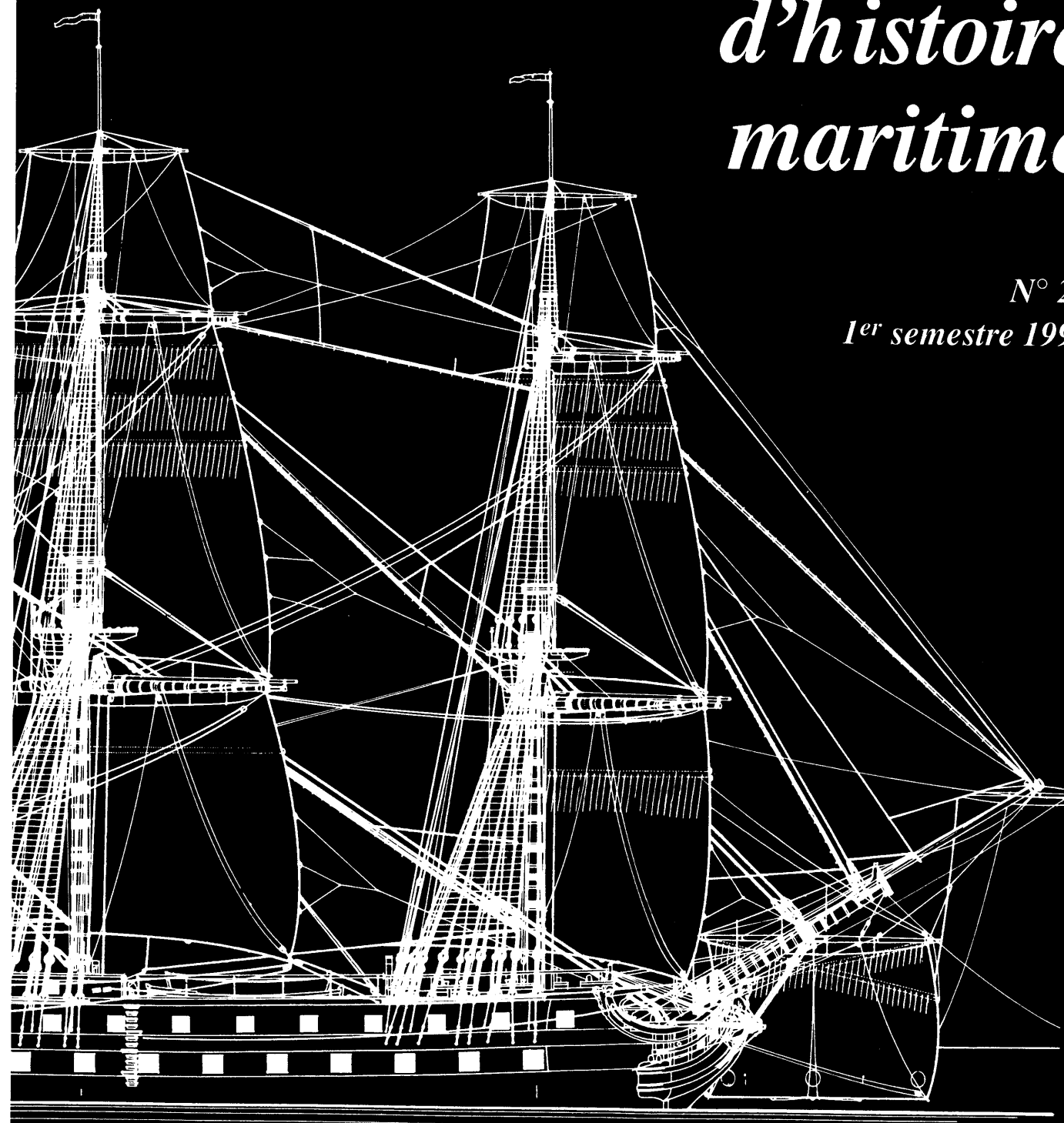


Chronique d'histoire maritime

N° 27
1^{er} semestre 1993



Commission française d'histoire maritime

*Chronique
d'histoire
maritime*

1993 - I

n° 27

Paris

ANCIENS PRÉSIDENTS

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.

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 Haudrière, Guy Marchand, Hubert Michéa, Michel Ortscheit.
 Rédacteur en chef des publications : Michel Vergé-Franceschi.

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.

Éditions S.P.M. 14, rue Charles V 75004 Paris
 Directeur de collection : Eric Ledru

Cotisation CFHM et abonnement *Chronique* : 200 F.

© CFHM, mai 1993
 ISSN : 0243-6671

Directeur de la publication : Jacques Chatelle
 Maquette de la couverture : d'après Jean Boudriot

SOMMAIRE

Le mot du Président par l'amiral Chatelle	5
Éditorial par Michel Vergé-Franceschi	7
 <i>La France et la mer au siècle des grandes découvertes,</i> (sous la direction de Ph. Masson et de M. Vergé-Franceschi), par Jacques Gay	
	11
 Nouvelles maritimes	
La Lettre de la Méditerranée par Louis Durteste.....	13
Le Centre d'histoire des Espaces atlantiques, Bordeaux par Paul Butel	15
Le catalogue de l'exposition <i>Des vaisseaux et des hommes</i> à Saint-Vaast-La Hougue, 1992 par Olivier Chaline	17
Le Salon du livre maritime de Concarneau "1992", par Martine Acerra	18
La Table-ronde sur l'ornementation navale, Bordeaux, 1992, par Martine Acerra et Pierre-Lucien Nègre	20
Le colloque organisé par le Centre d'études et de recherches sur les migrations atlantiques, Rochefort, 1992 par Etienne Taillemite	22
Les Journées d'Histoire maritime, Le Havre, 1992, par Philippe Manneville	24
Les expositions du "groupe d'histoire du yachting", Paris, 1992-1993, par Eric Ledru et G�rald Gu�tat	26
IXe Salon du Livre maritime de Concarneau, 15 au 18 juillet 1993 par Sylvie David-Riv�rieulx	27
Le prochain colloque CTHS, Pau, 1993, par l'amiral Jacques Chatelle.....	29

Etudes

Les risques maritimes de la traite négrière :

l'exemple nantais (1700-1792),

par Jacques Ducoin..... 31

Compte-rendus des derniers ouvrages de :

BARRÉ Michel, *Petit dictionnaire baleinier* ; BONNEL Ulane, *Fleurieu et la Marine de son temps* ; BRÉZET François-Emmanuel, *Le Jutland (1916) La plus formidable bataille navale de tous les temps* ; COUTAU-BÉGARIE Hervé et HUAN Claude, *Lettres et notes de l'amiral Darlan* ; COUTAU-BÉGARIE Hervé, *L'évolution de la pensée navale - III* ; DUMAS Robert, *Le cuirassé Jean-Bart (1939-1970)* ; DU MOULIN DE LA BARTHÈTE Jean, *Des marins dans la tourmente* ; DUVAL Marcel et LE BAUT Yves, *L'arme nucléaire française – Pourquoi et Comment ?* FAVIN-LÉVÊQUE Bernard, *François Darlan et son destin* ; JAEGER Gérard A., *Vues sur la piraterie des origines à nos jours* ; HILLION Daniel, *Paquebots* ; KEMP Paul, *Austro-Hungarian Battleships* ; LEPELLEY Roger, *Chroniques de la Hougue* ; LESPAGNOL André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV* ; PASTOUREAU Mireille, *Voies Océanes – Cartes marines et grandes découvertes* ; RAVENEAU DE LUSSAN, *Les flibustiers de la Mer du Sud* ; RENAUD Jean, *Les Vikings et les Celtes* ; RUSBRIDGER James et NAVE Eric, *La trahison de Pearl-Harbor – Comment Churchill entraîna Roosevelt dans la Seconde Guerre Mondiale* ; SAIBÈNE Marc, *Toulon et la Marine, 1940-1942* ; SEGRÉTAN Henri-Dominique, *De Gaulle en échec ? Dakar 1940* ; VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Abraham Duquesne. Huguenot et marin du Roi-Soleil* ; VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV. Edition critique des deux Albums dits de Jouve et de l'Album de Colbert* ; VERNE Jules, *Christophe Colomb (1436-1506)* ; VONGSURAVATANA Raphaël, *Un Jésuite à la cour de Siam*..... 35

LE MOT DU PRÉSIDENT

L'ouvrage collectif, *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, réalisé avec le concours d'auteurs appartenant tous à la Commission Française d'Histoire Maritime, a été désormais envoyé à tous nos membres. Il semble avoir été apprécié. Quelques uns ont manifesté toutefois, à juste titre, le regret de voir son caractère "C.F.H.M." si peu apparent pour les non initiés. Il est certain qu'il faudra, à l'avenir, veiller à ce que la C.F.H.M. apparaisse plus nettement dans nos publications dès lors qu'elles s'adressent à un public élargi.

