, titulaire de l'Ordre national du Mérite, Croix de guerre 39-45,

officier de l'Etoile d'Anjouan, titulaire de la médaille coloniale "Extrême Orient" et de l'Ordre royal du Phénix de Grèce.

Secrétaire général des industries électriques à Paris de 1971 à 1978, président en 1980-1981 de la Commission française d'histoire maritime, président de la délégation régionale Méditerranée de la C.F.H.M. depuis 1981, membre actif de l'Académie du Var depuis 1981, vice-président de l'Institut français de la mer, vice-président de l'Association des Soins palliatifs pour le Var depuis 1986, l'amiral de Lachadenède a consacré les dix dernières années de sa vie à l'Histoire et à la philanthropie.

Il laisse plusieurs articles publiés dans la *Revue historique des Armées*, (dont le "Rapport Lachadenède", de 1799, dû à son trisaïeul, commandant de la division navale de l'Adriatique) et son ouvrage *La marine française et la guerre civile d'Espagne (1936-1939)* est en cours de publication au Service historique de la Marine à Vincennes.

Au delà de sa carrière de marin et d'historien, l'amiral de Lachadenède laisse derrière lui l'image d'un humaniste brillant et courtois dont la disparition est très vivement – et unanimement – ressentie. Il repose aujourd'hui à Cotignac où il a été inhumé le 20 juillet dernier.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

## NOUVELLES DE LA CFHM

### Création du "groupe d'histoire du yachting" à la CFHM

Le dernier Conseil d'administration de la CFHM a approuvé la fondation d'un groupe d'histoire du yachting et encourage les personnes intéressées à le contacter en écrivant à l'adresse de la CFHM avec la mention GHY (Groupe d'Histoire du Yachting).

Voici quelques lignes des deux fondateurs, éclairant les principes initiaux de ce nouveau groupe de travail :

"L'histoire maritime connaît en France un développement remarquable depuis quelques années, grâce en particulier à l'action décisive de la CFHM.

Le thème de la "voile au travail" a été très largement défriché ces derniers temps, du fait d'initiatives privées et publiques, de l'association à l'entreprise, de la municipalité à l'Etat. Nous assistons même aujourd'hui à une réelle effervescence des esprits et à la mise en oeuvre de moyens financiers considérables que d'autres secteurs de la recherche maritime doivent probablement envier. Des pans entiers de notre patrimoine culturel sont déjà mis à jour, du "Grand Métier" aux goémoniers et le rythme est pris, sur un air à déhaler.

Mais il est un aspect spécifique de la recherche maritime resté en marge chez nous et sur lequel les Anglo-Saxons ont conservé, jusqu'à présent, un quasi monopole. Il s'agit de l'histoire du yachting.

Notre pays a pourtant écrit certaines des heures les plus glorieuses de ce sport et ses élites ont pratiqué ce mode de loisir dès le début du XIXème siècle. Il était d'autant plus pénible de devoir deviner, en coulisses, les scènes captivantes de cette épopée, derrière le lourd rideau de sa version anglophone. Le yachting à voile et le motonautisme nationaux nous demeuraient largement étrangers.

D'autre part, les Français ont très rarement abordé l'étude du yachting mondial sans complexes. Notre historiographie en ce domaine s'avère extrêmement ramassée.

Nous constatons pourtant chaque jour, les uns et les autres, que de nombreux chercheurs et amateurs passionnés s'adonnent à de solides travaux en ce domaine. Mais un isolement certain ralentit sans doute les progrès et émousse parfois les efforts. C'est pourquoi il peut sembler utile de fédérer les esprits au sein de la CFHM, réceptacle naturel, sous la forme commode d'un groupe de travail. Chacun y trouvera ce qui fait la force de l'équipe, de l'échange de résultats dans des recherches avoisinantes à la mise en commun de techniques, voire d'outils. Vos suggestions sont attendues avec la plus cordiale attention."

Éric LEDRU et Gérald G. GUÉTAT

## Délégation régionale Flandre-Picardie : Les liaisons "Transmanche" et l'histoire maritime

Un colloque sur ce thème se déroulera les jeudi 1er et vendredi 2 avril 1993 à Boulogne-sur-Mer et aura le privilège d'être accueilli par le Centre national de la Mer "Nausicaa", dont les installations étonnantes ont été ouvertes récemment au public.

En 1993, un événement de première importance va modifier la vie maritime en Manche-Nord et dans le Pas-de-Calais. Il a donc paru utile de rappeler certains faits de l'histoire maritime de la Manche, oubliés ou peu connus, afin que, grâce aux communications prévues en français, ils puissent resurgir dans les mémoires ou faire l'objet de nouveaux sujets de recherches.

Pour les trois sous-thèmes prévus "envahir", "traverser" et "relier", vingt quatre communications apporteront leur contribution à la connaissance de l'histoire si riche de ces espaces maritimes ; au nombre de celles-ci et à titre d'exemples, peuvent être citées celles portant sur la tentative de débarquement en Angleterre de 1779 ; les smogglers du Pas-de-Calais ; les premiers ferries ; une compagnie : l'ALA ; l'épopée des aéroglisseurs ; les bateaux-feux en Manche ; l'évolution de la vie des équipages sur les navires à passagers du détroit ; les prospections pour le tunnel 1958-1964, etc... Leurs auteurs seront soit des membres de l'Université, soit des professionnels du monde maritime, soit des spécialistes locaux, soit des membres de la Commission française d'histoire maritime.

La diffusion du programme du colloque sera largement assurée à partir du 15 novembre 1992 ; les droits d'inscription (200 F. pour les deux journées), permettront l'obtention sur place des résumés des communications.

Le samedi 3 avril 1993 sera organisée une journée de découverte et de visites : vraisemblablement, le Centre de surveillance du trafic maritime à Gris Nez (CROSS), le terminal d'Euro-tunnel de Coquelles et le Musée de la Marine d'Étaples.

D'ores et déjà, des informations sur ce colloque peuvent être obtenues auprès de : – l'Administrateur général (CR) Marchand, 85 avenue de St Cloud, 78000 Versailles, Fax : 39.02.73.51.  
ou de : – P. Villiers, Colloque "Transmanche", Université du Littoral, département d'histoire, 77 rue de la Résistance, 62200 Boulogne-sur-Mer.

## La lettre de la Délégation régionale "Méditerranée"

*Compte rendu de la réunion du 30 janvier 1992*

Au début de la première rencontre de l'année, l'Amiral Sabatier de Lachadenède présente ses meilleurs vœux à tous les membres de la Délégation, présents ou retenus. Il fait part ensuite des principaux changements survenus dans le conseil d'administration de la C.F.H.M., saluant comme il se doit l'élection de l'Amiral J. Chatelle à la présidence de notre association. Après avoir fait part de la démission de Mme U. Bonnel, l'Amiral de Lachadenède souligne la nomination de Vergé-Franceschi comme secrétaire général des publications. Lors de la réunion du conseil du 15 janvier 1992, l'Amiral R. Sabatier de Lachadenède a vu renouveler ses fonctions de chargé de notre délégation qui est, rappelons-le, la plus ancienne des représentations régionales de la C.F.H.M.

Les membres du groupe de travail sur le "Patrimoine maritime" font part de l'avancement de certaines réalisations :

- M. Y. Laget pour le "ciotaden" et la "bette" de régates,
- M. Ph. Rigaud pour l'"allège" d'Arles,
- M. G. Bergoin pour la "pilotine" de Marseille.

Par ailleurs, M. P. de Geoffroy a fourni d'intéressantes précisions concernant la prochaine venue à Bordeaux du *Colbert*.

M. Y. Saint-Martin fait le point pour le groupe de travail sur les officiers de la Marine dans l'expansion coloniale française. Grâce à la compréhension active du service des Archives de la Marine à Vincennes, de son chef le contre-amiral Kessler, et à la diligence de Madame Astorkia, conservateur des Archives de la Marine à Toulon, et membre du groupe de travail, ce dernier a déjà pu mener à bien le dépouillement d'une quarantaine de dossiers personnels d'officiers ; d'autres sont demandés et attendus. Le rythme de deux envois par mois est à peu près observé ; les chercheurs les plus proches, utilisant une grille standard de renseignements, élaborée par le docteur Bois, traitent les dossiers dès leur arrivée. De son côté, M. Boyer a examiné une vingtaine de dossiers au cours de récents déplacements parisiens. On peut espérer voir cette phase capitale de prospection se terminer au début de l'été 1992. Des compléments

seront à rechercher, principalement aux Archives d'outre-mer à Aix-en-Provence. Enfin, la récapitulation des rapports, articles et ouvrages publiés par ces officiers, celle des traités qu'ils ont conclus et qui ont été ratifiés par les gouvernements de la France, représente une phase non négligeable de dépouillement en bibliothèque. Ici encore, Toulon pourra fournir une copieuse documentation que Madame Astorkia se propose d'explorer elle-même.

Un tour de table a permis à chacun des participants de préciser ses orientations en matière de recherche historique. Le docteur Baixe a rendu compte du XXIIIème Festival international du film maritime et d'exploration qui s'est tenu du 13 au 17 novembre 1991 à Toulon centré sur la grande aventure des bathyscaphes.

Les membres sont informés de la tenue d'une table ronde "Marseille sur les routes de la soie" organisée par les Universités, de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence les 18 et 19 mai et de la conférence de Ph. Rigaud "Marins et Turcs sur les côtes provençales" à la citadelle de Villefranche le 7 août prochain dans le cadre de journées dirigées par M. G.A. Jager.

Soulignons la parution récente aux Editions Henri Veyrier, collection Kronos, des actes du colloque organisé par la Délégation "Méditerranée" à Toulon en 1987 sous forme d'un volume de 450 pages intitulé *Guerre et Commerce en Méditerranée, IXe-XXe siècles*.

Patrick BOULANGER

## Délégation régionale de Normandie

Au Havre, une rencontre d'historiens sur les dix siècles de relations entre les Normands et les Amériques.

Les samedi 21 et dimanche 22 novembre 1992, la Représentation Normandie de la Commission française d'histoire maritime et le Centre havrais de Recherche historique organisent, avec le concours de la municipalité et du port autonome du Havre, un colloque sur *Les Normands et les Amériques*.

Nous ne vous ferons pas accroire que Christophe Colomb était originaire de... Normandie ! Mais il ne semble pas exagéré de prétendre que les Normands ont joué un rôle essentiel dans la découverte, l'exploration et le peuplement du Nouveau-Monde, de Terre-Neuve au Brésil. C'est ce rôle que nous essayerons d'évoquer lors de deux journées de rencontre et de discussion, avec le concours d'une quinzaine d'universitaires et d'érudits, qui partiront des Vikings pour aboutir aux compagnies de navigation transatlantique.

Outre le programme des communications, nous avons prévu une visite des installations du port du Havre. Rendez-vous au Havre, les 21-22 novembre pour traverser dix siècles de relations entre les Normands et les Amériques.

Le colloque se tiendra dans la salle de conférence du Port autonome du Havre, Terre-plein de la Barre, et débutera le samedi 21 novembre à 10 heures.

Les droits d'inscription (y compris la visite et la réception de bienvenue) sont fixés à 100 F (50 F pour les membres de la Commission française d'histoire maritime ou du Centre havrais de Recherche historique). Pour tous renseignements et inscriptions, écrire à :

Centre havrais de Recherche historique  
Fort de Tourneville  
55, rue du 329e  
76620 LE HAVRE

Philippe MANNEVILLE et André ZYSBERG

## ARCHIVES

### Rechercher les sources françaises de l'histoire canadienne : une mission des Archives nationales du Canada

par Raymonde Litalien  
représentant en France des Archives nationales du Canada

Colonisé d'abord par la France puis par l'Angleterre, le Canada, pendant près de trois siècles, ne fut pas en mesure d'assurer la conservation de l'intégralité de ses archives surtout de celles, majoritaires, restées dans les métropoles. Quand le Canada eut besoin de ces documents pour la gestion de sa vie politique, juridique ou même pour écrire son histoire, il dut retourner chez ses anciens colonisateurs et envisager la reproduction des textes jugés essentiels. En l'absence de toute autre technique, la transcription d'archives sera l'unique façon d'acquérir les textes identifiés, depuis le dix-neuvième siècle jusqu'à la seconde guerre mondiale, soit un total de 450 000 pages. Par la suite, le microfilm permettra de reproduire une sélection plus large de documents, souvent des articles et des séries entières, ce qui donnera un total d'environ deux millions de pages. Menée parfois par des personnes isolées mais plus souvent et plus durablement par des institutions officielles, la recherche d'archives à l'extérieur du Canada a répondu à des attentes de nature politique ou administrative de même qu'à celles de chercheurs soucieux d'exactitude historique.

*Avant 1872, conservation et collecte des archives du "Régime français"*

1872 marque la création, par le jeune gouvernement fédéral canadien<sup>1</sup>, de l'institution des Archives publiques du Canada, chargées d'abord et avant tout de rassembler les archives dispersées et de les conserver en bon état. A cette date, le Canada se trouvait sous domination anglaise depuis le traité de Paris de 1763 qui avait mis fin à la guerre de Sept-Ans et à une

1. En 1867, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique créa la Confédération des provinces canadiennes.

colonisation française d'un siècle et demi en Amérique du Nord. Les archives coloniales conservées en Angleterre firent évidemment l'objet d'investigations, d'inventaires et de collections de même que celles qui n'avaient jamais quitté la France ou qui y étaient retournées ; c'est de ces dernières dont nous traiterons ici.

Le texte de la capitulation de Montréal (1760) avait autorisé le départ en France d'une large partie des archives canadiennes :

"Les papiers du gouvernement resteront sans exception au pouvoir du marquis de Vaudreuil [gouverneur général de la Nouvelle-France] et passeront en France avec lui ; ces papiers ne pourront être visités sous aucun prétexte que ce soit [...]. Les papiers de l'intendance, des bureaux du contrôle de la Marine, des trésoriers anciens et nouveau, des magasins du roi, du bureau du Domaine et des forges de Saint-Maurice, resteront au pouvoir de M. Bigot, intendant, et ils seront embarqués pour la France dans le vaisseau où il passera ; ces papiers ne seront point visités [...]. Les registres et autres papiers du conseil supérieur de Québec, de la prévôté et amirauté de la même ville, ceux des juridictions royales des Trois-Rivières et de Montréal, ceux des juridictions seigneuriales de la colonie, les minutes des actes des notaires des villes et des campagnes, et généralement les actes et autres papiers qui peuvent servir à justifier l'état et la fortune des citoyens resteront dans la colonie et dans les greffes des juridictions dont ces papiers dépendent." <sup>2</sup>

Le gouverneur général Vaudreuil et l'intendant Bigot firent effectivement passer en France la plus grande partie des archives autorisées par la capitulation de Montréal. En 1763, le traité de Paris, par son article 22, faisait marche arrière en réclamant, dans les quatre mois, la restitution de "tous les papiers, lettres, documents et archives qui se sont trouvés dans les pays, terres, villes et places [...] en quelque lieu que lesdits papiers ou documents puissent se trouver". La plus grande partie de ces archives ayant déjà quitté la colonie, cet article du traité de Paris resta lettre morte.

Les archives françaises restées au Canada furent largement utilisées. Le nouveau gouvernement procéda même à plusieurs publications d'inventaires et de documents originaux<sup>3</sup>. Pendant trois quarts de siècle,

2. *Documents concernant l'histoire constitutionnelle du Canada, 1759-1791*, choisis et publiés avec notes par Adam Shortt et Arthur G. Doughty, Archives canadiennes, Ottawa, 1911, 704 p.

3. *Anciennes Archives françaises ou Extrait des minutes du Conseil qui concernent les registres du Canada lorsqu'il était sous le gouvernement de France*, Québec, S. Neilson, 1791, 49 p. puis : *Edits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'Etat du roi concernant le Canada*, Québec, 3 vol., 1803-1806 ; rééd. : 1854-1856.

à tous les niveaux de l'administration publique ainsi que des affaires, on y rechercha les éléments de base de la pratique du droit et en particulier la justification des droits de propriété. L'insuffisance des sources documentaires apparut toutefois très rapidement ; aussi, en 1824, le gouverneur Lord Dorchester (1724-1808), fondateur de la Quebec Literary and Historical Society, confia à ce groupe la mission de poursuivre les recherches sur l'histoire primitive du Canada, de recueillir les anciens manuscrits et de les publier.

Les premières tentatives, en 1835 et en 1836, de recherche dans les archives françaises à Paris, furent peu fructueuses ; l'abbé John Holmes (1799-1852), professeur au Séminaire de Québec et premier mandataire de la SLHQ, n'obtint rien du ministère de la Marine où on lui affirma, en 1836, que tout ce qu'il cherchait avait brûlé durant la Révolution. Par contre, il eut accès au département des Manuscrits de la Bibliothèque nationale et fit transcrire quelques pièces sur la colonie du Canada, textes qui furent par la suite publiés par la SLHQ. Lord Durham (1792-1840) eut plus de succès avec les archives de la Marine en 1838 car il s'y procura quelques copies de manuscrits jugés utiles au gouvernement du pays dont il allait prendre la responsabilité. Ces textes furent ainsi ajoutés à ceux de l'abbé Holmes puis édités par la SLHQ en 1840.