Ainsi que le souligne notre rédacteur en chef dans son éditorial, l'année 1993 s'annonce, comme le fut 1992, riche en manifestations maritimes, diverses, organisées très souvent avec le concours actif des Délégations régionales. Elles ont rencontré l'an dernier un vif succès, tant auprès des autorités que du public local. Peut-être pourrait-on simplement regretter que les membres de la C.F.H.M. n'y soient pas plus présents, alors qu'un certain nombre d'entre eux déplorent parfois le manque d'occasions de réunions et rencontres. Peut-être ces manifestations ne sont-elles pas annoncées avec suffisamment de préavis, nos membres étant, il est vrai, sollicités par de multiples activités personnelles, professionnelles ou culturelles. Pour tenter d'y remédier, notre rédacteur en chef signale les manifestations prévues pour le second semestre 93, et pour 1994, dont il a eu connaissance, indiquant chaque fois les responsables de leur organisation à contacter.

J'ajouterai que notre *Chronique* se doit de répondre à ce besoin d'informations des membres de la C.F.H.M.. Elle ne le fera efficacement qu'avec le concours de tous. C'est d'ailleurs, je le rappelle, l'une des missions des Délégations régionales, de signaler au conseil d'administration les rencontres prévues dans leur zone d'intérêt, dès qu'elles en ont connaissance.

Pour ma part, je souhaiterais souligner le dynamisme dont ont fait preuve les Délégations régionales, dont l'implantation semble maintenant réussie. Les compte-rendus que vous trouverez dans cette *Chronique* en témoignent. Cette constatation a d'ailleurs conduit votre conseil d'administration à s'interroger sur l'opportunité de susciter la création d'une Délégation "Ile de France" qui proposerait aux membres parisiens de

notre Commission des activités nouvelles. Dans cet esprit, le groupe de travail qu'anime le colonel Nied, s'efforce d'organiser en novembre prochain une table ronde sur l'Océan Indien et la Mer Rouge, avec le soutien de l'ambassade du Yémen. Ceci pourrait être le prélude à la constitution de cette Délégation régionale "Ile de France" à laquelle pourraient adhérer tous ceux qui ressentent, au-delà des différents séminaires qui leur sont déjà offerts, un besoin d'activités plus formellement C.F.H.M..

La Délégation régionale "Méditerranée", qui a élu à sa présidence le commandant Durteste, en remplacement de notre regretté amiral de Lachadenède, a souhaité se doter, dans un souci d'efficacité et de transparence, d'un règlement interne qui, après concertation, a été approuvé par le conseil d'administration.

La réflexion menée, à l'occasion de l'élaboration de ce texte, a mis en évidence la nécessité de faire évoluer quelques points de notre règlement intérieur, imparfaitement adapté aux besoins des Délégations régionales. Les modifications qui se révéleront nécessaires vous seront proposées à l'occasion de notre prochaine assemblée générale.

Je rappelle qu'à cette assemblée générale, il sera procédé en plus de l'élection des membres du conseil d'administration, à la remise du prix du "Jeune historien". A vous de faire connaître l'existence de ce prix et les conditions de son attribution à d'éventuels candidats.

Pour terminer, il me faut évoquer à nouveau ce qui demeure la préoccupation majeure du conseil d'administration, notre politique de publications. Cette politique, je l'ai déjà souligné, est limitée par les ressources de notre Commission. Il est toutefois envisagé de reprendre, sur des bases nouvelles, la publication d'un certain nombre d'ouvrages dans la collection Etudes d'histoire maritime et de poursuivre celle de *Marins et Océans*, ouverte à tous nos membres. J'espère, quant à moi, que cette ambition pourra se concrétiser dans un avenir prochain.

Jacques CHATELLE
Président de la C.F.H.M.

ÉDITORIAL

Ce numéro (n° 27) de votre *Chronique d'Histoire maritime* essaie de répondre à un triple objectif.

1) Financier tout d'abord, car l'année 1992 a été lourde pour votre budget. Le conseil d'administration a décidé en effet de soutenir la publication de *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, éd. Tallandier, 392 pages, œuvre collective de nos membres, à concurrence de 50 000 F, soit près de la moitié du prix de revient de l'ouvrage. Ce sacrifice a permis à chacun de nos membres de recevoir un exemplaire de l'ouvrage, et un reliquat d'une centaine de volumes peut être acquis par chacun de vous au seul bénéfice de la trésorerie de la C.F.H.M., auprès de l'amiral Chatelle, de notre secrétaire général Yves Decaudaveine, ou de moi-même, au prix de 150 F.

En outre, afin de récupérer le retard important de la publication de la *Chronique*, le conseil d'administration a décidé pour 1992 de la parution, non seulement de l'*Annuaire* tant attendu et si utile – mais coûteux – (18 436 F, TTC, port inclus), mais encore d'un numéro double de la *Chronique*, (n° 25-26), de 72 pages, ce qui a également imposé un effort financier certain à notre trésorerie, après la publication du colloque Fleurieu. Or nous ne vivons que de vos cotisations... Soyez aimables d'y songer.

En 1993, – les économies sont partout de rigueur –, nos membres recevront par conséquent deux *Chroniques* seulement, plus modestes, le n° 27 que voici (en mai 93), et le n° 28 (en octobre 93). La parution semestrielle (mai et octobre) est apparue comme un bon rythme à notre association. Pour qu'il soit toutefois respecté, votre rédacteur en chef – en l'absence de tout secrétariat de rédaction –, a besoin du concours et de la diligence de tous. Merci d'envoyer vos textes à insérer (compte-rendus d'ouvrages, annonces de colloques, bilan de vos activités, etc.), prêts à être directement composés.

Enfin, si nos recettes (ventes d'ouvrage de la collection C.F.H.M. aux éditions Economica, des colloques Fleurieu, *Guerre et Commerce en Méditerranée* (éditions Veyrier-Kronos), ou de *La France et la mer au siècle des grandes découvertes* (éditions Tallandier), le permettent, – souhaitons-le –, le conseil d'administration pourra envisager de participer financièrement à de nouvelles publications, fin 1993 - début 1994.

2) Le second objectif est d'ordre documentaire et scientifique. Pour cela, la *Chronique* dispose depuis son origine de plusieurs pages bibliographiques consacrées aux divers ouvrages maritimes récemment publiés. Nous tenons à remercier l'amiral Frémy et notre collègue le professeur Philippe Haudrère pour leur si efficace collaboration dans ce domaine auquel tiennent tant – et légitimement –, nos lecteurs et abonnés.

3) Le troisième objectif enfin est d'ordre "informatif". La *Chronique* essaie – dans les limites des moyens qui sont les siens –, de rendre compte des différents colloques ou tables rondes qui se tiennent en France ou à l'étranger. Mais ceux-ci sont à présent fort éloignés – non par la qualité, mais par le nombre –, de la "grande époque" de MM. les professeurs Michel Mollat du Jourdin, Fernand Braudel, Jean-Louis Miège, Pierre Chaunu ou Jean Meyer. Aux pionniers de l'histoire maritime, ont succédé des colloques devenus aujourd'hui tellement nombreux que l'actualité a du mal à les suivre chronologiquement et géographiquement. L'année 92 montre bien à quel point ces manifestations sont à présent plus que des colloques épisodiques : de véritables "rendez-vous", souvent annuels :

- mars 1992 (Toulon, Opération Sauvetage du patrimoine toulonnais, Archives du chef d'escadre Martini d'Orves : nous renvoyons à la presse locale et notamment au journal *République*, février-mars 1992).