Le même besoin de retrouver leurs sources s'était fait sentir chez les historiens américains qui, depuis le début du XIXe siècle, avaient déjà effectué plusieurs séjours de recherche d'archives en Europe. John Romeyn Brodhead (1814-1873), chargé de mission en 1841 par la législature de l'Etat de New York, copia des documents en Hollande, en Angleterre puis en France. En juillet 1844, il rapporta dix-sept volumes de copies soit environ 6 000 pièces qui firent l'objet d'une publication<sup>4</sup>. Les documents recueillis par Brodhead furent recopiés dès leur arrivée aux Etats-Unis, à la demande de la SLHQ, par un envoyé du Parlement de Québec à Albany, Félix Glackemeyer (1816-1855), entre 1845 et 1847.

Avec le parlementaire en exil Louis-Joseph Papineau (1786-1871), la copie de documents français relatifs au Canada va s'intensifier et entrer dans une ère de continuité. Papineau avait été accusé de "crime de haute trahison" pour avoir contribué, en 1837, au soulèvement nationaliste des Canadiens contre le gouvernement anglais. Pour éviter la condamnation, il s'était enfui dans le pays voisin avant de passer en France où, en 1843, il

4. *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York, Procured in Holland England and France* by John Romeyn Brodhead, esq. Ed. by E.B. O'Callaghan, Albany, Weed, Parsons and Company, 1855.

demanda une autorisation d'accès aux archives de la Marine afin de "puiser à une source pure et abondante. Cette faveur a, récemment, été plusieurs fois accordée à d'estimables citoyens des Etats-Unis : j'espère qu'elle pourra aussi être étendue à quelqu'un qui ne peut chercher dans ces matériaux que des témoignages utiles et honorables à ses compatriotes canadiens et à ses ancêtres français."<sup>5</sup>

Louis-Joseph Papineau obtint l'autorisation demandée et, du côté canadien, vit ses recherches confirmées et encouragées par le nouveau gouvernement élu après l'Acte d'Union qui, le 8 avril 1845, vota deux cents louis pour lui permettre de poursuivre les copies d'archives en France. Jusqu'à son retour au Canada, le 15 septembre 1845, Papineau sélectionna le maximum de documents dans les fonds de la Marine et en fit faire la transcription, grâce à la collaboration d'archivistes français comme Pierre Margry (1818-1894).

A partir de 1851, la bibliothèque de la Chambre d'Assemblée joignit ses efforts à ceux de la Société littéraire et historique de Québec dans son entreprise de récupération du patrimoine archivistique canadien : historiens, bibliothécaires, dessinateurs furent envoyés à Paris pour copier manuscrits, cartes et plans relatifs à l'ancienne colonie du Canada. La bibliothèque du Parlement canadien reste, jusqu'à ce jour, dépositaire des manuscrits transcrits avant 1872. Installée à Ottawa depuis 1865, elle joua un rôle fondamental dans l'établissement d'un système de conservation et de collecte d'archives.

La première vague de collecte d'archives françaises avait fait prendre conscience aux chercheurs canadiens de la diversité, de la dispersion et de l'étendue des fonds contenant des documents essentiels à leur histoire. Si le ministère de la Marine et la Bibliothèque nationale avaient été les principales institutions visitées, il restait encore à explorer un très grand nombre de dépôts.

#### *1872-1945 : transcription d'un vaste éventail de documents d'intérêt canadien*

"Rassembler les archives dispersées concernant l'histoire du Canada et les conserver en bon état" fut la fonction principale attribuée, en 1872, à Douglas Brymner (1823-1902), premier archiviste fédéral. Les Archives publiques du Canada ne furent donc pas, au départ, chargées des documents du nouveau gouvernement ; ce n'est qu'en 1912 qu'elles reçurent la

5. Lettre de Louis-Joseph Papineau au ministre de la Marine, 20 février 1843, Bibliothèque nationale, MMS, Fonds Margry, N.A.F. 9268, fol. 30-31, copie.

responsabilité des papiers produits par l'Etat. Entre temps et par la suite, elles s'attachèrent avec insistance à la recherche des traces écrites du passé de leur pays.

Dès 1873, une mission fut expédiée en Angleterre et en France : l'abbé Hospice Anthelme Verreau (1828-1901), alors principal de l'École normale de Montréal, fut chargé d'une enquête en vue de l'établissement d'un programme couvrant l'ensemble des archives à explorer. En 1874, son rapport recommandait, pour la première fois, le dépouillement systématique de plusieurs dépôts parisiens ainsi que de plusieurs autres situés en province ; il avait même effectué quelques fructueuses investigations dans les archives du Vatican, de la Belgique et de la Russie. L'abbé Verreau venait de tracer un plan de travail aux chercheurs canadiens qui s'en inspireront pendant plus d'un siècle. Ce premier programme sera, par la suite, de nombreuses fois repris, étoffé et précisé mais les bases resteront valables jusqu'à ce jour.

Les Archives publiques du Canada, en 1883, enverront leur premier délégué en France dans la personne de Joseph Marmette (1844-1895), archiviste fédéral-adjoint, avec mission de se concentrer d'abord sur les fonds du ministère de la Marine. Pour ne pas recommencer les transcriptions effectuées depuis bientôt cinquante ans, Marmette choisira d'établir des listes de pièces retenues dans chaque article dépouillé ; il rédigea ainsi les premiers d'une longue série d'inventaires analytiques de documents sélectionnés en France par les Archives du Canada. Par la suite et durant toute la première moitié du XXe siècle, les archivistes canadiens succéderont dans les dépôts de la Marine, aussi bien à Paris que dans les ports, aux Archives nationales et dans quelques départements. Leur mission restera l'identification et la transcription des documents jugés prioritaires pour l'histoire du Canada. Dans cette tâche, ils seront guidés par les archivistes français et assistés de copistes dont les travaux seront révisés attentivement et tout aussi soigneusement corrigés et mis au point.

Au cours de cette ambitieuse entreprise de collecte de documents d'intérêt canadien, les archivistes furent souvent envahis par des problèmes apparemment insolubles : après avoir écumé les riches archives administratives de la Marine et des Colonies, faut-il s'arrêter ou au contraire entreprendre le dépouillement de toute série susceptible de documenter la vie économique, familiale et sociale des pionniers canadiens ? Les inventaires sélectifs sont, de toute évidence, insatisfaisants pour les chercheurs nord-américains qui ont difficilement accès aux textes intégraux, mais, comment arriver à transcrire les kilomètres d'archives françaises relatives à l'Amérique du Nord ? La transcription des documents soulève souvent des doutes, chez l'utilisateur qui souhaiterait vive-

ment, mais en vain, voir lever ses incertitudes en consultant un original qui traverse rarement l'Atlantique et dont la reproduction photographique est encore cas d'exception.

Conscientes de l'ampleur de la tâche à accomplir et de l'insuffisance relative des résultats, les Archives publiques du Canada engrangèrent toutefois, pendant environ un siècle de recherche, 450 000 pages de transcriptions de documents en attendant l'avènement de techniques plus performantes.

#### *1946-?. : L'ère du microfilm*

Après la seconde guerre mondiale, le développement rapide de la microphotographie apportera la solution attendue aux problèmes de copie d'archives. Le microfilm permettra désormais une reproduction fidèle des originaux, une réelle rapidité d'exécution comparativement à la transcription manuelle et un espace réduit d'entreposage. D'aucuns regrettèrent toutefois les copies manuscrites, d'une lecture plus facile que les originaux du XVIIe siècle souvent hermétiques aux chercheurs peu versés en paléographie, et continueront de consulter discrètement les transcriptions.

Les fonds des Colonies et de la Marine, déposés aux Archives nationales de France furent naturellement les premiers microfilmés selon une sélection aussi large que possible, compte tenu des restrictions imposées par les ministères responsables. Jusqu'à la fin des années 1970, en effet, les directeurs de services d'archives étaient réticents à l'idée que certains de leurs fonds soient en quelque sorte exportés à l'étranger, consultés, utilisés dans des thèses et des publications, sans que l'institution dépositaire puisse exercer quel que contrôle que ce soit sur leur exploitation. Une fois levées ces réserves, à l'occasion de la loi sur les Archives de France (1979), les séries de la Marine et des Colonies portant majoritairement sur la Nouvelle-France furent microfilmées dans leur entier.

Si le microfilm d'archives exige moins de temps et moins d'expertise que la transcription, il n'est pas pour autant un jeu d'enfant et demande une préparation appropriée de la part de l'archiviste : les documents doivent être placés en ordre parfait, suivant les cotes, car la reproduction sur film les fige pour longtemps. Aussi, le classement chronologique ou thématique des dossiers constitués de feuillets libres doit presque toujours être revu et mis au point. Il n'est pas rare non plus qu'un programme de microfilmage soit l'occasion, pour l'archiviste responsable d'un fonds, de reprendre des lots d'archives laissées depuis longtemps en vrac et de compléter ainsi le classement de certaines séries, de préciser l'inventaire ou le

répertoire et d'en parfaire l'introduction. L'archiviste canadien sera alors le premier bénéficiaire de la mise à jour du classement et de l'instrument de recherche du fonds dont il a commandé le microfilm qu'il devra toutefois attendre aussi longtemps que le travail archivistique ne sera pas terminé.

Le microfilmage d'archives présente aussi des problèmes techniques très contraignants. Un équipement sophistiqué s'impose pour le microfilm de documents anciens, de dimensions diverses, correspondant rarement aux normes actuelles, dont l'écriture n'est pas uniformément contrastée, souvent froissés, poussiéreux ou marqués par d'autres taches ou par des trous de vermine. L'appareil devra permettre des ajustements précis au format, à l'épaisseur des registres, aux différences dans les dégradés de couleurs des manuscrits. L'opérateur doit être très vigilant pour assurer la netteté de l'image, ne négliger aucun détail utile comme un chiffre sur le rebord d'une page ou des caractères dans la pliure centrale d'un registre.

Les programmes de microfilmage des Archives du Canada ont été, de tout temps, soumis aux conditions techniques existant dans les dépôts français ainsi qu'à la disponibilité professionnelle des archivistes et des techniciens. Si, dans l'ensemble, les documents sélectionnés ont pu être microfilmés correctement, il a fallu parfois renoncer à certains projets ou les reporter indéfiniment à cause de l'absence de services de microfilm ou de la qualité inadéquate des premières bobines effectuées. Compte tenu de ces multiples contingences, environ trois mille bobines, contenant une moyenne de sept cents pages de documents chacune, ont tout de même été obtenues des dépôts français d'archives publiques ou privées.

Ce sont évidemment les archives conservées à Paris qui ont été, en priorité, l'objet de microfilms et, en particulier, comme pour les transcriptions, celles de la Marine et des Colonies conservées aux Archives nationales de France, rue des Francs-Bourgeois. A titre indicatif de l'importance volumétrique des séries microfilmées, de la série Marine B 4, *Campagnes*, on a tiré 285 bobines, de Marine C 7, *Personnel*, 14 bobines ; par ailleurs, du fonds des Colonies, de la série B, *Correspondance au départ*, 194 bobines, de la série C 11 A, *Correspondance à l'arrivée, Canada*, 128 bobines, de la série D 2 C, *Troupes des colonies*, 22 bobines et ainsi de suite pour les autres séries qui ont été dépouillées en entier et dans lesquelles se trouvaient presque toujours au moins quelques pièces à microfilmer<sup>6</sup>.

6. *L'Inventaire général des Manuscrits*, édité par les Archives publiques du Canada, à Ottawa, en 1971, vol. 1, MG1-MG7, fait un relevé de tous les documents d'origine française, provenant, soit des dépôts français, soit des dépôts canadiens. Cet inventaire est remis à jour à chaque nouvelle acquisition.

D'autres sous-séries de la Marine et des Colonies, conservées hors du dépôt central ont aussi fait l'objet de copies. Ainsi, aux Archives d'Outre-Mer, de Colonies G 2, *Greffes des tribunaux de Louisbourg et du Canada*, ont été tirées 44 bobines ; du Service historique de la Marine, à Vincennes, ont été photographiés de nombreuses cartes et plans, du Dépôt des fortifications des colonies, dont les archives sont dispersées dans plusieurs dépôts, ont aussi été reproduits un grand nombre de documents. Les Archives de la Guerre, sous la responsabilité du Service historique de l'Armée de terre contiennent aussi des documents sur la Nouvelle-France : 27 bobines ont été réalisées à partir des *Archives historiques*. Il faudrait mentionner aussi le département des Manuscrits de la Bibliothèque nationale où les documents utiles, fort dispersés, ont plutôt fait l'objet de transcriptions anciennes que de microfilms et les Archives du ministère des Affaires étrangères où les documents du XIXe siècle surtout, ont fait l'objet de reproductions. Comme il a déjà été mentionné plus haut, les données énoncées ici ne sont pas complètes et fournissent seulement un aperçu des dépôts parisiens fréquentés par les archivistes canadiens et un ordre de grandeur de la quantité des microfilms obtenus.

Parallèlement à ces travaux de microfilmage réalisés à Paris, toujours étalés sur de longues périodes de temps, la recherche d'archives fut menée dans plusieurs dépôts de province. Le choix de travailler dans tel ou tel dépôt était déterminé à partir de son intérêt pour le Canada mais aussi des possibilités d'obtenir des microfilms, généralement plus aléatoires que dans la région parisienne. Ainsi, les dépôts des ports de la Marine du Ponant ne se sont ouverts que très récemment au microfilm ; c'est alors que nous avons pu obtenir les microfilms des rôles d'équipage de l'Inscription maritime de Granville conservés aux Archives du Port de Cherbourg et ceux de Saint-Malo déposés aux Archives du Port de Brest. Les riches archives du Port de Rochefort, qui ont fait l'objet d'importantes transcriptions pourront bientôt, semble-t-il, être microfilmées.

Dans les dépôts d'archives départementales et municipales, les pièces d'intérêt canadien sont généralement d'une autre nature et plus dispersées. Faisant partie des minutes notariales ou des séries sur le commerce, les documents rendent compte de la vie privée des individus et de petites sociétés plutôt que des activités des institutions administratives de la colonie. Malgré leur caractère parcellaire, ils sont souvent l'unique moyen, pour le chercheur en histoire canadienne, de comprendre le rôle joué par certaines personnes dans la vie publique et la formation d'une nouvelle société, distante et progressivement distincte de la métropole. C'est ce qui justifie et motive les Archives nationales du Canada dans la conduite de

projets de dépouillements d'archives qui s'étendent souvent sur de nombreuses années. Elles accordent toutefois la priorité au dépouillement de séries qui, après sondages, semblent offrir environ 10% de documents divers d'intérêt canadien. Une moins forte proportion ou le caractère répétitif des documents sélectionnés peut faire renoncer à un dépouillement.

Les documents sont microfilmés à partir de deux méthodes différentes : les articles ou les séries entières sont microfilmés si une proportion suffisante de documents relatifs au Canada y invite ; dans ce cas, on établit un répertoire numérique des articles mais on ne fait pas l'inventaire analytique des pièces, comme ce fut le cas des rôles d'équipage de l'Inscription maritime de Granville et de celle de Saint-Malo. Autrement, les séries choisies sont entièrement dépouillées, chaque pièce concernant le Canada fait l'objet d'une analyse et est ensuite microfilmée. Cette seconde façon de procéder est nécessaire dans le cas de fonds dont l'objet et la nature des documents est très variable, comme les archives des amirautés et les minutes notariales ; leur exploitation oblige évidemment à y consacrer beaucoup de temps mais est souvent l'occasion d'une meilleure connaissance des institutions et d'une collecte plus abondante, par recoupements, d'archives utiles. Dans plusieurs cas, ces dépouillements ont donné lieu à l'établissement de guides de recherche comme celui qui a été préparé à partir du fonds de l'amirauté de Guyenne conservé aux Archives départementales de la Gironde, à Bordeaux<sup>7</sup>.

Une fois les microfilms expédiés aux Archives nationales du Canada, à Ottawa, une copie est automatiquement transmise aux Archives nationales du Québec, à Québec ainsi qu'au Centre d'études canadiennes, à Moncton, au Nouveau-Brunswick, conformément à un accord préalable avec les Archives de France. Les autres dépôts canadiens qui souhaitent certains microfilms peuvent les obtenir sous forme d'achat ou de prêt.

#### *Les projets en cours*

Une équipe de sept personnes travaille actuellement sur les archives de six dépôts différents. A Paris, aux Archives nationales, la série Marine A 1, *Actes du pouvoir souverain* a fait l'objet d'un inventaire analytique complet qui est en cours de publication par le Service historique de la Marine.

7. *L'Amirauté de Guyenne, source de l'histoire de la Nouvelle-France*, Guide de recherche par Nicole Chamberland, Jane McLeod, Christine Turgeon sous la direction de Raymonde Litalien, Paris, 1992.

Conservée à Vincennes, la série S, contenant aussi des édits et des ordonnances de la Marine, a par la suite été entièrement analysée ; son inventaire pourra être publié en complément de la série Marine A 1.

Dans le département de la Charente-Maritime, le dépouillement des minutes de certains notaires de La Rochelle et de Rochefort, aux XVIIe et XVIIIe siècles est en cours ; le microfilm est déjà en partie réalisé. Leur contenu couvre un vaste éventail de sujets, du contrat de grosse aventure pour une expédition de pêche à l'avitaillement d'un navire du roi destiné à Québec, en passant par l'engagement d'ouvriers et les testaments d'administrateurs coloniaux. Plus de trois mille actes ont déjà été identifiés et quelques autres notaires semblent encore offrir une documentation suffisamment intéressante pour que la recherche se poursuive. Aux archives du Port de Rochefort, les séries déjà examinées et transcrites partiellement devraient pouvoir être microfilmées.

Dans le département du Calvados, le fonds de l'amirauté de Honfleur a retenu l'attention : ses 739 articles, dont certains datent des années 1630 apportent un complément apprécié à la documentation sur les compagnies de commerce responsables de la jeune colonie ainsi que d'abondantes informations sur le commerce de la pêche à la morue. Un inventaire analytique de plus de 8 000 pièces sélectionnées a déjà été effectué et se poursuit. Le microfilm reproduira des articles dans leur entier et non pas seulement des documents sélectionnés ; il s'étendra vraisemblablement sur plusieurs années et une copie devrait rester aux Archives départementales du Calvados, à Caen.

Dans le département de la Seine-Maritime, une entreprise de longue durée a permis de mener à terme un projet ancien : le dépouillement complet du tabellionage de Rouen et du Havre au XVIe siècle et la sélection de plus de 3600 actes sur les relations entre ces deux faces de l'Atlantique, avant la colonisation proprement dite. Le microfilm, là encore, des articles entiers, se poursuivra sur plusieurs années. Le tabellionage du Havre au XVIIe siècle, en cours de dépouillement, apporte aussi, comme l'amirauté de Honfleur, des documents importants sur les compagnies de commerce au Canada, dans les années 1650, comblant là des lacunes souvent déplorées par les historiens.

Ces dépôts, comme ceux dans lesquels les Archives du Canada ont travaillé précédemment, conservent une copie du microfilm des articles reproduits dans leur intégralité. Ainsi, ceux des rôles d'équipage de Saint-Malo et ceux de Granville sont conservés au Service historique de la Marine à Vincennes. D'ailleurs, la tendance est au microfilmage d'articles et même de séries entières, plutôt que de documents sélectionnés, ceci afin

d'éviter la multiplication des manipulations de documents fragiles et de mener en seule fois cette opération longue, coûteuse et délicate. C'est souvent l'occasion, pour les dépôts, d'un microfilmage de sécurité de séries, qui sont par la suite retirées de la circulation, comme c'est le cas, actuellement, pour le fonds du Tabellionage de Rouen. Plus mobiles que les cartons et registres originaux, ces copies peuvent circuler librement, être prêtées ou faire partie de programmes d'échanges. Ils favorisent ainsi un plus large accès au contenu des documents, non seulement à l'étranger, mais aussi en France. Une copie des instruments de recherche réalisés par les Archives du Canada est évidemment remise aux dépôts responsables des archives inventoriées.

Menée d'abord à des fins purement nord-américaines, la collecte de documents français par les archivistes canadiens, a non seulement retrouvé plus de deux millions de documents mais aussi, tout au long de son histoire, agi comme vecteur de communication et d'échanges entre archivistes et historiens, des deux côtés de l'Atlantique nord.

#### Sources

*Guide des sources d'archives sur le Canada français, au Canada*, Archives publiques du Canada, Ottawa, 1975, 195 pages. Disponible aux Archives nationales du Canada, 395, Wellington, Ottawa, K1A 0N3, Ontario, Canada

*Guide des sources d'archives de l'histoire du Canada conservées en France*, Archives publiques du Canada, Ottawa, 1982, 157 pages. Disponible à l'adresse ci-dessus ainsi qu'aux Archives nationales du Canada, Bureau de Paris, 35, Av. Montaigne, 75008, Paris, Tel. : 44.43.32.97.

*Inventaire général des Manuscrits, MG1-MG7*, Division des Manuscrits, Archives nationales du Canada, 1ère édition : 1971. L'édition mise à jour peut être consultée aux deux adresses ci-dessus.

## ASSOCIATIONS AMIES

### Comité marocain d'histoire maritime

Le Professeur Jean-Louis Miège, professeur émérite à l'Université de Provence, membre de l'Académie des Sciences d'Outre-mer, nous a communiqué les informations suivantes en mars 1992.

a) Existence d'un séminaire Ecole des Hautes Etudes en Sciences sociales/ C.C.M. portant sur *Les mouvements maritimes entre Marseille et les colonies aux XIXème et XXème siècles*. Parmi les thèmes abordés, retenons la communication de J.L. Miège : « La navigation entre Marseille et le Maroc de 1692 à 1912, d'après le dépouillement exhaustif des statistiques de la Chambre de commerce de Marseille (1692-1912), des Registres de la santé (1709-1840) », à paraître in n° 2 de la *Revue d'Histoire Le Maroc et la mer, Maroc-Europe*, publiée à Rabat.

b) Création d'un Comité marocain d'histoire maritime, constitué d'universitaires marocains, fondé sur le modèle de celui créé en 1956 par J.L. Miège qui a donné lieu à la publication de onze bulletins.

c) Tenue à Marrakech en janvier 1990 d'un premier Colloque d'histoire maritime dont les Actes viennent d'être publiés sous le titre *Le Maroc et l'Atlantique*, édités à la Faculté des Lettres de Rabat.

d) Tenue à Tétouan en novembre 1992 d'un second colloque sur La navigation et le commerce de la ville aux XVIIIème et XIXème siècles.

Pour toute information complémentaire, contacter J.-L. Miège, à l'adresse indiquée dans notre *Annuaire*.

Jean-Louis MIÈGE

### Commission d'histoire de la société des Cincinnati

La commission d'Histoire de la Société des Cincinnati de France a été créée en 1988 par l'actuel président, le colonel François de Castries.

Elle a réalisé les ouvrages suivants :

*La France et l'Amérique du XVIème au XXème siècle.*

*Rochambeau (1725-1807).*

*De Grasse (1722-1788).*

Imprimés par l'imprimerie du Vivarais à Annonay.

Un quatrième ouvrage : *François - Marie d'Abouville (1730-1817)* est achevé depuis plusieurs mois et sera imprimé à l'automne 1992.

Les membres de la commission sont :

Gérard de Colbert, membre de la Commission française d'histoire maritime

Christian de la Jonquière, membre de la Commission française d'histoire maritime, auteur de *Les Officiers de Marine aux Cincinnati*.

Jean du Moulin de Labarthète, capitaine de corvette (E.R.), auteur de *Des marins dans la tourmente*, Nouvelles éditions latines, 1991.

Le président est :

Gérard de la Mardière, docteur en Histoire, membre de la Commission française d'histoire militaire, membre de la Commission française d'histoire maritime.

### Association des Amis du Vieux Guérigny 1992 : l'année La Chaussade

Les Forges de La Chaussade, installées dans la Nièvre et particulièrement à Guérigny, constituaient au XVIIIème siècle une importante manufacture pour la fourniture des ancrs et des fers pour la Marine. Elles doivent leur développement à Jacques Masson puis à son gendre Pierre Babaud de La Chaussade (né à Bellac le 27 septembre 1706 et décédé à Paris le 15 août 1792).

En 1781, l'établissement sera acheté par le Roi. A partir de 1793 il sera géré par le ministre de la Marine.

La personnalité et l'œuvre de Pierre Babaud de La Chaussade reste en fin de compte insuffisamment connue aujourd'hui. C'est pourquoi, l'association des Amis du Vieux Guérigny (siège : Mairie 58130 Guérigny), à l'occasion du bicentenaire de sa mort, a décidé de consacrer l'année 1992 à ce Maître de Forge et fournisseurs des ancrs et fers pour le service de la Marine royale et la compagnie des Indes.

Diverses manifestations ont été prévues au cours de l'année 1992 parmi lesquelles une exposition et un colloque.

Les bâtiments des anciennes forges de La Chaussade à Guérigny (inscrits ou classés à l'inventaire des Monuments historiques) ont accueilli du 27 juin au 20 septembre, une exposition intitulée "le XVIIIème siècle : l'âge d'or des Maîtres de forges avec comme sous-titre "sur les pas de M. de La Chaussade". Il s'agira d'évoquer cette époque qui reposait sur le minerai, le charbon de bois et l'énergie hydraulique et spécialement l'œuvre de Pierre Babaud de La Chaussade avec des maquettes de bateaux, des machines, des plans... La reconstitution d'une forge aux ancrs au 1/15ème d'après l'*Encyclopédie* figurera à côté d'objets ayant appartenu à M. de La Chaussade.

Le colloque La Chaussade, organisé par le conseil scientifique du Vieux Guérigny s'est déroulé le samedi 19 septembre 1992. Cette journée d'étude avait pour thème :

- Pierre Babaud de La Chaussade, sa famille, ses associés, son entreprise, la construction navale.
- Le patrimoine immobilier des Forges de La Chaussade, son devenir, ses réutilisations successives.

- La situation administrative et économique du Nivernais à la fin de l'ancien régime.

Les communications ont été présentées dans la Maison Jeunesse Culture Loisirs à Guérigny (qui est un ancien bâtiment des forges de La Chaussade). Les travaux seront bientôt publiés dans les actes du colloque au cours de 1993. Un dîner au château de Bizy appartenant à une descendante de l'illustre maître de forges a clôturé cette manifestation.

Rappelons que depuis septembre 1991, une flamme philatélique apposée à la poste de Guérigny rappelle fort opportunément ces manifestations.

Informations dues à l'obligeance  
de Martine ACERRA et de Jacques GAY

## MARINE ET ART

### **Création d'un Centre de documentation maritime au Musée d'Art et d'Histoire militaires de l'Empéri à Salon-de-Provence**

Le Musée d'Art et d'Histoire militaires de l'Empéri, à Salon-de-Provence, outre ses remarquables collections d'objets sur l'histoire militaire française depuis Louis XIV, possède un Centre de documentation militaire composé d'une bibliothèque de vingt mille volumes, de cartons d'archives et d'une collection unique de suites iconographiques ainsi que d'une photothèque.

Ce Centre de documentation militaire, aujourd'hui de réputation internationale, vient de s'enrichir d'un apport important d'ouvrages et de documents sur tous les sujets de la mer que vient de lui offrir généreusement un historien de la Marine, ce qui permet la création d'un Centre de documentation maritime.

L'histoire de la découverte du monde par l'exploration des océans, de la navigation, celle des conflits sur mer au cours des siècles, la description et l'évolution des navires, de la pirogue polynésienne au sous-marin nucléaire, la vie des marins, l'histoire des côtes, des ports, toutes questions maritimes sont étudiées au travers des ouvrages ainsi réunis, livres en français et en langues étrangères, notamment en anglais, allemand, espagnol et italien.

Le Musée de l'Empéri tient cette abondante documentation à la disposition des chercheurs, étudiants, marins et anciens marins et de tous ceux qui s'intéressent aux problèmes de la Mer.

Pour assurer le meilleur accueil sur place, une prise de contact préalable est souhaitée, soit en écrivant au Conservateur du Musée, M. Raoul Brunon, Château de l'Empéri - 13300 Salon-de-Provence, soit en téléphonant au 90.56.22.36.

JEAN MEIRAT, Menton

## La cinémathèque mondiale de la mer et de l'exploration

par le Docteur Jacques-Henri Baixe

La conservation des films cinématographiques maritimes et d'exploration, en particulier les premiers réalisés après la découverte du cinéma, fait partie de la vocation du Festival International du Film Maritime et d'Exploration fondé en 1959 à Toulon.

La mise en valeur et la préservation de cette documentation qui appartient à notre patrimoine nous incombent.

Les films présentés lors des différents Festivals forment une documentation de près d'un millier de films. Beaucoup primés ou sélectionnés ont été acquis ou donnés à l'association qui en a assuré la diffusion ou la mise à la disposition des spécialistes intéressés.

Cette confrontation par l'image intéresse tous les thèmes maritimes : de l'archéologie à la biologie en passant par la géologie, l'exploration sous-marine, l'exploitation des océans, sans oublier la médecine, les sports nautiques, la fiction ou tout simplement la poésie.

C'est par le Festival qu'a été connue en France, dès 1964, l'aquaculture, lors de la présentation du film japonais "Katei bokujo" : les prés sous la mer.

De nombreuses rencontres avec les thèmes particuliers ont eu lieu dans le cadre du Festival : la dérive des continents, les frontières du monde sous-marin, l'archéologie sous-marine, ses techniques, la pollution, l'exploitation rationnelle des océans, les énergies nouvelles maritimes font partie de ces thèmes.

Les caméras maritimes atteignent des images que l'homme ne peut voir de lui-même et qu'il découvrira plus tard, par l'étude de ces documents.

La caméra sous-marine préfigure la caméra spatiale dont les données seront exploitées par des générations : elle a entamé une course sans entrave dans l'océan intersidéral et l'on peut dire que si le cinéma sous-marin a eu un commencement, il n'aura pas de fin.

Il est donc temps de se pencher sur cette mémoire de la mer que représente la Cinémathèque Mondiale de la Mer et de l'Exploration, non seulement pour la conservation des films cinématographiques, mais encore pour faire revivre et transmettre aux générations futures des documents exceptionnels.

L'entrée dans notre civilisation de ce que Mac Luhan n'hésite pas à considérer comme une nouvelle galaxie – "nous avons, dit-il, quitté la galaxie Gutenberg" – c'est en terme d'histoire des techniques et de leur développement que se situent les efforts, les recherches des témoignages de ceux qui ont pris à cœur de s'intéresser à cette nouvelle mémoire éternelle qu'est le film.

Beaucoup condamnent la mémoire qui est pourtant la trame de nos structures mentales. Elle permet, à partir du moment où l'esprit commence à associer des idées pour en bâtir petit à petit notre logique, de graver les fibres précises des pilotis de notre pensée.

Le film est une mémoire, infaillible témoignage, qui n'a pas besoin de l'entraînement pour se développer comme les muscles avec l'exercice.

"Mon beau navire, ô ma mémoire

Avons-nous assez navigué

Dans une onde mauvaise à boire

Avons-nous assez divagué

De la belle aube au triste noir".

Apollinaire souvent mal cité, se plaint de la mémoire qui lui retrace avec une désolante précision les heures précieuses d'autrefois, images où les hommes ont vu depuis la plus lointaine antiquité le déclin de la vie. Il y a un "avant" et nous savons qu'il y aura un "après".

Certains affectent de mépriser la mémoire car ils ne l'ont pas bien développée. "Beaucoup se plaignent de leur mémoire, mais bien peu de leur raisonnement" pour citer Montaigne.

Il y a plusieurs sortes de mémoires. Il y a d'abord la mémoire acquise. Par l'entraînement, elle peut énormément se développer et certains sujets comme le général de Gaulle ont eu une étonnante facilité d'enregistrement dans leur mémoire.

Beaucoup d'entre nous bénéficient de ce don, ce qui rend de grands services car il suffit quelquefois de la lecture d'un texte pour le retenir.

Il y a aussi la mémoire héréditaire. Celle-ci a souvent été niée et pourtant elle existe chez les langoustes qui depuis dix mille ans, ont gardé le souvenir de la dernière glaciation dans leurs migrations, qu'a su nous présenter un film célèbre du commandant Jean-Yves Cousteau. La sensation de "déjà-vu" que nous connaissons tous, est probablement une forme de cette mémoire héréditaire. Notre mémoire ne se contente pas de recenser les événements déjà survenus. Elle bondit en avant et préfigure le futur. Nous nous persuadons sans peine que ce qui sera ressemblera à ce qui a été : nous ne pouvons pas plus asservir la mémoire que vivre sans elle.

Dans la *Recherche du Temps Perdu*, Marcel Proust a divinisé la mémoire involontaire, la seule qui soit véritablement créatrice et qui permette de conserver et de retenir ce qui est destiné à se corrompre et à disparaître afin d'appréhender par prémonition les délices futurs de l'éternité... Y a-t-il une mémoire involontaire ?

Certains affectent de mépriser la mémoire comme séquelle paralysante ou véritable maladie qu'il faut dépasser : c'est là une variété du rêve qui permet dans un éternel présent de s'ébattre dans l'exhubérance et dans la joie. La mémoire donnant la main à la conscience, certains veulent détruire l'une et l'autre et passent aux drogues pour vaincre la mémoire qui les torture.

C'est une erreur de croire que la mémoire ne peut rien créer et que l'on peut se passer d'elle, surtout à notre époque où l'ordinateur et le film ont pris le relais de la tradition orale. Aurait-on réussi à matérialiser la mémoire, plus encore à rendre la mémoire matérielle ?

Disons seulement que cette mémoire soulage l'esprit humain et lui permet par ces objets fabriqués par son imagination, de nouvelles créations. Ne méprisons pas les services que peuvent nous rendre ces mémoires, comme le film !

Rappelons-nous que la mémoire en qui les Grecs virent autrefois une déesse n'a ni apparence, ni étendue, ni volume, qu'elle relève de l'imaginaire et qu'elle est nécessaire à la puissance créatrice de l'esprit. C'est elle qui apporte par une alchimie secrète et dont nous ne faisons qu'entrevoir les opérations et permet de créer selon ses propres lois les œuvres des génies.