- avril 1992 (Portsmouth, 1^{er}- 4 avril, colloque international dont les *Actes* seront publiés par les soins du service des publications du Service historique de la Marine à Vincennes : les participants sont invités à expédier leurs textes à Mme Michèle Battesti).

- avril 1992 (Nantes, 23-28 avril. Estuaire 92) dont les *Actes* feront l'objet d'une publication du ministère de la Culture.

- mai 1992 (Marseille, 18-19 mai, table ronde sur les routes de la soie). Les *Actes* seront publiés par le C.N.R.S.

- juin 1992 (Tatihou, 18-19 juin). Le catalogue de l'Exposition – splendide – est déjà paru, et l'un de nos plus jeunes membres, Oliver Chaline, admis à la C.F.H.M. l'an dernier, peu avant sa soutenance de thèse, en rend compte dans nos colonnes.

- juillet 1992 (Salon du Livre, Concarneau, 16-19 juillet), dont Martine Acerra – à présent dégagée de la rédaction de sa thèse –, rend compte ci-après.

- octobre 1992 (Bordeaux, 3 et 4 octobre), dont Martine Acerra et le sculpteur Pierre-Lucien Nègre rendent compte ci-après.

- octobre 1992 (Rochefort, 5 au 12 octobre), dont les *Actes* seront comme d'habitude publiés par les soins du président du Centre d'études et de recherches sur les migrations atlantiques, Jean Garidou, dont l'accueil rochefortais est toujours aussi parfait et réussi.

- novembre 1992 (Le Havre, 21 et 22 novembre), dont Philippe Manneville et André Zysberg rendent également compte ci-après.

L'année 1993-1994 s'avère également riche en manifestations maritimes historiques : le colloque de Boulogne-sur-Mer en avril "*Les liaisons transmanche et l'Histoire maritime*", (1^{er} et 2 avril, contact : administrateur général Marchand, Patrick Villiers), le colloque de Marseille en mai dont les publicités viennent d'être envoyées à chacun de vous ces jours-ci, (contact : André Zysberg, Thierry Baudoin), le Salon du Livre maritime de Concarneau en juillet (contact : Sylvie David-Riverieulx), le colloque de la Commission française d'Histoire militaire à Istanbul en juillet (contact : le général Delmas), le colloque de Sireuil-en-Périgord (24-26 septembre 1993, sur les noblesses européennes, contacts à la C.F.H.M. : Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi), le colloque des Sociétés savantes de Pau en octobre 1993 (contact C.T.H.S. : professeur Michel Mollat du Jourdin, amiral Chatelle), le colloque de Lorient (7 au 9 mai 1994, sur la Compagnie des Indes, contact : professeur Philippe Haudrère), le colloque de Bordeaux (mi-septembre 1994, sur l'espace caraïbe, contact : professeur Paul Butel)...

A noter enfin, parmi les dernières activités et publications de nos membres les plus fidèles :

- a) La publication des *Mélanges* offerts en l'honneur de notre ancien président (1984-1985) de la C.F.H.M., Jean-Louis Miège, *Histoires d'Outre-mer*, publications de l'Université de Provence, 29 Avenue Robert Schuman, 13621 Aix-en-Provence, Cedex 1.

- b) La prochaine publication de l'ouvrage malheureusement posthume de notre ancien président (1980-1981), l'amiral de Lachadenède, sur la Marine et la guerre d'Espagne (Service Historique de la Marine).

- c) L'ouverture de la souscription de la thèse de Martine Acerra (Librairie de l'Inde, éditeur, 20 rue Descartes), sur la construction navale française (1661-1815), et le port de Rochefort. La prochaine publication de la thèse de Patrick Boulanger.

- d) La "sortie" d'un nouveau tome du *Glossaire nautique* d'Augustin Jal, aux éditions du C.N.R.S., (contact : Christiane Villain-Gandossi).

- e) L'élection du commandant Durteste aux fonctions de président de la Délégation régionale Méditerranée, en remplacement de l'amiral de Lachadenède.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI
rédacteur en chef des publications C.F.H.M.

La France et la mer au siècle des grandes découvertes

sous la direction de Ph. Masson et M. Vergé-Franceschi,
Préface de l'amiral Chatelle, Paris, Tallandier, 1993, 390 pages

L'année 1992 a été marquée par la célébration du cinquième centenaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb. Que sait-on des marins français de cette époque ? C'est pour tenter de répondre à cette question que la Commission française d'histoire maritime, à l'initiative de son rédacteur en chef, Michel Vergé-Franceschi, a sollicité la collaboration de plusieurs auteurs pour brosser le portrait de la France maritime au XVI^e siècle.

Philippe Masson introduit le sujet en replaçant la France dans le contexte mondial sur les plans politique, commercial, maritime et technique de ce siècle.

Comme dans toute recherche historique, la première partie est consacrée à l'étude des sources de l'histoire maritime. Eric Rieth y décrit les différentes méthodes de construction des navires, bordé premier ou charpente première. Michèle Polak recense les ouvrages rédigés ou traduits en français, et les classes suivant leur objet : relations historiques ou de voyage ; traités de navigation avec leurs compléments : instruments, cartographie ; et enfin le Droit maritime. Etienne Taillemite nous présente les premiers essais de législation maritime à partir du milieu du siècle dont certaines dispositions préfigurent les ordonnances de Colbert. Les marins et l'époque utilisent un vocabulaire professionnel étendu et précis mais qui diffère suivant qu'il s'agit du Ponant ou du Levant ; Christiane Villain-Gandossi en recense les origines dans tous les pays d'Europe.

Dans la seconde partie les auteurs examinent les enjeux de l'activité maritime qui s'exerce à partir des ports. Michel Mollat du Jourdin évoque la vie des ports normands à la fin du XV^e siècle, les premiers à être français. Jean Meyer nous dépeint longuement l'activité de Nantes et de sa région au XVI^e siècle, et il la compare à celle des autres ports de notre pays avant de les replacer tous dans un contexte européen. Le port de Bayonne a eu au XVI^e siècle des relations commerciales importantes avec toute l'Europe, dont nous entretient Josette Pontet, sans oublier la pêche à la

baleine et celle à la morue à Terre-Neuve. Jean-Michel Deveau nous décrit sa belle ville de La Rochelle, active, riche, au milieu d'une immense rade qui en facilite l'accès par mer. Cette période est difficile pour la Bretagne, pays de marins nombreux qui fréquentent toutes les mers, mais Alain Boulaire nous montre que le rattachement à la France et divers problèmes politiques et religieux en freinent le développement. Boulogne est une ville frontière et Patrick Villiers évoque les luttes sur terre comme sur mer contre nos voisins, les guerres de Religion, le passage de l'Invincible Armada... heureusement qu'il y avait les harengs !

Tout ceci ne serait rien sans les hommes. Des amiraux de France, présentés par leur généalogiste attitré, Michel Vergé-Franceschi, on passe aux aventuriers et découvreurs que Christian Buchet a suivi aux Amériques. Les hommes de science, les cosmographes André Thevet et Nicolas de Nicolay sont évoqués par Frank Lestringant qui nous entraîne également dans des voyages plus lointains, au Brésil avec Villegagnon, tandis que Philippe Haudrère nous fait parcourir l'océan Indien à bord du *Sacre* et de la *Pensée*. Il est touchant de constater avec Catherine Vincent que tous les marins et commerçants de Rouen firent des dons considérables pour édifier et décorer la très belle église Saint-Vincent, détruite en juin 1944.

Enfin, un certain nombre de documents sont commentés. Ceux présentés par Philippe Rigaud concernent la course dans les mers de Provence. Jacques Ferrier célèbre l'ouverture de la France au Levant. Marc Fardet évoque une enquête de 1551 relative à la construction d'un port à Royan. Françoise Bériac et Philippe Manneville présentent d'intéressants documents relatifs respectivement au commerce du port de Bordeaux et à la fondation de celui du Havre. Martine Acerra relève les très pertinentes observations de Nicolas Nicolay d'Arfeuille sur la diversité des navires en 1582.

La conclusion de Michel Vergé-Franceschi retrace l'évolution politique, économique, humaine et maritime de la France pendant ce siècle.

Ce très intéressant ouvrage se termine par une chronologie de 1481 à 1592, et des index des noms de lieux, de personnes, et de navires.