N'entrons pas dans le fond de ce sujet passionnant. Disons seulement que le cinéma est une mémoire éternelle dans la mesure où l'on obtiendra que le film soit indestructible car la mémoire humaine est destructible. Nous naissons avec quelques millions de neurones. Il nous reste donc une grande réserve pour notre mémoire mais en vieillissant, nous perdons quelques millions de neurones par jour. Quel drame lorsque ces neurones que nous perdons sont ceux de la mémoire !

L'avantage du cinéma est de nous présenter des événements dans un éternel présent et c'est bien là l'intérêt de ce nouveau moyen de communication qui modifie peu à peu notre éthique et notre civilisation. "Tout n'est que besoin de communication et de communion" a dit Louis Jouvét, à propos du théâtre. Avec le cinéma, la communication et la communion sont parfaites.

C'est aussi un danger vis-à-vis d'un public non critique qui pense que ce qu'il a vu sur l'écran est vrai : la politique a su s'emparer du cinéma pour faire admettre ses positions et influencer les électeurs, comme une publicité pour une poudre à laver ou une couche-culotte...

Dans l'histoire du cinéma, beaucoup ont considéré au début qu'il s'agissait d'un divertissement de mauvais goût. Louis Lumière lui-même ne croyait pas à l'avenir de son invention qu'il estimait être uniquement une curiosité scientifique.

À l'origine, le cinéma était en effet un moyen d'étude des mouvements, de la vie, des vols d'oiseau, du trot du cheval, de la course du sportif, des mouvements de la bouche pour l'enseignement aux sourds-muets, du trajet d'un projectile. Puis très rapidement, sous la pression des spectateurs qui trouvèrent drôle de revivre sur l'écran ce qu'ils avaient coutume de voir autour d'eux dans la rue ou à "La maison", comme "La sortie des usines", ou le "Goûter de bébé" ou "La sortie d'une barque du port de La Ciotat", s'est développé avec "L'arroseur arrosé" un jouet qui entra dans le domaine de la fiction et devint le grand monstre mercantile du cinéma commercial que l'on sait.

Ce cinéma qui s'est tant développé avec ses dangers dans la fiction, partait pourtant sur une fausse piste tenant le rôle du mage ou d'initiateur se ravalant à celui de manipulation des esprits et de bourrage de crânes, créant toute une pathologie psychiatrique qui n'existait pas vraiment avant l'ère des salles obscures et de la télévision.

En dehors des scientifiques qui utilisèrent le cinéma comme moyen de recherches et d'investigations, comme Painlevé, il y eut un cinéma pur, témoignage de notre temps et de l'exploration qui intéressa les peuples d'Europe qui se sont satisfaits de spectacles familiers sur les autres continents, en Afrique ou en Asie. Des opérateurs furent envoyés en reportage à travers toutes les mers et tous les continents, au début du siècle. C'était les opérateurs de Lumière puis ceux de grandes maisons françaises Pathé et Gaumont. On eut déjà les premiers films maritimes et d'exploration.

On peut même dire que le premier Festival du Film Maritime et d'Exploration a été la première projection du 26 décembre 1896, dans le salon indien de la brasserie du boulevard des Capucines à Paris, projection publique organisée par les frères Lumière. Il y avait en effet au programme le film "Sortie d'une barque du port de La Ciotat", d'une durée de 50 secondes. Ce film nous présente sur un canot deux rameurs passant sous la digue du port avec à leur bord une dame en crinoline. Sur la digue, deux dames en crinoline regardent la scène. La barque sort de la protection de la digue, entre dans les rouleaux de la mer assez forte et se met subitement en travers de la lame.

C'est déjà une aventure, un vrai film au scénario avec suspense, d'autant plus que l'on ne saura jamais la fin du film, on ne saura pas si le canot a chaviré.

Le film, témoin des dernières explorations, est un document extraordinaire contemporain de la période où ont diminué sur la planisphère les taches blanches des terres inconnues. Le cinéma a prêté un appui des plus utiles à l'explorateur qui, après avoir couru des mers hostiles, étudiait les conditions climatiques et géologiques des régions découvertes, les aspects et les reliefs, les mœurs des habitants, le caractère de la faune et de la flore. L'explorateur se doublait d'un savant. Avec la caméra, il travaillait non seulement pour lui mais encore pour tous.

C'est pour cela que dans la nécessité de conserver ce patrimoine, il faut savoir que nous n'avons pas encore tous les moyens qu'auront les générations futures pour l'étudier comme on étudie un site préhistorique. Il n'est pas inutile de rappeler que dans les expéditions maritimes, le médecin était chargé de tenir le journal de bord de l'expédition. Il s'arma souvent de crayons et de pinceaux puis après, d'un appareil photographique à plaque avant d'illustrer ses chroniques par le film, irréfutable document.

Le problème de la conservation des films est important et ce n'est qu'en juin 1943 qu'une Loi a prévu le dépôt légal des "cartes postales illustrées, œuvres photographiques, cinématographiques, phonographiques, mises publiquement en vente, en distribution ou en location". Le décret d'application n'a jamais été promulgué pour les films. C'est seulement le 18 juin 1969 qu'un autre décret a été promulgué "relatif à la conservation des films par le Centre National de la Cinématographie".

Le Service des Archives du Film du C.N.C. installé à Bois d'Arcy depuis quelques années est une première étape dans la sauvegarde des documents mais leur dépôt n'est pas obligatoire et systématique "Dépose qui veut bien" nous indique le directeur des Archives du Film.

D'un autre côté, il ne faut pas oublier l'œuvre de Langlois, fondateur de la Cinémathèque française, installée actuellement au Trocadéro, dans l'aile gauche sous le Musée de l'Homme avec le Musée du Cinéma qu'il a créé. Grâce à la débrouillardise de Langlois, un nombre important de films voués à la destruction ont été sauvés. Il en a achetés, exhumés, hérités et c'est là une œuvre de conservation du patrimoine qui n'a pas tout de suite été perçue par les responsables des affaires culturelles.

Mais il y a une catégorie de films qu'il est difficile de sauver de l'oubli total et de la destruction : ce sont les films maritimes et d'exploration. Les auteurs n'ont pas toujours pu donner une diffusion commerciale importante à leurs œuvres qui ont été quelquefois réduites à un seul exemplaire : l'original. Des projectionnistes ont coupé, monté, transformé les films et certains ont totalement disparu. Ceux-là, on ne les connaît que par les chroniques.

Nous nous livrons à la recherche de ces films spécialisés et nous avons dans ce but créé la Cinémathèque Mondiale de la Mer et de l'Exploration. Nous faisons appel à tous pour essayer de retrouver les documents nécessaires à la constitution de ces archives catégorisées.

Les considérations techniques pour sauver ce patrimoine cinématographique sont importantes : restauration, tirage de contretypes, et même reconstitution du montage initial car souvent les œuvres ont été coupées, utilisées, réduites par les projectionnistes quand ce n'est pas les génériques supprimés – quel sacrilège ! – ou mélangées avec d'autres œuvres : l'histoire du « Napoléon » d'Abel Gance en est une preuve.

Il y a aussi des considérations d'ordre physique ou chimique qui nécessitent des travaux de réparation : de véritables artistes se livrent à cette restauration comparable à celle des tableaux de nos musées.

Le problème le plus important est celui du transfert des films produits avant 1954 sur support nitrate très inflammable, même spontanément, sur un support acétate plus sûr. Combien d'œuvres ont disparu par suite d'incendie ?

L'aspect financier du tirage est un obstacle à la réalisation de la sauvegarde des œuvres. Les productions sur support magnétique (vidéo) ont une vie éphémère : l'Institut National de l'Audiovisuel le sait bien. Il n'a pas un budget suffisant pour retirer tous les cinq ans des œuvres qui disparaissent en se démagnétisant.

Le problème sera peut-être un jour résolu avec l'enregistrement numérique et de nouvelles techniques comme le vidéo disque laser pour lequel nous n'avons pas encore une assez longue expérience.

En attendant, et pour un temps encore long, seule l'image du film du support acétate, conservée dans des conditions climatiques précises, peut prétendre à posséder la vie éternelle.

En cette année de célébration du Patrimoine maritime, nous pensons que le film fait partie de ce patrimoine.

Certes au début du cinéma, on ne prenait pas au sérieux ce moyen d'expression dont on niait la valeur scientifique. Quand Louis Lumière a découvert le pied de biche, il ne savait pas qu'il avait inventé le cinéma. Exactement comme Christophe Colomb qui n'a jamais su qu'il avait découvert l'Amérique.

Pourtant les films de notre Cinémathèque de la Mer et de l'Exploration sont des documents dont la valeur est comparable aux documents écrits.

Les chercheurs y puiseront des renseignements et découvriront comme sur un site préhistorique ce que nous ne savons pas encore percevoir.

## PRIX LITTÉRAIRES

*Nos membres à l'honneur*

- L'Amiral Dupont reçoit le Grand Prix de la Fondation Napoléon.
- Notre ancien président, Hervé Coutau-Bégarie, le Prix de l'Encre de mer.

**Amiral Maurice Dupont, *L'amiral Decrès et Napoléon, Paris, Economica, 1991, 396 p.***

Comme le remarque Etienne Taillemite, "la marine impériale demeure aujourd'hui encore la grande méconnue de l'historiographie napoléonienne."

Ne lui a pas été pardonné le désastre de Trafalgar. On en sera donc pas étonné qu'il ait fallu attendre l'amiral Dupont pour que l'on puisse disposer enfin d'une biographie sérieuse du principal responsable des flottes de l'époque, Decrès.

Fut-il un simple commis ou un grand ministre ? s'interroge l'auteur.

Eut-il une vue d'ensemble des problèmes maritimes du temps ou agit-il de façon empirique ? Pour en juger il faut se méfier des contemporains qui ne semblent pas avoir apprécié ses manières plutôt brutales et son cynisme incontestable. Napoléon est particulièrement sévère ; il reproche à Decrès son hostilité aux idées nouvelles. Mais c'est Napoléon, à lire l'amiral Dupont, qui, malgré de longues traversées, ne paraît rien comprendre à la mer. Qu'il ait réussi l'aller et retour d'Egypte sans tempête et sans abordage lui a fait croire à la facilité des échanges maritimes. En conséquence il prévoit une subtile manœuvre pour s'assurer le passage de la Manche ; il décrète que seront construits cent vaisseaux en cinq ans ; il décide "la guerre au commerce".

Tous ces projets sont cohérents sur le papier, mais le passage à la réalité est moins aisé. La responsabilité en incombe à Decrès qui ne peut faire des miracles. Il manque de moyens financiers, de jeunes cadres et de bases outre mer.

Decrès, selon l'amiral Dupont a commis trois erreurs : non établissement d'un état-major naval au ministère, abandon des bases coloniales, renonciation aux grandes frégates.

Bilan final dressé par l'auteur : au départ en octobre 1801, 45 vaisseaux et 40 frégates ; en 1804, 104 vaisseaux mais 73 seulement achevés, c'est-à-dire une flotte comparable à celle du milieu du règne de Louis XVI.

La mort étrange de Decrès n'est pas éludée. La version officielle parle d'un crime crapuleux. Le valet de chambre François Tassat aurait placé

une charge explosive dans le matelas de l'ancien ministre de Napoléon afin de lui voler trois mille francs en espèces et trois billets à ordre. Mais pourquoi s'est-il jeté par la fenêtre et qu'aurait-il fait des trois billets ? Ne s'agirait-il pas plutôt d'une vengeance de la duchesse ? Crime politique ? Très honnêtement, l'amiral Dupont reconnaît qu'en l'état actuel de la documentation il est impossible de trancher.

Voilà en tout cas Decrès tiré de l'ombre : son nom est inséparable de celui de Napoléon pour le meilleur et pour le pire, c'est ce que montre magistralement le beau livre de l'amiral Dupont.

Jean TULARD

**Notre ancien président, Hervé Coutau-Bégarie, a reçu le nouveau prix littéraire créé par l'Amirauté de Toulon.**

A l'occasion du dixième anniversaire de la fête du livre de Toulon, du 22 novembre au 24 novembre 1991, l'Amirauté de ce port a décidé de la création d'un prix littéraire baptisé "Encre Marine", destiné à récompenser une œuvre à dominante maritime.

Six ouvrages avaient été présélectionnés couvrant l'ensemble des activités liées à la mer :

- le roman, *La femme de chambre du Titanic*, de Didier Decoin,
- l'histoire, *Les pirates*, de Gilles Lapouge ; *Une guerre totale*, de Philippe Masson et *Les ouvriers des arsenaux sous Napoléon*, de Claude Epin,
- le récit biographique *Titouan Lamazou – Demain, je serai tous morts*, de Patrick Roux,
- et la géostratégie maritime *Le problème du porte-avions*, de Hervé Coutau-Bégarie.

C'est ce dernier ouvrage qui a été primé par un jury composé des personnalités suivantes : M. Antier, journaliste et écrivain ; Capitaine de Vaisseau d'Hauthuille, Commandant du TCD *Foudre* ; Enseigne de Vaisseau Blaizot, appelé ; M. Lenzini, journaliste et écrivain ; M. Begusseau de l'Office régional de la Culture ; M. Lemege, libraire à Toulon.

Lors d'un cocktail à bord du transport de chalands de débarquement *Foudre*, le vice-amiral d'escadre Michel Tripiet, commandant en chef pour la Méditerranée, a remis son prix à notre ancien président H. Coutau-Bégarie : il s'agit d'une ancre (avec un "a", et non un "e" comme dans l'intitulé du prix) montée sur socle.

Hervé Coutau-Bégarie s'est vu par ailleurs offrir la possibilité d'une sortie de plusieurs jours sur un bâtiment de la Marine nationale.

Vice-Amiral DE LACHADENÈDE

## PUBLICATIONS

### Actes des colloques CFHM

*Navigation et migrations en Méditerranée, de la Préhistoire à nos jours*, éditions du C.N.R.S., 1990. (Centre régional de publications du C.N.R.S., Marseille). Numéro ISBN 2-222-04296-8. Prix : 195 F. Préface de M. le Professeur Jean-Louis Miège. Deux parties : I. *Sources et méthodes*. Articles et communications de Jacqueline Carpine-Lancre, Georges Bergoin, Herbert Allard, Paul Amargier, Pierre Boyer, Christiane Villain-Gandossi, Mathilde Alonso-Perez. II. *Techniques et migrations*. Articles et communications de Gabriel Camps, Marie-Pierre Jézégou, Noël Fourquin, Paul Amargier, Alain Degage, Patrick Boulanger, Robert Richard, André Rampal, Paul Adam, Pierre Boyer, Philippe Bergougnoux.

*Guerre et commerce en Méditerranée (IX-XXème siècles)*, éditions Henri Veyrier, col. Kronos, Paris, 1991, Prix : 150 F. Peut être commandé auprès de Michel Vergé-Franceschi ou au Service historique de la Marine à Toulon, Passage de la Corderie (où l'ouvrage est en dépôt).

*Fleurieu et la marine de son temps*, publié chez Economica. Peut être commandé directement auprès de M. Yves Decaudaveine, secrétaire général de la CFHM au prix de 200 F. Articles et communications de Christian de Fleurieu, Jean-Pierre Busson, François Bellec, Mireille Pastoureau, Hélène Richard, Roger Collins, Jean Bourgoïn, Jacqueline Carpine-Lancre, Michel Vergé-Franceschi, T.J.A Le Goff, Pierre Niauxsat, Martine Acerra, Jean Boudriot, Jean Meyer, Philippe Henwood, Hubert Poilroux-Deleuze, Robert Durand, Jacques Chatelle, Marc Perrichet, Etienne Taillemite, Ulane Bonnel, Paul Butel, Jean Tulard, Michel Mollat du Jourdin.

### Dernières publications des membres de la Délégation Méditerranée en dehors de l'ouvrage *Guerre et Commerce en Méditerranée*

G. BERGOIN, préface de l'ouvrage de G. Diosque, *Le Baron Anthoine (1749-1826)*.

G. BERTON, "Le Q.M. Morb, un héros méconnu", revue de la FAMMAC, 2. 1991.

P. BOULANGER, "Les Archives de la Chambre de Commerce de Marseille, une source pour l'histoire du Maroc", *Maroc-Europe*, n° 1, "Négociants et savonniers marseillais (1725-1825)", revue *Marseille*, n° 161, "Le sucre de raisin, un ersatz de la Seconde Guerre mondiale", *Sucre, sucreries et douceurs en Méditerranée*, C.N.R.S., 1991.

J. CARPINE-LANCRE, "Le Prince Albert 1er de Monaco et le Museum", *Les Amis du Museum national d'histoire naturelle*, septembre 1991.

M. COURDURIÉ, "Le Sucre et la Bourse – Sociétés sucrières côtées à la Bourse de Marseille et la crise de 1929", *Sucre, sucreries et douceurs en Méditerranée*, C.N.R.S., 1991.

A. DEGAGE, "Sète au XIXème siècle à travers ses plans", catalogue de l'exposition aux Archives municipales de Sète.

Y. LAGET, "Les bateaux de Malte", revue *Capian*, n° 5.

J.-L. MIÈGE, "Chronique de Tanger 1820-1830, Le Journal de Bendelac" *Maroc-Europe*, n° 1.

M. SAIBENE, "Les Navires-hôpitaux de la marine française", revue *Marines*, n° 16.

G. SALKIN-LAPARRA, *Marins et diplomates – Les attachés navals 1860-1914*, Service historique de la Marine, 1991.

Ch. VILLAIN-GANDOSI, *Medieval ships and the birth of technological novelties* ; T. I (Northern Europe), Malte, 1990 ; T. II (The Mediterranean area and the European integration), Malte (sous presse).

## Dernières publications de la Commission d'Histoire de la Société des Cincinnati de France

### *De Grasse (1722 - 1788)*

La guerre navale a tenu pendant la guerre d'Indépendance américaine une importance primordiale. Il était indispensable pour soutenir un effort de guerre de l'autre côté de l'Atlantique de posséder une marine puissante et des marins d'une exceptionnelle qualité.

Or à la signature du traité de Paris en 1763, la France n'avait plus qu'une quarantaine de vaisseaux de ligne et une dizaine de frégates. L'Angleterre disposait d'une flotte plus de trois fois supérieure.

Deux grands ministres, Choiseul et plus tard Sartine, vont s'attacher à refaire une marine à la France, Choiseul s'était fixé comme objectif 80 vaisseaux. A sa disgrâce, en 1770, la marine royale disposait de 66 vaisseaux de ligne et de 50 frégates.

Sous Louis XVI, ce souverain qui s'intéressait particulièrement à la marine, Sartine sut redonner l'impulsion à la flotte. En 1780, quand il fut remplacé par Castries, la marine royale comportait 79 vaisseaux de ligne, 86 frégates et 174 corvettes, et 1 150 navires marchands.

L'outil était en place quand, en 1778, débuta la guerre d'Amérique. Un des plus grands marins qui s'illustrèrent dans cette campagne fut le lieutenant général des armées navales comte de Grasse.

François-Joseph Paul de Grasse naquit le 13 septembre 1722 au Bar-sur-Loup, en Provence, de messire François de Grasse et de dame Véronique de Villeneuve, son épouse.

Son père décida d'en faire un marin, avec l'acquiescement total de l'enfant.

Il fut admis le 22 juillet 1734 à l'école des gardes de la marine de Toulon.

Mais deux mois plus tard, le 20 septembre 1734, il obtenait un congé de la cour pour se rendre à La Valette, étant admis chevalier de Malte.

Trois ans plus tard, en 1737, il rallia Toulon, où il fut affecté sur le vaisseau *L'Eole*.

Pendant la guerre de Succession l'Autriche (1740-1748), Grasse est successivement garde de la marine sur le *Ferme* et sur le *Diamant*, enseigne sur

le *Castor* (1746), puis sur la *Gloire* (1747). Sur ce vaisseau il participa à un combat malheureux contre la flotte anglaise, fut blessé et fait prisonnier.

Lieutenant de vaisseau en 1754, il retourne deux ans à Malte.

Pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763), il sert sur l'*Amphion*, le *Tonnant*, puis reçut le commandement du *Sauvage*, du *Zéphir* et enfin celui du *Prothée*, vaisseau de 50 canons (1763).

Capitaine de vaisseau le 15 janvier 1764, chevalier de St Louis le 1er février, il épouse Antoinette Accaron, fille du Premier Commis des Colonies. C'est alors qu'il achète le château de Tilly, en Ile de France, domaine érigé en marquisat en 1767.

En 1765 il commande l'*Héroïne*, puis la *Chimère*. De 1769 à 1774, il a deux postes à terre ; le commandement des gardes de la marine à Toulon, puis le Corps royal de Saint-Malo.

En 1775 il commande l'*Amphitrite* puis l'*Intrépide* (1776), escadre de Du Chaffault.

La guerre d'Indépendance américaine (1778) le trouve commandant du *Robuste*, 74 canons.

Chef d'escadre le 1er juin 1778, il participe au combat d'Ouessant (27 juillet 1778), avec l'armée navale d'Orvilliers.

En 1779, sous d'Estaing, il prend part à la prise de St Vincent et de la Grenade, puis passe sous les ordres de Guichen (1780), où il participe à trois combats victorieux.

En février 1781, Grasse est convoqué à Versailles par le Roi qui lui confie le commandement d'une armée navale de 28 vaisseaux, 6 frégates et 2 corvettes à destination de l'Amérique (vaisseau amiral : *La Ville de Paris*, 110 canons).

Le 22 mars 1781, Grasse appareille de Brest en direction des Antilles, où il arrive le 15 avril.

Il procède au déblocage de la Martinique (29 avril - 1er mai) contre Hood ; à la prise de l'île de Tabago (30 mai) contre Drake, et rendit la France maîtresse de la mer dans les Antilles.

Le 5 juillet 1781, l'armée navale de Grasse appareille de Fort-Royal en direction de St Domingue, et mouilla le 16 juillet à Cap-Français.

Grasse y prit connaissance des messages de Rochambeau et des plis de Versailles.

Il décida d'appareiller immédiatement en direction des côtes de Virginie et le 30 août entra dans la Chesapeake. Il débarqua les 3 300 hommes du marquis de St Simon et le 5 septembre, ayant aperçu 27 voiles dans l'Océan (flotte de Graves renforcée de celle de Hood) décida de livrer combat.

Il réussit à mettre en fuite la flotte anglaise après lui avoir causé de graves avaries.

Cette victoire navale permit la victoire terrestre de Yorktown (19 octobre 1781).

Malgré le désir de Washington et de Rochambeau qui auraient souhaité le conserver jusqu'à la fin de la guerre, Grasse dut repartir pour les Antilles le 4 novembre 1781, en raison de la double mission qu'il avait reçu de Versailles : s'emparer de la Jamaïque et assurer la protection des navires marchands.

La première partie de cette deuxième campagne des Antilles fut glorieuse :

- Prise de Saint-Eustache le 30 novembre.
- Prise de Saint-Christophe le 11 janvier 1782.
- Prise de Montserrat (février 1782).

Mais cette campagne fut endeuillée par la Bataille des Saintes (9-12 avril 1782), dans laquelle Grasse, ayant l'infériorité numérique (29 vaisseaux) et les vents contraires, dut affronter l'armée navale de Rodney grossie de l'escadre de Hood (37 vaisseaux).

La *Ville de Paris* encerclée, ainsi que 4 vaisseaux, abandonnée par Bougainville à 4 h 30, ainsi que par les 2 Matelots du vaisseau-amiral (*Couronne* et *Languedoc*) dut amener son pavillon malgré le courage dont fit preuve le lieutenant général et son équipage.

Le Conseil de guerre de Lorient (1783-1784) fut provoqué par une audience accordée par Louis XVI à Grasse le 22 août 1782, au cours de laquelle celui-ci voulut se justifier maladroitement de la défaite limitée des Saintes, en rejetant la responsabilité sur ses capitaines, et en produisant des certificats signés par Rodney et Hood.

En effet, au cours de sa captivité en Angleterre (2-16 août 1782), Grasse avait été ovationné par le peuple anglais, et il avait profité de sa popularité pour jeter avec Lord Shelburne les bases du futur traité de paix, ce qui lui avait valu la reconnaissance de Vergennes et du Roi.

Le Conseil de guerre, siégeant à Lorient du 20 septembre 1783 au 21 mai 1784, était composé de 14 officiers généraux et supérieurs :

- Président : comte de Breugnon, lieutenant général.
- Rapporteur : comte d'Arbaud, lieutenant général.
- Procureur du Roi : vicomte de Pontevès-Gien, capitaine de vaisseau.

Seuls étaient inculpés les chefs d'escadre et les capitaines de vaisseaux de l'armée navale.

Le jugement fut rendu le 21 mai 1784. Il se traduisit par une interdiction de fonctions de 3 mois et 3 admonestations.

Bougainville ne reçut qu'une admonestation. Les capitaines commandant les 2 vaisseaux matelots (Mithon de Genouilly et d'Arros) furent blanchis.

Grasse, non inculpé, a fortiori non condamné, était le grand perdant de ce procès. Il reçut du maréchal de Castries une lettre lui interdisant de se représenter devant le Roi et lui donnant le conseil de se retirer dans sa province.

C'est à Tilly qu'il vécut les trois dernières années de sa vie. Il mourut à Paris le 14 janvier 1788, et fut enterré dans l'église Saint-Roch.

En reconnaissance du rôle essentiel qu'il tint dans la guerre d'Indépendance américaine, il avait reçu le 29 septembre 1783 les insignes de membre fondateur de la Société des Cincinnati, et Washington lui avait envoyé 4 canons pris sur l'armée anglaise à Yorktown.

La France continue à rendre hommage à ce grand marin. Depuis 1935 un bâtiment de la Marine nationale porte son nom.

La Commission d'Histoire de la  
Société des Cincinnati de France

### *Rochambeau (1725-1807)*

Le nom de Rochambeau entre dans l'histoire de France à la bataille de Mansourah à la 7ème croisade.

Jean-Baptiste Donatien naquit en 1725 à Vendôme. Son père, le marquis de Rochambeau est nommé gouverneur de la ville en 1728. Sa mère, née Bégon, était d'une famille d'intendants coloniaux. Il est pensionnaire au collège de l'Oratoire de Vendôme en 1730. Il y fit de solides études qu'il poursuivit à Blois chez les Jésuites. D'abord destiné à la prêtrise, la mort de ses deux frères lui impose le métier des armes malgré une constitution plutôt chétive.

Sa première campagne le vit cornette à 16 ans sous les ordres d'un oncle, capitaine au régiment de cavalerie de Saint-Simon lors de la guerre de Succession d'Autriche en 1742. La même année il combat sur le Danube. Il est promu capitaine en 1743 et devient aide de camp du duc d'Orléans. En 1746, il se distingue à la prise de Namur. L'année suivante, son père lui achète la charge de colonel du régiment de la Marche. A la bataille de Lawfeld, il est blessé deux fois.

Au retour de la paix en 1748, il épouse Jeanne, Thérèse Telles d'Acosta. L'union fut très heureuse et ils eurent un fils Donatien, Marie, Joseph, né en 1755.

Au début de la guerre de 7 ans, il est blessé à la prise de Port-Mahon. Ses faits d'armes lui valurent la croix de Saint Louis et le grade de brigadier. Puis ce fut la prise de la forteresse de Regenstein et la bataille de Clostercamp où il est de nouveau blessé. En 1761, il est nommé maréchal de camp et inspecteur général de l'infanterie. Il écrivit de nombreux mémoires et procéda à des réformes. Il resta en fonction jusqu'en 1778.

A la mort de Louis XV, on lui confia le commandement du camp de Vaussieux, où étaient rassemblées les troupes prévues pour un débarquement en Angleterre. En 1780, il est promu lieutenant général et Louis XVI le place à la tête du corps expéditionnaire chargé de venir en aide aux *Insurgents* Américains. La même année, il arrive à Newport. Malgré un accueil froid, il gagne l'amitié des Américains et de Washington. Il le dissuade d'attaquer New York, puissamment défendu par les Anglais et lui conseille de concentrer ses forces dans le sud. A l'arrivée de Grasse aux Antilles, il décide celui-ci à venir le soutenir sur les côtes de Virginie avec sa flotte. Ces opérations aboutirent à la victoire de Yorktown et à l'indépendance des États Unis.

Rentré en France en 1783, il prend le commandement des troupes de Picardie. Il est nommé au conseil des Notables en 1788 puis au commandement des troupes d'Alsace dont il démissionne en 1790. L'année suivante, il reçoit le bâton de maréchal et on lui impose le commandement de l'armée du Nord. Il refuse le poste de ministre de la Guerre, démissionne en 1792 et rentre à Vendôme.

En 1794, il est arrêté, incarcéré à la Conciergerie et condamné à mort. Son exécution fixée au 10 Thermidor fut annulée par les événements du 9 Thermidor.

Libéré, il prend sa retraite à Vendôme. Napoléon le nomme Grand Officier de la Légion d'Honneur. Il meurt à quatre vingt deux ans en 1807.

La Commission d'Histoire  
de la Société des Cincinnati de France

**Dernières publications des Archives  
de la Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence,**  
B.P. 1856-13222 Marseille Cedex 01 – 91.39.33.33 Poste 1409

Tome I : Roland CATY, Éliane RICHARD, *Armateurs marseillais au XIXe siècle*, 339 p.

Tome II : Paul BOIS, *Armements marseillais, compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*, 447 p.

Tome III : Georges RICARD, *Marseille-sur-Fos ou la conquête de l'ouest*, 307 p.

Tome IV : Yves RATIER, *La terre de Marseille : tuiles, briques et carreaux*, 270 p.

Tome V : Marcel RONCAYOLO, *L'imaginaire de Marseille : port, ville, pôle*, 368 p.

Tome VI : Sous la direction de Marcel COURDURIÉ et Jean-Louis MIÈGE, *Marseille colonial face à la crise de 1929*, 512 p.

Tome VII : Paul BOIS, *Le grand siècle des messageries maritimes*, 400 p.  
au prix unitaire de 150 francs (expédition 179 F. franco pour la France, 200 F. pour l'étranger. Règlement par chèque bancaire ou chèque postal n° 9401-20 J Marseille, à l'ordre de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence.

**Dernières publications  
du Service historique de la Marine à Vincennes**

par Michèle Battesti

CHALINE (vice-amiral d'escadre), SANTARELLI (capitaine de vaisseau), *Historique des forces navales françaises libres*, tome 1 (18-6-1940 – 3-8-1943), 1989 (2e édition, 1990) in-4°, IX-462 p., cartes, photos, 140 F.

Comité de documentation historique de la marine, *Communications*, 1988-1989, 1990, in-8°, 227 p., planches, cartes, photos, 80 F.

Comité de documentation historique de la marine, *Communications*, 1989-1990, 1992, in-8°, 159 p., figures, cartes, photos, 90 F.

GUIGLINI (colonel Jean), *Les marques particulières des navires de guerre français de 1900 à 1950*, (à paraître).

MASSON (Philippe), BATESTI (Michèle), *Du dreadnought au nucléaire*, Paris, Lavauzelle, 1988, in-4°, 136 p., illustrations, 159 F.

MASSON (Philippe), BATESTI (Michèle), FAVIER (Jacques), *Marine et constructions navales 1789-1989*, Paris, Lavauzelle, 1989, in-4°, 144 p., illustrations en noir et en couleurs, 260 F.

SABATIER DE LACHADENÈDE (vice-amiral René), *La Marine française et la Guerre Civile d'Espagne (1936-1939)*, (à paraître).

SALKIN-LAPARRA (Geneviève), *Marins et diplomates. Les attachés navals (1860-1914). Essai de typologie. Dictionnaire biographique*, 1990, in-8°, 500 p., index, 100 F.

TAILLEMITE (Étienne), *Les archives de la Marine conservées aux Archives nationales*, 1979, 2e édition complétée et mise à jour par Philippe HENRAT, 1991, in-8°, 127 p., 50 F.

#### Actes de colloques

*Les Marines de guerre du dreadnought au nucléaire*, Actes du 2e colloque International, ex-École Polytechnique 21-23 novembre 1988, 1991, in-8°, VI-570 p., figures, cartes, 140 F.

*Français et Anglais en Méditerranée, de la Révolution Française à l'Indépendance de la Grèce 1789-1830*. IIIèmes Journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Toulon, 14-16 novembre 1990, 330 p., 130 F.

#### Publications signalées à la rédaction

RODRIGUEZ (Yves) et RUIZ FABRI (Hélène), *Les droits des pêcheurs espagnols, dans l'Europe bleue*, Presses universitaires de Bordeaux, maisons des Pays ibériques, 120 F. Diffusion C.I.D., 131 Bd Saint-Michel, 75 000 Paris.

*L'immobilisation forcée des navires*, éditée par l'Association française du Droit maritime.

#### COMPTE-RENDUS D'OUVRAGES

ARBEILLE (Alain), *Capitaine au long cours*, éd. France-Empire, 120 F.

« Un navire qui passe, c'est un destin qui vient et s'en va, avec des hommes qui veillent, travaillent, dorment ou rêvent. »

*Capitaine au long cours* est un remarquable document, à la fois récit de la réalité quotidienne d'une existence consacrée à la Marine marchande, et invitation au voyage, à l'évasion.

À travers ce récit autobiographique, riche de toute une vie à la mer, le commandant Alain Arbeille partage avec le lecteur l'émotion des contacts avec le monde à part des équipages maritimes, l'enthousiasme de la découverte incessante de nouveaux horizons, et la part pittoresque de dialogues inoubliables avec la main d'œuvre autochtone.

*Capitaine au long cours* illustre également la relativité de la puissance de l'homme face aux éléments de la nature, dans un temps différent, préservé du rythme qu'imprime au monde l'omniprésence des médias.

Né en 1926 à Nantes, l'auteur, Alain Arbeille, est capitaine au long cours, officier du Mérite maritime. Il a navigué 34 ans et commandé 19 ans, et se souvient de ses années de mer, au fil des jours, au fil des pages...

Ce livre a reçu le prix de l'Association Amicale des Administrateurs des Affaires maritimes en avril 1992.

Le jury était composé de : Mme Bonnel, de l'Académie de Marine, Mmes

Le Beller et Yence, M. l'administrateur général Marchand, président de l'Association des Administrateurs des Affaires maritimes, M. Morvan, peintre de la Marine, MM. les administrateurs Gallon, Gilory, Leplat, Le Saout, Perrin, Pichou, Sorin et Vermeulen.