Jacques GAY

En vente à la bibliothèque des Amis
du Musée de la Marine, prix : 150 F.

NOUVELLES MARITIMES

La Lettre de la Méditerranée

C'est certainement chez les membres de la Délégation régionale Méditerranée que la disparition de l'amiral de Lachadenède, évoquée dans la précédente *Chronique*, a été ressentie avec le plus d'émotion. Tous les participants des "réunions de Marseille" garderont précieusement en mémoire le souvenir de l'autorité souriante et de l'affable distinction du gentilhomme qui présidait, depuis sa fondation par ses soins en 1984, aux destinées de la Délégation.

La dernière réunion de l'année 1991-92 était prévue pour le début de juin ; elle a dû être reportée au 8 octobre, à la demande de l'amiral. Une réunion s'est bien tenue le 8 octobre, mais hélas désormais sans lui ; elle a eu pour objet principal le choix du successeur du disparu. Deux candidatures s'étaient manifestées, ce qui paraît heureusement témoigner de l'intérêt porté par les membres à la vie de la Délégation. Un note à bulletins secrets a désigné, pour succéder à l'amiral de Lachadenède, Louis Durteste, capitaine de corvette honoraire (E.N. 1944), participant actif des réunions de Marseille et membre du conseil d'administration de la C.F.H.M.. Le nouveau "délégué régional" a aussitôt assuré l'assemblée de son intention d'œuvrer dans le même esprit que son prédécesseur, auquel il était lié de respectueuse amitié depuis 1952.

Puis une tâche aride mais importante a accaparé les soins de la Délégation : la mise au point d'un règlement intérieur, document dont le besoin s'était fait vivement sentir à l'occasion du décès de l'amiral. A partir des dispositions déjà inscrites dans le règlement intérieur de la C.F.H.M. de 1986-89 (Titre II, section 2), et de notre situation réelle et actuelle, un petit groupe de travail a rédigé un projet ; celui-ci a été d'une part envoyé au conseil d'administration parisien, d'autre part discuté au cours de la réunion du 13 janvier de la Délégation ; le C.A. ayant formulé de substantielles suggestions, un projet modifié a été élaboré, et à nouveau envoyé au C.A., lequel l'a approuvé le 9 février ; il a été enfin adopté par les membres de la Délégation, le 10 mars, moyennant deux légères corrections de forme. Le texte définitif résulte donc d'une collaboration étroite et fructueuse entre le centre nerveux parisien et les membres éloignés (dans tous les sens du terme !), ce dont il y a tout lieu de se féliciter.

Munis de ce nouveau règlement, les membres ont aussitôt élu, le 10 mars, les quatre personnes constituant, autour du président, le bureau de la Délégation : sont sortis de l'urne les noms de Madame C. Villain-Gandossi, et de Messieurs C. Amand, N. Fourquin et H. Poilroux. N. Fourquin est délégué-adjoint et H. Poilroux secrétaire-trésorier. On ne saurait omettre de mentionner que ce dernier doit faire face à de fort sensibles difficultés matérielles...

Si les réunions du 8 octobre et du 13 janvier ont eu lieu "classiquement" à Marseille, celle du 10 mars s'est déroulée à Toulon, où nous avons été accueillis très sympathiquement par la chambre de Commerce du Var. Nous comptons continuer à diversifier nos lieux de réunion : Sète et Arles figurent dans nos projets.

En ce qui concerne le contenu de nos réunions, nous avons renoué avec la pratique de la brève "communication" d'une quinzaine de minutes exposée par un des participants, et suivie d'un échange de vues général. A la réunion du 10 mars, M. C. Berton a ainsi présenté le dernier ouvrage du docteur P. Bois sur *Le grand siècle des Messageries Maritimes (XIX^e-XX^e siècles)* ; certes, notre collègue P. Boyer en a aussi donné une excellente recension dans la *Chronique* n° 25-26, et les appréciations de nos deux commentateurs sont parfaitement convergentes, mais nous avons eu plaisir à féliciter l'auteur, de vive voix et l'ouvrage à la main.

Outre ces exposés de modeste envergure que nous poursuivrons régulièrement, nous réfléchissons à des projets plus importants : un colloque, analogue à ceux de Sète en 1985 et de Toulon en 1987, et peut-être un séminaire...

De son côté, le groupe de travail sur "Les marins coloniaux en Afrique Noire au XIX^e siècle", animé par le professeur Y. Saint-Martin, poursuit son activité ; il est malheureusement freiné par les difficultés que paraissent rencontrer les Services historiques de Vincennes et de Toulon dans l'organisation d'un flux satisfaisant de communication de dossiers. Le groupe est cependant conscient de l'avantage dont il jouit de pouvoir travailler sur place sur des documents archivés à huit cents kilomètres de distance ; 117 dossiers d'officiers, sur 210 sélectionnés, ont déjà été dépouillés.

Madame C. Villain-Gandossi annonce la constitution à Aix-en-Provence d'un Centre d'Histoire maritime du Moyen-Age, dont elle assume la responsabilité.

La C.F.H.M. est, sans le savoir peut-être, présente au Mémorial de Fréjus récemment inauguré, par le truchement de vingt-quatre maquettes illustrant l'action des Flottilles fluviales de la Marine en Indochine, situées dans la salle de documentation du Mémorial, et dues à la main remarquablement habile de l'amiral A. Leroux.

Ce ne sont pas des maquettes, mais des graffiti de galères des XIII^e-XIV^e siècles, découverts à Montmajour en pleine terre arlésienne, que nous signale Ph. Rigaud.

Dans le domaine du patrimoine maritime, l'activité de Messieurs Y. Laget, F. Lecalvé et P. Boyer à La Ciotat, et celle de H. Poilroux à Marseille ne se démentent pas ; nous y reviendrons ultérieurement.

Terminons par les publications de nos collègues :

- Madame J. Carpine-Lancre a mené à bien, avec M. Saldanna, la publication par la Fondation Gulbenkian de Lisbonne d'un ouvrage magnifique : *Souverains océanographes : Dom Carlos I^{er}, roi de Portugal et Albert I^{er}, prince de Monaco* ;

- M. Saibène a publié, chez Marines Editions & Publications, *Toulon et la Marine 1942-44*, étude très documentée de ce qui s'est passé à l'arsenal de Toulon après le Sabordage ; nous en reparlerons ;

- N. Fourquin et Ph. Rigaud ont lancé la publication par souscription de leur Glossaire nautique de langue d'Oc *De la nave au pointu* : œuvre absolument originale, voire pionnière ;

- le docteur J.H. Baixe a publié aux Editions La Bruyère le récit très vivant d'un épisode dramatique et peu connu de la deuxième guerre mondiale, *Les naufragés du Yoma* ;

- enfin une dernière note ensoleillée, et bien méditerranéenne sinon très maritime, sera donnée par la mention des deux splendides portfolios consacrés au *Temps des Olivades*, qu'a édités la C.C.I. de Marseille, sous la compétente direction de P. Boulanger.

Louis DURTESTE

Centre d'histoire des Espaces atlantiques

Institut d'histoire. Université Michel de Montaigne - Bordeaux 3

Activités du Centre en 1991-1993.

Le Centre a organisé, conjointement avec la Maison des Pays ibériques, de l'université Michel de Montaigne-Bordeaux 3, un colloque en mars 1991, sur le thème de l'étude de la Plantation et du Commerce dans la Caraïbe, du XVIII^e au XIX^e siècle. Les actes de ce colloque ont paru aux éditions de la Maison des Pays ibériques sous le titre *Plantation et*

Commerce dans la Caraïbe, XVIII^e et XIX^e siècles, en un volume de 262 pages, réunissant quinze communications.

Pour septembre 1994, toujours en collaboration avec la Maison des Pays ibériques, le Centre prévoit de réunir des chercheurs spécialisés dans l'étude de l'aire caraïbe sur le thème des rivalités impériales dans la Caraïbe, à travers une vue comparée des systèmes de commerce, de colonisation et de culture. Une part assez large sera faite à la présentation des affrontements de ces systèmes dans les guerres.

En novembre 1993 doit paraître le *bulletin* du Centre, n° 6, qui comportera des études de chercheurs sur l'histoire maritime et coloniale, à partir de travaux de maîtrise et de doctorats en préparation. On peut, entre autres, annoncer des études sur le commerce maritime de Bordeaux au milieu du XVII^e siècle ainsi que sur les renouvellements du même commerce au XIX^e siècle. Ces deux périodes paraissent particulièrement intéressantes à étudier, d'une part, en raison d'un manque relatif de recherches, d'autre part, en raison, pour la première, de la création des réseaux européens appelés au grand développement du XVIII^e siècle, pour la seconde du renouvellement des voies commerciales en fonction de la disparition du commerce d'entrepôt classique et de la fin des relations privilégiées avec la Grande Antille, Saint-Domingue, base de la prospérité du XVIII^e siècle. L'Inde a constitué, à cet égard, pour le commerce bordelais, une aire commerciale de première grandeur étudiée dans un mémoire de maîtrise de 1992, pour les trafics de l'indigo. En 1993, un autre mémoire est consacré à l'étude des rapports des Bordelais avec le Pacifique, au Pérou et au Chili, toujours au XIX^e siècle, entre 1815 et 1870.

Le Centre consacre une grande part de son action à la réunion des données intéressant le développement de l'entreprise marchande du XVII^e au XIX^e siècle, par microfilmage d'archives privées appartenant à des bureaux de courtage ou à des maisons de négoce du Sud-Ouest. On pourra en retenir dans des études ultérieures et la prospérité des grands réseaux du XVIII^e siècle, et les mutations créées dans ces réseaux par les nouvelles relations du XIX^e siècle avec l'Outre-Mer, Amérique, Afrique et Asie.

Paul BUTEL
Professeur à l'université de Bordeaux III
Directeur du Centre

Le catalogue de l'exposition

Des vaisseaux et des hommes. Vaisseaux de ligne et gens de mer dans l'Europe du XVII^e siècle

Saint-Vaast-La Hougue, Musée maritime de l'Ile de Tatihou, 1992, 379 p.

1992 n'est pas seulement le cinquième centenaire du Nouveau Monde, c'est aussi, sur mer encore, le tricentenaire des batailles de Barfleur et La Hougue. Peu d'événements se sont à ce point effacés derrière le mythe. Le combat de Barfleur serait resté dans les mémoires comme un des faits d'armes les plus éclatants de Tourville capable de tenir tête à des Anglo-Hollandais deux fois plus nombreux, s'il n'avait été suivi devant La Hougue de la perte de douze vaisseaux incendiés. La propagande des puissances maritimes s'en empara, abusant durablement les historiens sur la portée réelle de ce revers.

Ce n'est pourtant pas dans un but commémoratif que le jeune Musée maritime de Tatihou vient de réaliser une riche exposition et un magnifique catalogue. Il s'agit de restituer, notamment à partir de l'archéologie sous-marine, la vie des gens de mer et l'histoire du vaisseau de ligne. Plusieurs spécialistes, tels A. Zysberg et M. Vergé-Franceschi dressent le tableau politique et militaire de 1692. Des mises au point claires et précises permettent de comprendre la construction et les caractéristiques des vaisseaux, mais aussi la vie des équipages, grâce aux objets retrouvés sur les épaves. Cette abondante documentation s'accompagne d'une iconographie de qualité qui font de cet ouvrage un fort beau livre.

Mais là ne s'arrête pas son intérêt. L'événement de Barfleur-La Hougue, d'abord tenu à l'écart, revient et s'impose, désormais remis en perspective. N'est-ce pas là le sens de ce très utile état des sources françaises, anglaises et hollandaises sur 1692 qui font de ce catalogue un précieux instrument pour les chercheurs ?

Olivier CHALINE,
agrégé de l'Université
Ecole Normale supérieure

Le Salon du Livre maritime de Concarneau "1992"

La huitième édition du Salon du Livre maritime de Concarneau, organisée sous l'égide de Sylvie David-Riverieult et ayant pour thème l'**Escale**, était présidée par M. Jean-François Deniau, de l'Académie française.

Au cours de cette manifestation se déroulèrent les traditionnelles tables rondes autour du thème d'actualité en cette année du patrimoine maritime : "Que lisent les marins à terre...?" La nouvelle formule des débats tentée par Martine Acerra, présidente des tables rondes, fondée sur un "dialogue de tribune" animé par un président-meneur de jeu et sur une participation spontanée de l'auditoire, permit à chacun de s'exprimer dans la fraîcheur de ses convictions, l'émotion de ses souvenirs ou la certitude de son expérience professionnelle.

Une première séance fut consacrée aux romanciers maritimes français, au cours de laquelle un hommage amical et émouvant fut rendu à Henri Queffelec, disparu au début de l'année, par les romanciers présents et par les anonymes de tous horizons qui l'avaient côtoyé. Présidé par Yves La Prairie, cette séance croisa les témoignages des enfants de Henri Queffelec, Anne et Yann, de ses amis Anthony Lhéritier, Per-Jakez Hélias, Gwen Ael Bolloré, François Chappé, livrant ainsi un portrait lumineux et tendre du marin-écrivain qui fut le premier président du Salon.

L'après-midi fut consacré au "Livre, mémoire vivante du patrimoine maritime". Assurant la diffusion des idées, des travaux, des découvertes, œuvre d'esprit, d'imagination et parfois œuvre d'art, le livre jalonne, engendre et accompagne l'histoire des hommes et de l'océan. La variété des intervenants démontra la richesse d'approches du thème. Sous la présidence de Michel Vergé-Franceschi (université de Savoie), se trouvaient réunis des historiens, Michel Fontenay (université de Paris I), Philippe Haudrère (université d'Angers) ; le conservateur du musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, François Beaudouin également navigateur de mer et de rivière ; François Bourgeon, l'auteur de la bande dessinée si riche des *Passagers du Vent* ; et une des meilleurs experts en livres anciens de marine et de voyage, Michèle Polak.

La troisième séance des tables rondes ne pouvait manquer d'évoquer le personnage de l'année dont les découvertes changèrent la distribution

du monde connu. Mais, à l'écart des clichés traditionnels, ce fut autour de "Christophe Colomb, un hurluberlu étranger aux yeux gris" que débattirent les spécialistes présents sous la houlette et l'autorité vive de Claude Villers, journaliste à France-Inter. Le contre-amiral Bellec, directeur du musée de la marine, évoqua le navigateur. Marie-Hélène Fraïssé, de France-Culture, fit appel à son bon sens aiguisé pour tenter d'évaluer l'homme de mer. Les historiens spécialistes du monde ibérique, Bartolomé et Lucile Bennassar (université de Toulouse), Jean-Paul Duviols (université de Paris IV), André Zysberg (université de Caen), fin connaisseur du monde méditerranéen, échangèrent avec Michel Lequenne, écrivain ayant consacré trente ans de sa vie au célèbre Génois, des propos vifs et controversés, montrant à l'évidence la permanence du mystère Christophe Colomb.

Enfin, la dernière table ronde réunissait sur le thème de l'aventure maritime, navigateurs et scrutateurs de l'homme en mer. Autour de Patrick Schnepf, conservateur du musée maritime France I de La Rochelle, Gérard Janichon et Bernard Moitessier livrèrent leur approche de la mer et leur façon de la vivre, tandis que Jean Rieucan (université de Montpellier), spécialiste de la maritimité, analysa brillamment les motifs qui poussent l'homme vers l'immensité océanique. Conditions de départ et de retour ; alternances des séjours en mer et des temps à terre ; sécurité individuelle et responsabilité collective ; jeux de la réglementation et goût de la navigation sans entraves, enrichirent le dialogue entre la tribune et la salle en un débat qui se poursuivit au delà de la séance elle-même. Les tables rondes avaient atteint leur but : faire naître l'échange.

Martine ACERRA
CNRS/Paris-Sorbonne

La table-ronde sur l'ornementation navale (XVII^e-XIX^e siècles) Bordeaux, 1992

Les 3 et 4 octobre 1992 s'est tenue à Bordeaux, dans les locaux de la Cité mondiale des Vins et Spiritueux (quai des Chartrons), une manifestation culturelle et scientifique organisée par l'association Autre Regard, avec la collaboration du Laboratoire d'Histoire maritime (CNRS/université de Paris-Sorbonne) et avec le soutien de la Mémoire de Bordeaux, de la SNCF et du Crédit mutuel.