Une mention spéciale a été également décernée aux trois ouvrages suivants : *Le ciel dans la mer*, d'Alain Cabantous, éditions Fayard ; *Boulevard de l'Océan*, de François de Cornière, éditions Seghers ; *Cherbourg, bastion maritime du Cotentin*, d'Edmond Thin, éditions Corlet.

Le choix s'est exercé parmi les 42 livres présentés par 28 éditeurs et un auteur, entrant en concurrence pour le prix 1992, le septième depuis sa création en 1986.

Astrid FILLOL



BELLECC (contre-amiral François), *Tentation de la haute mer*, le siècle des découvreurs, Seghers, Paris, 1992. (Avec des Annexes et Documents dont un essai de chronologie de la maîtrise des espaces océaniques : une chronologie de l'expansion maritime européenne et une bibliographie thématique).

Qui, sinon un marin, pouvait rendre compte de la révolution mentale et de l'audace physique qui ont mené

l'homme, de la navigation côtière à l'aventure hauturière de la Méditerranée familière au Grand Océan dont on ignorait les limites ? L'amiral Bellec est celui-là, qui, alliant la science marine à la connaissance approfondie des instruments anciens de navigation et à un sens historique certain, pouvait restituer au lecteur l'ambiance, le contexte et les conditions des voyages de découvertes.

Le point fait à l'échelle mondiale sur ce que nous savons des types anciens de navigation, des Polynésiens aux Vikings et aux Arabes, l'auteur replace l'aventure de Christophe Colomb dans la longue chaîne des audaces maritimes. Montrant en permanence l'enrichissement mutuel que les tentatives, réussies ou non, s'apportent l'une l'autre. François Bellec chemine brillamment des côtes d'Afrique aux Antilles, du Portugal au Brésil, des mers de l'Inde au Pacifique, sur les traces de Pigafetta, Colomb, Cortes, Magellan et les autres. Jamais il n'oublie de relater la part de danger, de l'incertitude, de l'hésitation, de l'interrogation, rendant ses lignes humaines et vivantes. Le style y est aussi pour beaucoup, souvent poétique, parfois ironique, toujours savant dans les indications techniques ou cosmographiques, jamais lassant pour le lecteur qui revit, fasciné et inquiet, le périple des hommes courageux.

Brillante et originale, la narration livre le point de vue du marin savant et éclairé sur un événement et son contexte d'une Renaissance toute pétrie de Beauté, où à l'écart des grandes traditions humanistes, des individus un peu fous ont conçu l'idée invraisemblable d'aller voir si un ailleurs existait, au

delà des bornes posées par la tradition médiévale.

Au bout du compte : "En moins d'un siècle, les navigateurs ibériques avaient déterminé le contour de l'Afrique, trouvé un continent inopiné, investi un nouvel océan reconnu pratiquement vide et déterminé les dimensions définitives du globe terrestre... Après eux vint le temps des empires".

Martine ACERRA



**BERGERON** (Louis), La croissance régionale dans l'Europe méditerranéenne - 18e-20e siècles, Recherches d'Histoire et de Sciences Sociales, 51, 1992, 268 pages, ISBN : 2 7132 0977 3, 250 F.

Les deux dernières décennies ont remis les régions à la mode, et les Etats centralisés de l'Europe méditerranéenne n'ont pas échappé à la règle : successivement l'Italie, l'Espagne, la France et la Grèce ont adopté les réformes institutionnelles nécessaires.

Dans ce contexte général, l'Europe méditerranéenne présente un cas de figure particulier. L'unification politique y a largement anticipé la formation d'une économie nationale qui pouvait apparaître encore fragile, menacée par des forces centrifuges et par de profondes disparités de développement. Economie-monde longtemps autonome, la Méditerranée a constitué très tôt le cadre spatial d'une division de travail, d'une spécialisation des productions et des activités, et d'échanges commerciaux à longue comme à courte distance. Un marché « international » y a modelé un réseau urbain dominé par

un petit nombre de grandes métropoles marchandes, qui structurèrent autour d'elles une hiérarchie de villes petites et moyennes. Même si la Méditerranée a définitivement perdu au 17e siècle sa position de pôle dominant de l'économie européenne, les acquis anciens sont assez solides pour se révéler capables de rejouer à l'avantage des mêmes régions et des mêmes villes ou presque, même si l'on enregistre un certain nombre de glissements significatifs.

Choisir l'angle d'attaque régional pour une relecture de deux siècles de croissance économique de l'Europe méditerranéenne apparaissait en conséquence comme un « bon choix », à la fois utile et nécessaire.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI



**BOIS** (Paul), *Le grand siècle des messageries maritimes, chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, XIXe-XXe siècles*, t. VII, Archives de la Chambre de commerce et d'industrie, Marseille-Provence, B.P. 1856, 13222 Marseille Cedex 01.

Paul Bois nous avait déjà donné en 1988, dans la Collection "Histoire du Commerce et de l'Industrie de Marseille", lancée par la Chambre de Commerce de cette ville, une première étude intitulée *Armements marseillais, Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*. Celle-ci est devenue, en peu de temps, un ouvrage classique de référence pour tous ceux qui s'intéressent à la navigation marchande et à l'histoire des liaisons maritimes de Marseille avec le reste du monde.

Mais la Compagnie des Messageries maritimes ne figurait pas dans ce premier répertoire du fait même de son importance. Elle devait en effet être l'objet d'un volume spécial qui nous est aujourd'hui présenté. Ce volume de plus de 400 pages, abondamment illustré, préfacé par le président Paul Fabre, s'ouvre sur une étude d'une centaine de pages, modestement intitulée "Nouvelle approche de la Compagnie des Messageries Maritimes" qui renouvelle en réalité le sujet. Non content de décrire l'évolution de la compagnie, l'auteur en cherche les raisons, ce qui nous vaut un exposé détaillé des problèmes économiques et financiers qui pendant un siècle entrainèrent une confrontation permanente entre l'Etat et les dirigeants de la compagnie. Ce qui nous permet de saisir le pourquoi de certaines décisions inattendues.

Suivent en annexes quelques récits de voyageurs et des études complétant heureusement le texte principal.

Précédée d'une bonne bibliographie du sujet traité est alors présentée la liste de la flotte, autrement dit le répertoire détaillé de tous les bateaux ayant navigué sous son pavillon. Il commence avec le n° 1, l'*Eurotas*, de 623tx pris en charge en 1851 pour s'achever avec le n° 386, le pétrolier *Licorne-Pacifique* de 132 810tx acquis en 1975. Tous ces navires font l'objet d'un profil très précis à l'échelle de 1/330ème et d'une notice comportant l'origine de leur appellation, leurs caractéristiques techniques, le lieu et la date de leur construction, l'indication des lignes desservies, leur histoire particulière et enfin les raisons de leur disparition.

Suit un tableau chronologique de cette flotte et une étude des cheminées

utilisée avec les croquis correspondant ce qui permettra bien des identifications.

Enfin une étude analogue est consacrée à la Compagnie des Transports Océaniques (1848-1960) filiale des Messageries.

Un index de tous les bâtiments cités permet, en conclusion, une facile consultation de cet ouvrage.

Mais sa présentation serait incomplète si nous ne disions pas un mot de l'illustration proprement dite. Non seulement nous trouvons des photos de divers navires mais également des vues de leurs aménagements intérieurs. Ce qui ne manquera pas de rappeler bien des souvenirs aux passagers habituels ou occasionnels, tel ce réfectoire des Troupes de l'*Athos-II* de 1946 ou le salon de conversation des 1ères classes de *La Marseillaise* de 1949. A signaler également la reproduction en couleur de magnifiques affiches de la compagnies que l'on ne peut plus contempler aujourd'hui sans une certaine mélancolie...

Il convient de féliciter à la fois Paul Bois et la Chambre de Commerce de Marseille d'avoir ainsi mis à la disposition du public un ouvrage définitif par sa documentation et sa conception sur ce qui fut une de nos deux plus grandes compagnies de navigation, dont le nom, pour ceux de ma génération s'identifie à toute une époque.

Pierre BOYER



BUCHET (Christian), *Le tour du monde de l'amiral Anson*, éditions France-Empire, Paris, 1992. L'amiral anglais

Georges Anson (1697-1762) se reposa sur son chapelain, Richard Walter, du soin de tenir le journal de son voyage autour du monde (1740-1744). Mis en forme de relation suivie par un écrivain de métier, Benjamin Robin, ce journal de bord parut à Londres, chez Knapton, en 1748. Une traduction française, due au chevalier de Joncourt, en parut l'année suivante à Amsterdam et Leipzig. C'est elle qui a été réimprimée à Paris, aux éditions France-Empire, en 1992 (orthographe modernisée)<sup>1</sup>.

Le narrateur intradiégétique, dans ce *Voyage* réécrit par Robin, restait Walter. C'est lui qui parle à la première personne. Il dit rarement *je* (40, 68, etc). Le plus souvent, il dit *nous*, désignant par là les officiers, les passagers et les matelots du *Centurion* (vaisseau commandé par le chef d'escadre) ou bien, par métonymie, soit ce vaisseau lui-même, soit l'escadre entière. Un navire vient-il à s'en écarter, Walter attend que celui-ci ait rejoint pour narrer, sous forme de *flash back* (ou *analepse*) ce qui lui est arrivé dans l'intervalle ; d'où, par exemple, le titre du chapitre XIII : "Récit abrégé de ce qui arriva à la pinque *Anne* pendant qu'elle fut séparée de nous." Walter tient ce récit du capitaine de la pinque (147).

Des six navires qui composaient l'escadre au départ de Plymouth, il n'en restait plus que deux lorsque Georges Anson quitta les côtes occidentales du Mexique en direction de la Chine : le *Centurion* et le *Glocester*. Ce dernier faisant eau de toutes parts, force est de l'abandonner en plein

1. Ci-après, les chiffres entre parenthèses renvoient à la pagination de cette réimpression, présentée par Christian Buchet.

océan Pacifique (287). C'est donc le seul *Centurion*, avec 221 personnes à son bord, qui mouille le 28 août 1742 sous le vent de l'île paradisiaque de Tinian, dans l'archipel des Mariannes<sup>2</sup>.

Le 22 septembre, le *Centurion*, ayant à son bord 108 personnes (319), est chassé par une tempête furieuse en pleine mer, laissant sur l'île 113 personnes, dont le chef d'escadre (307). Le chapitre XXVII se termine par des *nous* indiquant clairement que le narrateur est à bord du vaisseau "jeté en mer" (291). Aussitôt après, au chapitre XXVIII ("Ce qui se passa à Tinian après le départ du *Centurion*"), d'autres *nous* disent exactement le contraire : le narrateur est resté à terre. Il en va de même tout au long de ce chapitre XXVIII, et le *je* de la page 314 confirme bien que Richard Walter fait partie des 133 personnes demeurées dans l'île. La place du chapelain de l'expédition n'est-elle pas aux côtés du chef d'escadre ? Hélas ! Que lit-on au début de chapitre XXIX (319) ? "J'ai déjà dit que ce fut le 22 septembre, au milieu d'une nuit des plus obscures, qu'une terrible tempête et une marée des plus violentes nous fit chasser sur nos ancres et nous jeta en pleine mer." L'insaisissable chapelain est revenu à bord du *Centurion* !

D'où ce tour de force : Walter, de la passerelle du *Centurion*, voit la terre, pendant que, de terre, il voit revenir le *Centurion*. Le 22 septembre, n'apercevant plus le vaisseau, sa "consternation" avait été "inexprimable" (309). Dix-neuf jours après, le 11 octobre, quand le *Centurion*, revenant à Tinian,

est aperçu d'"une hauteur au milieu de l'île", il n'a pas de mots assez vifs pour parler de ses "transports" (317). Or, après la mer vue de l'île par le Walter terrestre, voici, comme en contrechamp, et le même jour, la terre vue du large par le Walter marin : "Ce fut alors que nous parvînmes à la vue de Tinian" (321).

Sont enfin réunies les 113 personnes restées à terre et les 108 personnes emportées par le *Centurion*. Le *nous* des chapitres XXX et suivants désignera donc tout le monde. Cependant, comme les eaux de deux fleuves qui, après leur confluent, tardent à se confondre, nous retrouvons à quelques lignes de distance, page 324, nos deux *nous* bien distincts. Dans "immédiatement après notre retour" (ligne 15), *notre* réfère aux 108 personnes du *Centurion* ; neuf lignes plus bas, dans "nous nous étions d'autant moins mis en peine de les chercher" (il s'agit d'"une partie du détachement qui, sous les ordres d'un sergent espagnol, était restée cachée dans les bois"), *nous* désigne les 113 personnes demeurées dans l'île.

Ainsi, aux chapitres XXVII-XXX du tour du monde de l'amiral Anson, le *je* et le *nous* sont ambivalents, le narrateur disant qu'il s'est trouvé pendant dix-neuf jours, simultanément, à terre avec le commandant de l'escadre ET en mer avec "M. Saumarez, notre premier lieutenant" (307). Il s'agit là d'un mode de narration original, intermédiaire entre la "focalisation zéro" (où le narrateur extradiegétique est omniscient) et la "focalisation interne" (où n'est raconté que ce que voit, entend, sait le narrateur intradiégétique)<sup>3</sup>. En focali-

2. C'est dans cette île que fera escale le Saint-Preux de *La Nouvelle Héloïse* de J.-J. Rousseau.

3. J'adopte la terminologie de Gérard Genette, "Discours du récit", dans *Figures III*, Seuil, 1972.

sation interne, il n'y a qu'un *je*. Ici, il s'en trouve deux. Ubiquité<sup>4</sup> !

Guy TURBET-DELOF,  
Professeur émérite  
à l'Université de Bordeaux

4. A Macao, dans les derniers jours de 1742 ou les tout premiers de 1743, Richard Walter prend congé de Georges Anson et embarque sur un vaisseau de la Compagnie des Indes qui le passera directement en Angleterre (353). Il n'assiste donc pas au combat que le *Centurion* livre au "galion de Manille". Cependant, cet exploit nous est conté par le menu, ainsi que le retour au pays (15 juin 1744), après un long séjour à Canton. En voici l'explication : "Je <Walter> copie ici quelques courts articles du journal d'un officier qui était à bord <du *Centurion*> dans ce temps-là" (364). Les *je* et les *nous* abondent dans la suite et fin du *Voyage*, mais c'est à un officier de marine anonyme que notre chapelain a passé le flambeau de la première personne. Les pages 399-401 font cependant difficulté. Y figure une digression sur la civilisation chinoise. L'auteur de ce morceau s'excuse à la première personne de cette interruption du récit. Qui parle ? L'officier anonyme ? Richard Walter ? Benjamin Robin ?

■

*Commerce et plantation dans la Caraïbe aux XVIIIe et XIXe siècles. Actes du colloque de Bordeaux*, Maison des Pays ibériques et Centre d'Histoire des Espaces atlantiques, mars 1991, édités à Bordeaux, Maison des Pays ibériques, 1992, 262 pages.

Après les dernières publications de Jean Meyer, Philip D. Curtin, et Sydney W. Mintz, sur l'histoire de l'économie de la Plantation, il pouvait paraître présomptueux de réunir des chercheurs pour confronter les résultats de travaux sur les échanges, les courants migratoires, et le monde de la Plantation proprement dit. Il a cependant

paru utile de le faire, pour deux raisons principalement : l'une, en se plaçant sur le terrain de la chronologie, on a voulu dépasser la fin de l'âge pré-industriel et faire porter l'enquête sur le XIXe siècle, souvent négligé par les travaux français sur les Antilles, l'autre, en étudiant à travers le commerce le monde des villes portuaires qu'une histoire antillaise sans doute légitimement mais aussi trop exclusivement axée sur les horizons de la seule plantation tendait à perdre de vue.

Tel quel, l'ouvrage révèle le dynamisme d'une économie qui a soutenu l'expansion européenne de l'époque des Lumières et maintenu au XIXe siècle, en dépit du déclin du grand commerce français d'entrepôt, l'enrichissement des grandes bourgeoisies marchandes de l'Europe occidentale.

Le cadre mercantiliste des échanges n'est pas oublié mais la dynamique du commerce interlope, débutant dès le XVIe siècle et renforcé après Utrecht, aboutit presque toujours à le tourner. Jean Tarrade, André Lespagnol et Patrick Villiers, l'ont bien mis en lumière, en dépeignant les rapports de la Caraïbe française avec la Terre Ferme et les îles espagnoles, la guerre maritime créant les opportunités les plus grandes. La main d'œuvre mise en place pour développer les productions de tabac, de sucre et de café, est étudiée par Christian Huetz de Lemps et Philippe Haudrère, pour le courant des engagés blancs, et le flux de la traite négrière est analysé pour le XVIIIe siècle rochelais par Jean-Michel Deveau, tandis qu'Eric Saugera et Serge Daget montrent son maintien au XIXe siècle en dépit des guerres impé-

riales et des interdictions officielles du début du siècle, quand il donne à Cuba, le nouveau producteur, les moyens de sa prospérité. Les investissements et les gains des planteurs sont étudiés par Jacques de Cauna, Alain Yacou et Michèle de Léonard, ces deux derniers chercheurs analysant plus particulièrement les mutations et les transferts de technologies à Cuba et en Guadeloupe, ou en Martinique. Michel Vergé-Franceschi se penche sur le problème des fortunes des administrateurs coloniaux qui règnent au XVIIIe siècle sur des plantations opulentes, absorbant une part croissante de leur activité. Enfin, de nouvelles extensions commerciales sont caractéristiques du XIXe siècle, où Michaël Zeuske montre l'action efficace des hommes d'affaires allemands en Haïti et José Angel Rodriguez voit l'essor des industries et du commerce du rhum au Venezuela.