Cette manifestation comportait plusieurs éléments :

- Une exposition qui a attiré 1 500 personnes en deux jours autour de l'évocation photographique, due à Pierre Lucien Nègre, de la figure de proue, élément maritime, symbolique et décoratif à travers les âges. Figuraient autour de cette évocation, les maquettes de Raymond Monseigne, les aquarelles de Jeff d'Argy et de Jean Bellis, ainsi que la première figure de proue authentique (XIX^e siècle) de la collection du Centre de documentation et de recherche sur l'Ornementation navale.

- Une table-ronde ayant pour thème : ornementation navale, marines d'Etat, XVII^e-XIX^e siècles.

Elle était fondée sur le principe d'échanges entre historiens de l'art, historiens de la marine et amateurs dont plusieurs membres de la C.F.H.M., à propos des fonds iconographiques conservés pour la plupart au Service historique de la Marine à Vincennes.

Les différentes approches permirent de cerner des époques, des styles, des thèmes et de définir plusieurs modèles de représentations symboliques selon ces critères.

Participaient à cet échange : Chantal Grell (professeur à l'université de Versailles-Saint-Quentin), Sylvie Lacroix (université de Troyes) et Christian Michel (professeur à l'université de Paris-Nanterre) pour l'aspect symbolique et artistique ; Martine Acerra (ingénieur au CNRS, Laboratoire d'Histoire maritime) pour l'aspect historique.

M. le professeur Paul Butel (Institut d'Histoire, université de Bordeaux III) a prêté son concours à la manifestation en prononçant une conférence sur la construction navale bordelaise au XVIII^e siècle. Le commandant Forrer a évoqué le cas particulier de la décoration de la *Bretagne*, vaisseau

prestigieux à trois ponts de la seconde moitié du XVIII^e siècle. M. Binaud, du Conservatoire de l'Estuaire de la Gironde, a fait un rappel historique des grandes époques de la décoration navale, des Vikings aux clippers.

La table-ronde était organisée en parallèle avec le traditionnel banquet de la Mer donné par la Mémoire de Bordeaux, qui réunissait de nombreuses associations locales.

La tenue de la table-ronde a été rendue possible grâce à l'action menée au sein du Centre de documentation et de recherche sur l'Ornementation navale par son initiateur, Pierre Lucien Nègre. Les résultats de cette première rencontre permettent d'envisager d'autres colloques sur le même thème élargi aux comparaisons internationales, tant le décor naval est révélateur des tentatives de domination maritime des grands états européens.

Martine ACERRA
CNRS/Paris-Sorbonne

L'association Autre Regard 18, rue Charles Boubès 33700 Marignac

L'association, qui propose depuis plusieurs années, des animations sur le thème de la mer (expositions, spectacles, contes, ateliers...) s'est spécialisée avec certains de ses membres dans la collecte de documents iconographiques relatifs à l'ornementation navale (Figures de Proue, couronnement de poupe, décorations...) et ceci afin de pouvoir présenter une vue globale de cet art marin à travers les siècles, les légendes et les océans.

Des photographies de documents anciens ou de décorations actuelles restent des témoignages historiques de la vie maritime. Le but recherché est de les faire découvrir au plus grand nombre d'amateurs en respectant leurs origines. Déjà plus de 2 500 clichés sont en phase d'analyse et d'identification.

Cette collection permet aujourd'hui d'alimenter le projet de création d'un lieu de consultation et d'exposition permanente ouvert au grand public avec l'aide des techniques audio-visuelles modernes qui mettent en valeur les images et les objets présentés (photos, sculptures, maquettes, ex-votos, etc.).

Des historiens et des plasticiens consacrent leurs efforts pour réaliser au mieux ce projet intitulé : "Marinexpo".

Nous vous convions à communiquer vos suggestions et à présenter vos nombreuses connaissances pour participer à ce programme de documentation. Plusieurs moyens pourront être envisagés (expositions, bulletins d'information, conférences...).

Toute action d'envergure nécessite bien sûr des finances de fonctionnement mais aussi la force du nombre de ses adhérents. Nous vous proposons donc, de vous joindre à ceux, déjà nombreux, qui s'intéressent aux témoignages maritimes, et de devenir membre de l'association Autre Regard.

Nous souhaitons vous compter parmi nos correspondants et nous serions honorés par votre participation.

Pierre Lucien NÈGRE

Le colloque organisé par le Centre d'études et de recherches sur les migrations atlantiques, Rochefort, 1992

La session annuelle du Centre d'études et de recherches des migrations atlantiques s'est tenue à la Corderie royale de Rochefort du 5 au 9 octobre 1992 en présence d'un public nombreux et fidèle. Les conférences de cette année étaient centrées sur le thème de Napoléon et la mer.

La série commença le 5 octobre avec un exposé du professeur Paul Butel, de l'université de Bordeaux III, sur les conséquences des guerres de l'Empire sur le commerce de Bordeaux. Rectifiant un certain nombre d'idées reçues, M. Butel démontra brillamment que, si le port eut à souffrir du blocus, la paralysie ne fut pas totale grâce à un recours essentiel aux neutres et en particulier aux Américains qui jouèrent alors un rôle considérable dans l'évolution des courants commerciaux.

Le 6 octobre, le professeur Jean Tulard, dans une de ces fresques puissantes dont il a le secret, évoqua la confrontation entre Napoléon et l'Atlantique. Analysant les conséquences du blocus continental sur l'Europe, il apporta aux historiens maritimes le renfort de son autorité pour démontrer l'extraordinaire "effet boomerang" des décrets de Berlin et de Milan qui réussirent surtout à dresser l'Europe contre Napoléon en la privant des produits dits coloniaux (Hegel ne pouvait plus savourer son café favori !) et à développer une contrebande d'une intensité rarement atteinte qui se glissa presque dans le cercueil du maréchal Duroc. Jean Tulard conclut justement que Napoléon, en définitive, fut vaincu par l'Atlantique, comme l'Allemagne le sera pendant les deux guerres mondiales.

Le lendemain, le CERMA accueillait un jeune agrégé d'histoire, Antoine Picardat, qui analysa la carrière du vice-amiral Zacharie Allemand, l'un des officiers sans doute les plus doués de sa génération, entré au service en 1774 comme pilotin de la Compagnie des Indes et qui termina sa carrière comme vice-amiral, contre l'Empire et commandant des escadres de la Méditerranée puis de l'Atlantique. Ancien de la campagne de l'Inde au temps de Suffren, Allemand était certainement un tacticien de premier ordre, malheureusement il gâchait ses brillantes qualités par un caractère d'une irascibilité qui lui valut beaucoup d'ennemis et l'empêcha de donner toute sa mesure.

Le 8 octobre, c'était le tour de Michèle Battesti, chargée de recherches au Service historique de la Marine, enseignante à Paris I et spécialiste de géopolitique de nous entraîner dans l'Océan Indien pour expliquer les vues grandioses de l'Empereur qui relevaient davantage du rêve asiatique que des entreprises réalisables avec les moyens dont il disposait dans le domaine naval. Cette histoire jette une lumière trop négligée puisqu'à ce jour sur certaines lacunes du génie impérial : méconnaissance du rôle capital des bases logistiques, inconvénients dérivants de transformer vaisseaux et frégates en transports de troupes. Tous les grands projets axés sur l'Orient et l'Inde buttaient sur ces réalités prosaïques et à partir du moment où on avait laissé les Anglais s'emparer du Cap, il était évident que tout devenait impossible.

Dernière conférence du cycle, celle de Michel Vergé-Franceschi, professeur à l'université de Savoie, évoqua la carrière sinieuse d'un officier de l'Ancien Régime, le chevalier Moré de Pontgibaud. Ce fut, pour l'auteur, l'occasion de développer une thèse très neuve sur la crise des officiers dont ne cessa de souffrir la marine impériale. Celle-ci fut due non pas tellement à l'émigration et aux massacres de Quiberon, qu'au fait qu'un grand nombre d'officiers, et Pontgibaud en constitue un excellent exemple, refusèrent de continuer à servir dans une marine qu'il ne reconnaissaient plus et préférèrent se retirer sur leurs terres ou s'engager dans d'autres carrières. Ce phénomène très grave, qui avait peu retenu l'attention des historiens, priva la marine de bien des éléments de grand talent mais peut-on continuer à servir quand on a perdu la foi ?