On reprochera à ce volume à la fois la diversité et l'insuffisance des thèmes abordés – rien n'est dit des effets économiques de la Révolution et de l'Empire dans les guerres maritimes que ces périodes ont connues –, mais par les retouches qu'il peut apporter à une vision du monde antillais qui trop souvent sépare de manière injustifiée le monde de la plantation et celui du commerce, il représente un apport original à la connaissance de l'histoire de la Caraïbe.

Paul BUTEL

■

COUTAU-BÉGARIE (ed.) (Hervé), *Marins et Océans : études d'histoire maritime, Vol. 1*. Paris, Commission françai-

se d'histoire maritime, 1991. v + 231 pages, maps, bibliographies, tables. 135 F., paper ; ISBN 2-7178-2008-6.

This is the debut issue of a new journal launched at the same time as *The Northern Mariner*. Its prolific editor (who also edits *Flottes de combat* as well as several other journals), explains that until now there has been no French equivalent of *Mariner's Mirror* or the *American Neptune*.

The issue contains nine substantial articles, a strategic appreciation which first appeared in 1939 by the noted thinker Admiral Castex, and two editorials. The range of topics is both large in scope and topical-two contributions focus on the Middle East, one on Western penetration of the area in the past, the other on maritime commerce in the Red Sea in the first half of the nineteenth century. The most exotic essays examine how Portugal dealt with pirates off India's Malabar Coast in the sixteenth century, and prehistoric navigation in the Mediterranean. The latter knits together considerations of atmospheric conditions, prevailing winds and currents, archaeological evidence and particulars on mountain heights to demonstrate how early navigators "island hopped" or used prominent mainland peaks to develop a web of coastal passage routes.

One of the most comprehensive essays examines Russia in the Pacific in the nineteenth century. In the first half of the century, enterprising traders pushed into California and Hawaii, naval scientific voyages of discovery built on earlier successes, development of the colony of Alaska continued, while on the Asian mainland the area under Russian control was extended to

the Amur River. However, such initiatives to expand beyond Asia exceeded the "reach" of the Empire. The Russian presence in California and Hawaii proved ephemeral while Alaska was sold in 1867. Thereafter Russian energies were concentrated on the Asian mainland, where expansion eventually led to unease in Britain and to tension with Japan. One of the particular strengths of this article is its concise description of the motives of the Russian and other governments.

There are articles on naval policy and the Anglo-German rivalry 1897-1914, on Chinese naval policy at the end of the nineteenth century (including a comparison with Japan), and on French naval staff plans for adequate fuel oil stocks in the years leading up to World War I.

The most spirited writing is by the distinguished editor in a tail-piece editorial in which he attacks recent criticisms of French military-industrial policies. He cites a trenchant observation by Robert Aron on foreign policy: "Everything cannot be achieved with military forces but without them nothing can be done." (p. 230).

In short, *Marins et Océans* is a collection of thoughtful and authoritative articles. All are in a concise, clear, and jargon-free style and most provide many rewarding insights in a few pages.

Jan DRENT  
Ottawa, Ontario

Compte-rendu publié in *The Northern mariner, Le marin du Nord*, vol. II, n°2, avril 1992, *Journal of the Canadian nautical research society*.



**FAVIN-LÉVÊQUE** (Amiral), *Souvenirs de mer et d'ailleurs*, éditions des 7 Vents, Versailles, 1990, diffusion par les Presses de la Cité, Paris, 300 pages (dont, *in fine*, 12 cartes en particulier, opérations 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 ainsi 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 en 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 Dinas-

saut 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 années 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.

Contre-amiral Raymond FRÉMY



**GLOUX** (Hervé), *Voiliers de pêche au XXe siècle*, éd. du May, 116 rue du Bac, 75007 Paris, 168 pages, format 23 x 28,5, 140 illustrations couleur et noir et blanc, 320 F.

Du patrimoine maritime de ce siècle, il reste le témoignage de photographies prises de Dunkerque à Menton, qui nous restituent l'image de ces ports, des petits aux plus grands, d'où partaient les flotilles de bateaux de pêche.

Morutiers de Fécamp ou chalutiers de la baie de Seine, goustiers, thoniers de la façade atlantique ou bateaux-bœufs de la Méditerranée, tous témoignent de la diversité et de la beauté de ces anciens gréements.

Peu de voiliers traditionnels ont échappé à l'action du temps et de l'évolution des techniques. Et l'oubli aurait poursuivi son œuvre s'il n'y avait eu

l'effort de quelques passionnés pour restituer ou restaurer ces voiles du passé.

Ce livre se veut un témoignage de ce que fut cette France maritime des voiliers de pêche, par la qualité des documents anciens qu'il présente et par l'évocation qu'en fait Hervé Gloux. Il est aussi un reflet de l'état du patrimoine maritime aujourd'hui, que Michel Thersiquel s'est attaché à rendre par de superbes photographies.

L'auteur : Hervé Gloux, conservateur du musée de la Pêche de Concarneau, architecte naval, deux fois lauréat de l'Académie de marine, est l'auteur de *Bateaux de pêche de Bretagne* (Fayard), de *Bateaux de pêche du Ponant* et de deux ouvrages sur le musée de la Pêche, aux éditions Picollec et Ouest-France.

Michel Thersiquel collabore à différentes revues, en particulier au *Chasse-Marée* pour lequel il a effectué de nombreux reportages sur la construction ou la restauration d'anciens voiliers pour Brest 92.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI



**GRANIER** (contre-amiral (CR) Hubert), *Marins de France, conquérants d'empires - XXe siècle*, éditions maritimes et d'outre-mer, éditions Ouest-France, Rennes, 1991, 364 pages dont *in fine* 6 de chronologie. Préface du vice-amiral d'escadre Jean Bétermier. Quatre-vingt neuf illustrations (dont 41 portraits) et trente-trois cartes.

De Freycinet à Eric de Bishop en passant par Brazza, Guilbaud, Houot, Charcot ou Segalen, l'essentiel de la vie de trente-six personnages connus et de cinquante-cinq autres moins célèbres ou un

peu oubliés (comme Cecille au XIXe siècle et ses activités autour du monde et dans les océans Indien et Pacifique, ou Lartigue sur le fleuve Jaune en 1909 et promoteur infatigable de l'aviation embarquée de 1925 à sa mort sous un bombardement aérien à Rochefort en juin 1940). En quelques pages (10 pour Brazza, 7 pour Bishop) ou quelques lignes (6 pour Blosseville, 20 pour Rouch) leurs campagnes, leurs parcours ou leur œuvre. L'ouvrage répartit ses héros en sept rubriques :

- Marins autour du Monde (1817-1840)
- Marins à la conquête de l'Afrique-Noire (1836-1898)
- Marins à la conquête de l'Indochine (1861-1883)
- Marins à la conquête de l'Afrique du Nord et de Madagascar (1881-1925)
- Marins à la conquête de l'infini (1927-1939)
- Marins à la découverte du monde sous-marin (1890-1976)
- Marins à la découverte de l'Antarctique et de l'Arctique, de la Chine et Pacifique Polynésien (1903-1958)

Quelques *lapsus calammii* (sous-marin *Alizé* au lieu de *Alose*, ou cuirassé *Dordogne* au lieu de *Bretagne*, par ex.) que le lecteur averti aura vite fait de corriger de lui-même.

Comme le premier volume de cette série présenté dans le n° 22 (2ème semestre 1990) de cette chronique, l'ouvrage est plus destiné au grand public qu'au chercheur à qui il peut cependant servir d'utile aide-mémoire avant de remonter aux sources.

Contre-amiral Raymond FRÉMY



**LIMONIER** (Charles), *Les 110 ans de la Havraise péninsulaire, Histoire de la flotte*, éditions Tacussel - 191 bld Baille - 13005 Marseille, 1992, 400 pages, 200 photos et plans, 420 F.

La Compagnie Havraise Péninsulaire de navigation à Vapeur est née officiellement le 18 mars 1882, au 28, rue Bergère à Paris.

Au terme d'un accord passé avec l'armateur havrais Eugène Grossos, la C.H.P. reçoit un matériel de sept navires qui peuvent être considérés comme les premiers *steamers* de la compagnie.

Les lignes Grossos sont naturellement reprises par la C.H.P. dont la raison sociale évoque le service qui, à l'origine, reliait Le Havre à la péninsule ibérique.

Cherchant à élargir le champ de ses opérations, la C.H.P. dès la fin 1882, étend ses lignes à l'Adriatique et à la Sicile.

La desserte de Maurice et de la Réunion inaugurée à la même époque, est prolongée à partir de 1886 vers la grande île de Madagascar.

Les événements qui se sont succédés de 1882 à nos jours dans les rapports entre la France et ses colonies ont jalonné de près l'histoire de la Navale et Commerciale Havraise Péninsulaire, histoire qui est celle d'une grande compagnie maritime française.

Ce livre raconte cette splendide épopée commerciale et maritime avec l'Océan Indien.

La seconde partie de l'ouvrage est consacrée à l'histoire de la flotte et des filiales de l'Océan Indien.

Préfacé par Monsieur Jean Barnaud, ancien président de la Compagnie

navale Worms, il contient une abondante iconographie très souvent inédite.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI.



**LUCOT** (Yves-Marie), *Le Père Marquette à la découverte du Mississippi*, édition Zulma, 160 pages, 89 F.

Quand le Père Marquette arrive en Nouvelle-France, il est un jeune jésuite. Peu à peu il se familiarise avec les Indiens, leurs langues, coutumes, et rassemble témoignages et légendes concernant le grand fleuve Mississippi.

En ce milieu du XVIIe siècle, Colbert veut doubler les Anglais sur la route des Indes en traversant l'Amérique par une voie fluviale qui mènerait du Québec jusqu'à la mer de Californie...

En juin 1673, le Père Marquette, avec l'hydrographe Louis Jolliet, et cinq coureurs des bois, accomplit en cinq mois, par le lac Michigan, la rivière du Renard et le Wisconsin, la descente du Mississippi jusqu'à l'emplacement de l'actuelle Memphis.

Tout au long de ces cinq mille kilomètres en canoë à travers une nature sauvage aux dimensions gigantesques, le Père Marquette se concilie les nations indiennes, obtient conseils, guides, et un précieux calumet Illinois, qui permet à l'expédition de mener à bien sa mission.

Le Père Jacques Marquette (1637-1675) est né à Laon. Il est le véritable découvreur du Mississippi. C'est à partir du rapport de son expédition qu'Yves-Marie Lucot retrace l'histoire de cette découverte et le portrait d'un homme exceptionnel.

Yves-Marie Lucot collabore à plusieurs journaux (*Le Magazine littéraire*, *Les Lettres françaises*, *le Courrier Picard*, *La Voix du Nord...*). Il vit à Laon, où est prévue pour l'automne 1992 une grande exposition consacrée au Père Marquette et à l'exploration du continent nord-américain par les Jésuites.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI



**MASSON** (Philippe), *La marine française et la guerre 1939-1945*, éditions Tallandier, Paris, septembre 1991, 540 pages dont 91 d'annexes (situation de la flotte, documents et textes de conventions et d'accords franco-allemands, franco-anglais, franco-italiens), 20 de notes (classées par chapitre, selon les envois), 2 de bibliographie, 9 cartes, 140 F.

Elargissant la voie suivie jusqu'à présent par la plupart des auteurs, Philippe Masson aborde son sujet sous l'angle de la "philosophie" de l'histoire. Ici, pas de narration, si ce n'est ramenée à l'essentiel ; mais plutôt des considérations sur les causes des événements et les conséquences d'ordre stratégique et politique que leur déroulement - et parfois leur irrationalité - ont entraînées.

On conçoit alors avec Philippe Masson que la relation de la marine française avec la Guerre 39-45 s'articule autour de trois pôles majeurs :

- "Catapult" et "Mers-el-Kébir", avec "Dakar" comme épiphénomène,
- les attermolements et les engagements de Darlan en 1941 et les pièges des conventions d'armistice,
- "Torch", "Attila" et le sabordage.

Tout le reste en découle, dominé par l'ombre de ces grands personnages de

l'Histoire que furent Churchill et Darlan et par le feu de leur antagonisme attisé du fait que l'un, Churchill, doutait de la parole de l'autre, Darlan, et que ce dernier, ulcéré, doutait de la sincérité du premier.

Larges et nombreuses citations référencées à l'appui, l'auteur, bousculant, à son habitude, un certain nombre d'idées reçues, montre en particulier que notre flotte n'aurait pu rester longtemps opérationnelle loin de ses approvisionnements nationaux (un exemple : pour réarmer le "croiseur sous-marin" *Surcouf* en torpilles, on n'aura eu comme seule ressource que celles récupérées sur le contre-torpilleur *Maillé-Brézé* victime d'une explosion accidentelle à Greenock le 30 avril 1940). Et pourtant, écrit-il (p. 261) : "En définitive, la flotte constitue une obsession générale. Pour les Anglo-Saxons, comme pour les Puissances de l'Axe, cette marine associée aux bases stratégiques de l'Afrique présente à la fois une menace potentielle ou un atout éventuel capable de décider du sort de la guerre". Voilà d'une phrase expliqués et Mers-el-Kebir, de la part des uns, et l'opération "Attila", aboutissant au sabordage, de la part des autres.

Aussi, quelle conclusion (p. 425) ! "Avec la disparition de la flotte de Toulon, la France n'est plus reconnue comme une grande puissance susceptible de faire la différence. Elle perd une place qu'elle ne retrouvera jamais plus".

En fait, elle y reviendra vingt ans plus tard avec la maîtrise de l'atome. Mais pas au sommet. Et pour combien de temps ?

Contre-amiral Raymond FRÉMY



**PEDERSEN** (Hans), *La flotte frigorifique française - The french fully refrigerated fleet - 1869-1990*, édité par l'auteur, 167 avenue du Président Coty, 76480 Duclair, 300 F. Fco port et emballage.

On trouvera dans cette édition bilingue franco-anglaise les origines de la flotte frigorifique française et sa composition depuis le premier de ses navires jusqu'à nos jours. On y suivra fort bien les raisons des choix techniques ou économiques (l'époque des bananiers rapides, l'avènement du conteneur, le transport du poisson, etc...) qui ont présidé à son évolution au fil du temps.

L'ouvrage comporte un catalogue exhaustif, photographies (350), schémas (15) et caractéristiques détaillées à l'appui, d'une flotte spécialisée qui a fait honneur au pavillon français.

L'index permet de repérer facilement dans ce catalogue les bananiers rapides qui avaient été réquisitionnés comme croiseurs auxiliaires pendant la Guerre 39-45, tels les *Barfleur*, *Quercy*, *Cap-des-Palmes*, *Charles Plumier* et *Victor Schoelcher*, ce dernier coulé le 5 mai 1942 sous le nom de *Bougainville* lors de l'attaque de Diego-Suarez par la flotte anglaise.

Contre-amiral Raymond FRÉMY



**PRÉZELIN** (Bernard), *Flottes de combat 1992*, édilarge/éditions maritimes et d'outre-mer, Rennes, novembre 1991, 988 pages, 21 x 27 dont 22 d'index (près de 9 000 navires de guerre cités). Une édition américaine en est faite sous le titre *Combat fleets of the world* publiée par Naval Institute Press à Annapolis aux Etats-Unis.

Plus qu'un simple catalogue des 158 marines du monde, les *Flottes de combat* sont un indicateur du rang des diverses puissances maritimes dans ce que l'on appelait autrefois le Concert des Nations. En effet, la composition d'une marine de guerre étant non seulement l'expression visible de la politique maritime d'un Etat, mais aussi un révélateur de la place occupée par cet Etat au vu de la situation géopolitique du moment, cette édition 1992 est particulièrement bien venue à l'heure où cette situation a pris de nouvelles apparences après deux années fertiles en événements précipitant le cours des choses. Faut-il ajouter que la description des navires d'une marine, celle de leurs caractéristiques et de leurs équipements fournit de bons éléments pour juger de l'état des connaissances techniques et de la puissance économique et industrielle d'un pays ainsi que son indépendance en la matière ?

Ses 2 430 photographies, dont 1 330 datées de 1990 et 1991 attestent le souci de l'auteur de coller à l'actualité, avec la densité d'informations détaillées qu'il contient sur toutes les marines, leurs navires, leur aéronautique navale, leurs systèmes d'armes, leur budget, leur organisation, leurs plans de retraits et de constructions neuves, leur déploiement, *Les Flottes de combat 1992* sont véritablement un ouvrage de référence auquel on aimera pouvoir se reporter dans de nombreux cas d'étude d'histoire contemporaine.

Contre-amiral Raymond FRÉMY



**SALKIN** (Geneviève), *Marins et diplomates, les attachés navals (1860-1914)*,

Service historique de la Marine, Vincennes, 1990.