Il n'était évidemment pas question, dans ce cycle de conférences, d'aborder tous les aspects d'un thème aussi vaste mais les cinq sujets traités, par des apports très neufs et des visions renouvelées, montrèrent que le champ de recherches sur la marine impériale demeure vaste et en partie inexploré.

Etienne TAILLEMITE

Les Journées d'histoire maritime

Le Havre, 1992

De création très récente, la Représentation locale Normandie a tenu sa première réunion constitutive le 16 novembre 1991, se fixant trois objectifs :

- Etablir une bibliographie régionale d'histoire maritime.
- Rédiger un Guide de recherche en histoire maritime de la Normandie.
- Organiser des journées d'histoire maritime.

Des groupes de travail s'occupent des deux premiers objectifs dont la réalisation sera évidemment d'une certaine durée.

Pour le troisième, la décision fut prise le 21 décembre de tenir deux journées d'histoire maritime au Havre les 21 et 22 novembre 1992 sur *La Normandie et les Amériques*, pour marquer le cinquième centenaire du débarquement de Christophe Colomb sur le continent américain.

La C.F.H.M. ayant fait savoir qu'elle ne pourrait accorder aucune aide, il fallait trouver des concours locaux. Si l'organisation scientifique ne posait pas trop de problème – ce fut le professeur André Zysberg, responsable de la délégation, qui en prenait la charge –, il n'en était pas de même de l'organisation matérielle. Celle-ci fut confiée au Centre havrais de recherche historique (président Jean Le Guen), membre de la C.F.H.M. Cette association trouva des concours financiers auprès de la Ville du Havre et matériels auprès du Port autonome du Havre, partenaires sans lesquels rien n'aurait été possible.

Les questions logistiques résolues, et elles ne le furent que tardivement, il ne restait que peu de temps pour lancer l'opération. Car si A. Zysberg réussit à trouver le nombre d'intervenants nécessaire, il fallait trouver un public. La diffusion de l'information dans les journaux et revues fut faite mais ne fut pas toujours répercutée ou très tardivement, les délais nécessaires et les dates de parution n'étant pas toujours compatibles avec la date de tenue de la manifestation.

Malgré ces difficultés, dues à un démarrage trop tardif, c'est une bonne centaine de participants qui se réunirent au Havre les 21 et 22 novembre ; les deux tiers étaient fournis par le C.H.R.H., l'extérieur n'étant représenté

que par une vingtaine de participants. Ce qui fut encourageant, c'est que l'on compta une douzaine d'étudiants.

Je crois que dans l'ensemble tous ceux qui sont venus – communicants et participants – ont été satisfaits de l'accueil et de l'organisation matérielle, le Port autonome du Havre et le C.H.R.H. ayant en particulier tout mis en œuvre dans ce but.

Tout aussi réussi fut le résultat au plan scientifique. Il est vrai qu'il avait été possible de réunir de nombreux spécialistes appartenant à des domaines variés : historiens bien sûr, mais aussi un géographe, un linguiste et un spécialiste de littérature nordique, mais aussi des étudiants et un amateur.

Les deux côtés de l'Océan étaient représentés dans les communications : toute la côte normande avec Dieppe, Le Havre et Rouen, Honfleur, Cherbourg et Granville ; sur le continent américain les Antilles, les Etats-Unis, le Canada et Terre-Neuve. Les hommes n'étaient pas oubliés avec Granchain, Verdun de la Grenne et P.-G. Laignel. Le passé, mais aussi le présent et les perspectives d'avenir.

Bref, l'éventail des thèmes abordés et des périodes considérées était varié et très ouvert. Si l'ensemble perdait un peu en cohérence, tous pouvaient y trouver de quoi satisfaire leurs appétits, or le but de telles journées est sans doute de faire connaître et de susciter des recherches mais également d'intéresser le grand public à l'histoire maritime (accroître le rayonnement de la C.F.H.M. et recruter de nouveaux adhérents sont parmi les missions que l'art. 8 du règlement intérieur fixe aux représentations locales).

Certes certains aspects n'ont pu être évoqués – et ils étaient nombreux – mais, comme devait le souligner M. le professeur Michel Mollat du Jourdin dans la brillante synthèse qu'il tira de ces travaux, il fallait penser aux prochaines Journées. Les auditeurs ont souhaité que cette "première" le soit également au sens de commencement d'une série. Les sujets ne manqueront pas et l'on a évoqué, parmi d'autres, celui de la construction navale...

Commencées par la projection d'un audio-visuel sur le port du Havre, ces rencontres devaient se terminer par une visite du port en car, parmi les bassins, les silos, les terminaux à conteneurs, écluses, engins de maintenance et de réparation navale, etc.

Que soient remerciés tous ceux qui ont aidé au succès de ces Journées, en particulier les organisateurs André Zysberg et Jean Le Guen.

Philippe MANNEVILLE

Les expositions du Groupe d'histoire du yachting

L'exposition "Les racers de l'Age d'Or", Salon nautique, Paris, 5-14 décembre 1992.

Le 32^e Salon nautique de Paris accueillait, dans un espace de 150 m², une exposition présentant un aspect de l'histoire du sport motonautique de 1918 à 1929.

Elle montrait, pour la première fois en Europe, d'exceptionnelles pièces d'architecture navale et de mécanique venues des U.S.A., clairement illustratives du génie de cette génération de conquérants américains issus de la Grande Guerre et mettait en valeur la coopération franco-américaine.

Etaient exposés :

- Le racer *Baby Bootlegger*, dessiné par George Crouch en 1924, vainqueur de la Gold Cup cette même année et en 1925.

- son moteur *Hispano-Suiza* d'origine française, construit sous licence Wright.

- *Typhoon*, luxueux racer modélisé en 1991 d'après *Teaser* 1924 et *Typhoon* 1929, dessinés par George Crouch.

- Le moteur de record et de compétition *Miller* 16 cylindres 1927, *Gold Cup class*, type 620 ; un des seuls trois exemplaires jamais construits et spécialement adapté pour Horace E. Dodge.

L'exposition, réalisée grâce au concours de la Fédération des Industries nautiques et au soutien de la société O.I.P., a été organisée à l'initiative de l'association française Yachting Heritage, les commissaires étant fondateurs du Groupe d'histoire du yachting.

Plus de 300 000 visiteurs au Salon. Catalogue de l'exposition disponible chez Yachting Heritage, 12, rue de Seine 75006 Paris.

L'exposition "Racer, hélice et torpédo", Rétromobile, Paris, 12-21 février 1993.

Le plus important salon mondial de la voiture ancienne accueillait, pour son 18^e anniversaire, une exposition qui rassemblait pour la première fois la trilogie d'une des plus prestigieuses marques industrielle française : *Hispano-Suiza*.

Air : le moteur V8 du SPAD du capitaine Guynemer.

Terre : le modèle de torpédo 32 CV 6 cylindres à carrosserie bois.

Mer : le racer *Baby Bootlegger*.

Elle a mis en valeur l'importance de la marque à la Cigogne dans le domaine de la motorisation marine de compétition et de record.

L'exposition a bénéficié du soutien de Rétromobile, de la Colline de l'Automobile et de *Hispano-Suiza*. Organisée à l'initiative de Yachting Heritage, ses commissaires sont issus du Groupe d'histoire du yachting. Plus de 100 000 visiteurs. Le catalogue de l'exposition est disponible chez Yachting Heritage.

Stand C.F.H.M. au Salon du Livre, Paris, 16-22 mars 1993.

A l'initiative du Groupe, notre association a pu présenter l'ensemble de sa production éditoriale au grand public (plus de 150 000 visiteurs), invitée par Kronos.

De nouvelles expositions, toujours avec édition de catalogue, sont en préparation. Elles seront annoncées dans le prochain numéro de la *Chronique*.

Eric LEDRU et Gérald GUÉTAT

IX^e Salon du Livre maritime de Concarneau du 15 au 18 juillet 1993

Créé en 1985, le Salon du Livre maritime de Concarneau, manifestation nationale, a donné une réalité à un thème littéraire à part entière.