Cet ouvrage comble une lacune importante de l'histoire maritime française. Etabli pour la période allant du Second Empire jusqu'à la 1ère guerre mondiale, il constitue une étude aussi bien globale qu'individuelle des attachés navals.

Après l'historique de chacun des postes d'attaché, il présente une étude sociologique de ces officiers, leur mode de recrutement, leurs rôles réels, le bilan de leurs carrières. Il s'achève par un dictionnaire biographique très détaillé de chacun d'eux.

L'ouvrage, complété par l'indispensable index des personnes et des bâtiments, constitue un nouvel outil de travail très efficace.

Contre-amiral Maurice DUPONT



**SALKIN** (Geneviève), *Le triple destin de Jules Armand*, éditions Economica, Paris, 1992.

Faut-il lire encore des romans ? L'histoire d'une vie est rarement simple et banale quand on a la chance de pouvoir la reconstituer avec assez de certitude. C'est encore plus exact dans le "cas Jules Harmand", dont Madame Geneviève Salkin nous décrit le "Triple Destin", médecin de marine, explorateur, diplomate : description délicate d'un extraordinaire roman vécu.

Les médecins de marine ont souvent des vocations multiples : ainsi Segalen a été explorateur et poète, et bien plus tôt, bon nombre de "chirurgiens" des expéditions des XVIIIe et XIXe siècles étaient choisis pour la diversité de leur savoir.

Dès ses vingt ans, Harmand, "caractère très vif, esprit brillant", semble ruiner sa carrière : son indiscipline le fait renvoyer de l'École de santé militaire de Strasbourg en 1866.

Il montre alors tout son talent à dominer les catastrophes. Moins de 7 ans plus tard, en janvier 1873, c'est comme docteur en médecine, médecin de 2e classe "non entretenu" de la Marine, qu'il arrive à Saïgon. Il a appris l'annamite au cours d'une précédente campagne et poursuivi des études d'histoire naturelle. Mais c'est en outre lesté de la puissante recommandation de Rémusat, ministre des Affaires étrangères, qu'il se présente à l'amiral Dupré, gouverneur de la Cochinchine.

Il participe ainsi pendant 3 mois à l'exploration des ruines khmères avec la mission Delaporte, puis à la mission de Francis Garnier au Tonkin : 9 officiers, 175 hommes, 2 canonnières.

Surviennent très vite la prise d'Hanoi par Garnier, celle d'Hai-Duong par Harmand, promu gouverneur de la province de Nam Dinh, la mort de Garnier, l'abandon du Tonkin par le traité de Saïgon en mars 1874.

Revenu en France, Harmand, tout à son second destin d'explorateur, prépare de nouvelles campagnes. Mais il est toujours marin et c'est grâce à une permutation qu'il revient à Saïgon. Il se lance vers le Cambodge alors que l'amiral Duperré, gouverneur et le docteur Lacroix, chef du service de santé, l'attendaient comme médecin des équipages. Harmand prétendait avoir l'accord de l'amiral... Suit une série de six explorations de Poulo-Condore au pays Moï, du Tonlé Sap aux Boloven pour finir par une liaison Bassac-Hué par Tchépone et Quang-Tri.

De nouveau en France en 1877, il reçoit de prestigieuses médailles d'or, dont l'une, le 6 juin 1878, en même temps que Stanley.

Les bureaux le suivent mal : détaché à l'Instruction publique, Harmand entame déjà son 3e destin. Le 13 février 1882 il est consul et commissaire de la République à Bangkok. Quinze mois plus tard, il revient dans la Marine, non comme médecin mais comme commissaire de la République au Tonkin. Le traité de 1874 n'est pas respecté par l'Annam. Quelques jours après la nomination d'Harmand, le cdt. Rivière est tué à Hanoi dans des conditions analogues à celles de Garnier 20 ans plus tôt.

Le 20 août 1883, les forces du contre-amiral Courbet occupent les forts de Thuan An et remontent vers Hué. Le 25 Harmand fait signer au gouvernement annamite un nouveau traité de Hué, le "traité Harmand" qui établit notre protectorat et règle le statut de l'Indochine. Mais des conflits d'autorité ont opposé Harmand au général Bouët et à un moindre degré à Courbet. Bouët rejoint la France. Courbet reçoit les attributions de cdt. en chef. Il est vainqueur à Sontay le 16 décembre.

Harmand est remis à la disposition des Affaires étrangères, dont il suit la "filiale" : consul général à Calcutta pendant quatre ans, envoyé extraordinaire au Chili pendant 3 mois en 1890, et, après trois ans passés à "l'administration centrale", il devient ministre plénipotentiaire à Tokio en avril 1894.

Il est bien placé pour voir de près la guerre sino-japonaise, la révolte des Boxers et la guerre russo-japonaise. Au cours de cette dernière, il représente les intérêts de nos alliés russes et cherche à

améliorer la situation de leurs blessés et prisonniers.

Cette première guerre "moderne" voit un état asiatique entrer dans le club des grandes puissances. Harmand, qui avait pris d'assaut Hai Duong avec une poignée de marins, qui veut travailler pour sa patrie et pour "l'humanité", adresse certainement à son ministre des rapports passionnants, qui mériteraient d'être connus.

Mais pourquoi apprend-t-il son remplacement par la presse en novembre 1905 ? Pourquoi cet ultime mauvais traitement avant de recevoir son avis de mise à la retraite en mars 1906 ? Il a 60 ans passés et part avec le titre d'ambassadeur honoraire.

Il vit encore 16 ans, en "se consacrant à la réflexion et à l'écriture".

Mais l'extraordinaire roman des aventures d'Harmand, que nous retrace si fidèlement et affectueusement Madame Geneviève Salkin, s'arrête seize ans plus tôt.

Contre-amiral Maurice DUPONT



SÉPULCHRE (Bruno), *Angoumois, Aunis, Saintonge et Poitou au temps de Chastillon.*

En 1641 paraissait la *Topographie française*, recueil de près de 400 vues de villes, châteaux et monuments divers. Il s'agissait là de la première représentation iconographique importante de la France et nos provinces du Centre Ouest y avaient la part belle puisqu'à elles seules elles composaient le quart du volume !

Cette publication posthume des dessins d'un ingénieur de Henri IV,

qui furent transposés par des graveurs au talent variable, tel le fameux Mérian ou de plus obscurs comme Boisseau et Briot, reste très mal connue jusqu'à ce jour.

Si l'on admet que l'écriture marque le passage à l'Histoire, la représentation des paysages ou des monuments environnants, entreprise pour la première fois, marque l'avènement du monde de l'image. La *Topographie française* peut être considérée comme une séquence de cette étape.

Œuvre de grand intérêt puisqu'il s'agit du premier regard de quelque importance qui nous soit parvenu pour la France. Et ce ne sont pas les quelques œuvres de précurseurs tels Belleforest ou Tassin qui viendront nous contredire.

Claude Chastillon a pour la première fois donné une image d'un nombre important de monuments très variés, célèbres ou obscurs, tels qu'un voyageur pouvait en rencontrer dans les provinces françaises au début du XVIIe siècle.

En cela son témoignage est des plus précieux et justifie bien l'attention qu'on semble enfin lui accorder depuis quelques années.

Le choix des vues de nos anciennes provinces peut paraître fantasque : de modestes châteaux voisinent avec de plus célèbres, des bourgs modestes sont privilégiés au dépens de métropoles provinciales...

Jusqu'à présent les vues de Chastillon ne furent publiées que dans quelques monographies avec le plus souvent des commentaires inadéquats ou des attributions erronées. Il a donc fallu entreprendre une véritable enquête à travers nos provinces

et une étude minutieuse de la *Topographie française* a été nécessaire pour permettre d'identifier avec précision les vues de Chastillon. Pour la première fois sont donc réunies toutes les vues concernant notre région, la plupart d'entr'elles étant totalement inconnues.

La réédition de ces vues à l'identique s'accompagne donc d'une étude biographique de leur auteur, d'une longue notice sur les différentes éditions de la *Topographie française* et ses différents graveurs, pour aboutir à un inventaire de quelques 88 vues concernant les actuels départements de la Charente (17), Charente-Maritime (46), Deux-Sèvres (8), Vienne (11) et Gironde (6).

L'intérêt de cette contribution à l'icnographie de la région est accru par une notice qui commente chaque gravure. Elle est agrémentée par une vue actuelle prise, autant que possible, à l'endroit choisi par Chastillon il y a plus de quatre siècles.

L'ouvrage est préfacé par Madame Mireille Pastoureau, conservateur au Département des cartes et plans de la Bibliothèque nationale.

Un volume grand in-4° (31 x 21 cms) et d'environ 160 pages, comprenant les 88 vues de la *Topographie française*, rééditées à l'identique, accompagnées d'un texte sur la *Topographie* et son auteur, et d'une notice sur chaque vue, soit un total de plus de 200 illustrations.

Tirage limité à 500 exemplaires (dont 200 numérotés et réservés aux premiers souscripteurs) et 50 numérotés en demi reliure, signés de l'auteur et constituant l'édition originale. 350 F et 800 F.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

**VERGÉ-FRANCESCHI** (Michel) et **RIETH** (Eric), *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV*, éditions Du May, 116 rue du Bac, 75007 Paris, 120 pages, format 23 x 28,5, 100 illustrations sépia, 240 F

En 1678, la France signe la glorieuse paix de Nimègue. La guerre de Hollande s'achève. Paris donne à Louis XIV son surnom : Louis le Grand. Pour la première fois dans l'histoire du règne, et peut-être dans l'histoire de la France, la marine vient de remporter au cours d'un conflit des succès décisifs. Louis XIV doit son surnom autant au maréchal de Turenne qu'au vieux Duquesne, vainqueur de Ruyter en Méditerranée.

Colbert commande alors en Ponant et en Levant de véritables albums iconographiques représentant les divers types de bâtiments : barques de pêche, navires de commerce, vaisseaux de guerre et galères levantines. Ceux-ci, réalisés au lavis, ont un triple objectif : montrer au roi ce qu'est la flotte de France (un peu comme la flotte miniature réalisée sur le Grand Canal de Versailles) ; faire le point des connaissances en matière de construction navale ; instruire Seignelay - le propre fils du grand Colbert et bientôt son successeur.

Pour la première fois sont ici réunis les *Albums dits de Jouve* (marine de commerce) et *de Colbert* (marine de guerre).

Réalisé grâce au fonds du Service historique de la Marine et du Musée de la Marine, cet ouvrage constitue un véritable inédit rassemblant les voiles et voiliers du temps du Roi Soleil.

*Les auteurs :*

Michel Vergé-Franceschi, professeur d'histoire à l'université de Savoie, appartient au Laboratoire d'Histoire

maritime de la Sorbonne (CNRS - Sorbonne).

Eric Rieth, chargé de recherches au CNRS (Laboratoire d'Histoire maritime de la Sorbonne) et chargé de cours à l'université Paris I, est responsable du département Archéologie du musée de la Marine.

Suzanne MADON



**VERGÉ-FRANCESCHI** (Michel), *Guerre et commerce en Méditerranée, IXe-XXe siècles*, éditions by Michel Vergé-Franceschi, Editions (Henri) Veyrier, Paris, 1991 (Collection Kronos, n° 12), Paperback 450 pages, illustrated. 150 F., ISBN 2-85199-581-2.

There are cynics who maintain that conferences are the blessing of modern scholars, and conference proceedings the curse : that however valuable the opportunity to exchange views in person may be, the papers are often a mere excuse to be present. Anyone who undertakes the thankless labour of editing the proceedings of a conference, as M. Vergé-Franceschi has done, is bound to have some inadequate offerings on his hands, and some (if not all) which are difficult to attach to any coherent theme. There are a few of both sorts in this volume, the fruit of a conference held at Toulon in 1987 by the Commission Française d'Histoire Maritime, but they are notably few, and easily counterweighted by the original scholarship of other contributors. Among twenty-two articles there are particularly interesting pieces by Philippe Rigaud on piracy about the Rhône and its delta in the middle ages,

by Michel Fontenay on the cruises of the galleys of the Knights of Malta, by Hubert Poilroux-Deleuze on Mediterranean privateering, and by Daniel Panzac on the corsairs of Tripoli in the eighteenth century ; besides further instalments of the researches of André Zysberg on the French galleys, Timothy Le Goff on French seamen, and M. Vergé-Franceschi on French flag officers, all of which are no less valuable than the others but no longer as novel. In addition we have an extensive introduction by the editor, a conclusion by Etienne Taillemite, and a bibliography of the contributor's other work.

The centre of gravity of the collection is the Mediterranean in the age of oar and sail ; a complex and rather unfamiliar world for British readers, in which the fleets and commerce of the major powers co-existed with a crowd of lesser but not negligible maritime nations like Genoa, Malta, Venice, Aragon, Ragusa, Sicily and the Papal States ; in which the attacks of the corsairs of Algiers and Tripoli were a constant menace and the fear of slavery one of the main impediments to trade well into the nineteenth century ; and in which the practical and legal distinctions between peaceful trade, privateering, piracy and naval operations were mobile and indistinct. Until the seventeenth century the Turks were the major naval power of the Mediterranean, and the French their effective successors until the nineteenth. Since French maritime history viewed from across the Channel can appear somewhat unsuccessful, it is worth stressing that in these waters the French shipping drove the English out of the Levant trade which they had pioneered.

red. Inevitably there are many aspects of the maritime history of the Mediterranean which this volume does not touch, and some which it does (such as the three items on the First and Second World Wars) that fall rather outside its main theme, but taken as a whole it forms an attractive illustration of the rich diversity of the subject, and taken individually a number of the contributions are significant additions to our knowledge.

N.A.M. RODGER  
National Maritime Museum



VERNE (Jules), *La Pérouse et les navigateurs français*, texte présenté par Armand Farrachi, éditions Zulma, 200 pages, 95 F.

C'est avec enthousiasme mais non sans la condescendance d'un homme du XIXe siècle que Jules Verne raconte les expéditions maritimes qui font suite à celles de James Cook, Surville ou Bougainville. Celles d'une dizaine de navigateurs français tout au long du siècle des Lumières : depuis Marchand, aux objectifs commerciaux franchement avoués, jusqu'à d'Entrecasteaux, parti sur les traces de La Pérouse, le plus célèbre d'entre eux. Presque tous ces voyageurs ont lu les philosophes et portent sur les mondes nouveaux un regard très différent de celui de leurs prédécesseurs.

S'ils sont toujours en quête du paradis terrestre, c'est souvent avec l'espoir d'aller fonder sur ces terres vierges des sociétés nouvelles. Mais leurs points de vue et leurs pratiques divergent. Certains, dont La Pérouse, tentent de com-

prendre ce paradis qu'ils découvrent, d'autres cherchent plutôt à le faire à leur image.

L'idéologie du progrès scientifique et industriel incite Jules Verne à voir d'abord en eux les pionniers de frontières toujours à dépasser. S'il insiste bien entendu sur le mérite de leur contribution à la science et à la géographie, il se laisse tout autant attirer par les éléments propres à alimenter un roman d'aventure (peuplades sauvages, embuscades, trocs, cannibalisme, mutilations...). Un roman de Jules Verne, évidemment.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

## AGENDA

### 1. PROGRAMME DES COMMUNICATIONS 1992-1993 DU COMITÉ DE DOCUMENTATION HISTORIQUE DE LA MARINE

Au musée de la Marine, Palais de Chaillot, (entrée par la porte de la Conservation), les *mardis* suivants, à 17 h 30.

*Mardi 13 octobre 1992*  
Géopolitique des Caraïbes  
par le général (c.r.) Yves SALKIN

*Mardi 17 novembre 1992*  
Les dix campagnes de René Gillotin, officier de marine et aquarelliste, de 1833 à 1856  
par M. François JACQUIN

*Mardi 15 décembre 1992*  
Le lieutenant de vaisseau Hourst en Afrique  
par Mme DUVOUX-HOURST

*Mardi 19 janvier 1993*  
Mahan est-il toujours d'actualité ?  
par M. Hervé COUTAU-BÉGARIE

*Mardi 16 février 1993*  
L'armement du *Redoutable*. Souvenirs personnels  
par l'amiral LOUZEAU

*Mardi 16 mars 1993*  
Les forges de Guérigny avant 1789  
par M. Jacques GAY

*Mardi 20 avril 1993*  
La Chine des Ming et la mer. Les expéditions de Zheng He (1405-1433)  
par Mme Michèle BATESTI

*Mardi 18 mai 1993*

Le destin du bâtiment de ligne français *Richelieu* (1938-1945)  
par M. Eric LE VAILLANT

*Mardi 15 juin 1993*

La politique navale des ducs de Bourgogne (1384-1482)  
par M. Jacques PAVIOT

2. SÉMINAIRE MEYER,

Le vendredi matin, en Sorbonne, de 11 heures à 13 heures (nouvel horaire), salle 331 comme d'habitude.

3. SÉMINAIRE MOLLAT DU JOURDIN,

3ème jeudi de chaque mois, en Sorbonne, 17 heures, salle 342.

A ce jour la rédaction n'a pas reçu le programme des autres séminaires et manifestations maritimes et le regrette vivement pour ses abonnés et fidèles lecteurs.