En 1992, marqué par la personnalité et l'enthousiasme de son président d'honneur, Jean-François Deniau, de l'Académie Française, il a été une édition créative. Accroissant son audience auprès du public, des professionnels et des médias, il a tenu une place remarquée dans les manifestations maritimes qui ont animé la Bretagne au cours de l'été.

Haute Mer

Après "L'Escale", thème de la huitième édition, place est donnée à la "Haute Mer", aux grandes évasions maritimes et intellectuelles.

Pour la première fois, une femme est à la barre du Salon du Livre maritime. Succédant à Henri Queffelec de l'Académie de Marine, fondateur du salon, Per-Jakez Hélias, Gwen-Aël Bolloré, Yves La Prairie de l'Académie de Marine, Paul Guimard, Eric Tabarly, Didier Decoin, Prix Goncourt, et Jean-François

Deniau de l'Académie Française, Florence Arthaud préside les destinées du salon. Fille et petite-fille d'éditeurs pionniers dans la littérature maritime, cette excellente navigatrice s'est illustrée en haute mer par ses nombreux engagements et ses multiples performances, telle sa victoire dans la Route du Rhum. Son intérêt pour Concarneau présage d'une belle navigation.

Le Peintre officiel de la Marine, Michel Tesmoingt a réalisé une affiche dynamique, traduisant avec bonheur la force de vie qu'inspire la mer et l'embarquement que constitue toujours la découverte d'un livre maritime. Proche de la mer, mais aussi de l'écrit, il illustre depuis quelque vingt ans des recueils de poèmes.

Pour le plus large public

Accueillant lecteurs, auteurs et professionnels du livre, favorisant les rencontres, multipliant les animations, créant des expositions, le Salon du Livre maritime s'est donné pour vocation de partager son enthousiasme et son goût du livre de mer avec un large public. Fournissant des études, il offre aussi des informations inédites qui ne sont plus réservées aux seuls spécialistes : *Le livre de Mer 1991*, *l'Enquête sur le Livre maritime en 1992*.

Poursuivant sa politique de publication, le Salon du Livre maritime réunit, dans le *Livre de Mer 1993*, un guide pratique des archives maritimes et le catalogue des livres de mer disponibles. L'équipe rédactionnelle de la première partie de ce document, préfacé par Etienne Taillemite, est placée sous la direction de Martine Acerra. Elle est aussi composée des meilleurs archivistes, chercheurs ou historiens français dont Alain Cabantous, Daniel Charles, René Estienne, Philippe Haudrière, Michel Vergé-Franceschi ou Eric Rieth.

Six prix littéraires

Le Salon du Livre maritime accueille les Prix Robert de la Croix, ACO-RAM et des Gens de Mer (du secrétariat d'Etat chargé de la Mer).

Le Prix Jeunesse du Livre maritime regroupe les prix Mousse (5-7 ans) et Gabier (8-12 ans) à l'initiative de Henri Queffélec, dont le nom a été donné au Grand Prix du Salon du Livre maritime devenant le Grand Prix Henri Queffélec. Le Salon est enrichi d'un Prix de la B.D. maritime à l'initiative de Michel-Edouard Leclerc.

Des rencontres multiples

Les tables rondes illustrent ce que "Vivent les marins".

Sous la présidence de Martine Acerra avec la complicité de Daniel Hillion du *Marin*, Jean-Michel Barrault et Claude Villers de France-Inter,

et de nombreux intervenants, quatre rendez-vous sont prévus les vendredi 16 et samedi 17 juillet.

Comme chaque année, des expositions et animations illustrent le thème révélant des aspects originaux de la littérature maritime.

Une expertise gratuite de livres anciens de marine est encore proposée par le libraire-expert Michèle Polak.

Le portrait du Salon ne serait pas complet si les concours, photographique – dont le sujet est "Carène" – et gastronomique, n'étaient pas évoqués.

Le Salon du Livre maritime de Concarneau doit son dynamisme et sa convivialité à sa structure associative. Il est composé d'un équipage de passionnés, son budget n'atteint pas le million de franc.

Depuis sa création, des partenaires fidèles l'entourent : institutions, dont le Musée de la Marine dès la première heure, associations, entreprises, médias.

Dans un contexte éditorial parfois difficile, le Salon du Livre maritime de Concarneau se distingue par un enthousiasme qui ne laisse personne indifférent. Professionnel mais sans façons, le salon nous rappelle d'abord au plaisir du livre, à la joie de l'évasion maritime.

Rendez-vous à Concarneau du 15 au 18 juillet prochain
Pour la IX^e édition du Salon du Livre maritime

Sylvie DAVID-RIVÉRIEULX,
chargée de l'action culturelle au Musée de la Marine
présidente de l'association du Salon du Livre maritime

Prochain colloque CTHS

Le golfe de Gascogne et son patrimoine maritime

Pau, octobre 1993

Le Comité des travaux historiques et scientifiques, fondé en 1834, concourt au progrès des divers domaines de la science, sur le plan national et régional, en contribuant à orienter les activités des sociétés savantes, notamment par le Congrès national des sociétés savantes, qui se tient annuellement dans une ville universitaire. Le congrès est axé à la fois sur l'étude de thèmes d'intérêt général et de thèmes régionaux propres à la ville où il se tient chaque année. Il réunit des universitaires et des spécialistes de diverses disciplines et membres de sociétés savantes, réalisant ainsi un trait

d'union entre la recherche universitaire et la recherche indépendante. Il regroupe entre 500 et 1 000 personnes, mais en touche dix fois plus grâce à la large diffusion de son programme et la vente de ses publications.

En plus des thèmes propres à chacune des huit sections et deux commissions qui le composent (dont celles de Géographie physique et humaine, d'Histoire des sciences et des techniques, d'Anthropologie et ethnologie françaises), il offre la possibilité de colloques interdisciplinaires qui donnent lieu à publication dans la série *Colloques du CTHS*.

Le congrès de 1993 se tiendra à Pau du 25 au 29 octobre. Les Sections de Géographie physique et humaine et d'Histoire des sciences et des techniques ont pris l'initiative, sur proposition du professeur Mollat du Jourdin, d'organiser à cette occasion un colloque sur le thème du *Patrimoine maritime du golfe de Gascogne*.

De nombreux sujets pourraient être présentés dans ce colloque par des spécialistes des diverses disciplines concernées. Un tour d'horizon sommaire a déjà permis de dégager les thèmes suivants, ressortissant tous au patrimoine maritime : les Basques et le Nouveau Monde, l'histoire des pêches à Terre-Neuve, l'histoire de la pêche à la sardine sur la façade atlantique, le rôle des Basques dans l'évolution de l'architecture navale (gouvernail), le commerce de la Galice au Moyen Age, les Basques et la médecine navale, l'histoire de l'océanographie du golfe de Gascogne (courants, profondeurs, cartographie marine), l'histoire des ports maritimes, les marins et la guerre de course basques, la biographie de Folin, pionnier de l'océanographie française, le régime des côtes des Landes et la fixation des dunes, le bilan de l'activité scientifique des stations marines d'Arcachon et de Biarritz, etc.

Des auteurs (en majorité français, espagnols, anglo-saxons) seront sollicités pour chacun de ces thèmes, avec la liberté de définir les sujets qu'ils souhaitent traiter sous la principale réserve de l'originalité des résultats présentés. Le programme du colloque sera élaboré à partir des propositions reçues, en concertation avec les auteurs pour combler les lacunes et éviter les recouvrements.

La mise au point du programme du colloque se fera sous la direction du professeur Mollat du Jourdin, aidé par M. Bourgoin et Mme Carpine-Lancre, membres du CTHS, et le contre-amiral Chatelle, président de la Commission française d'histoire maritime.

La durée des communications est fixée à vingt minutes, mais les manuscrits correspondants, qui seront publiés dans les *Actes* du Colloque, peuvent atteindre une vingtaine de pages dactylographiées (double intervalle).

Amiral Jacques CHATELLE
Président de la C.F.H.M.

ETUDES

Les risques maritimes de la traite négrière.

L'exemple nantais, 1700-1792

par Jacques Ducoin

Tout comme les peuples heureux n'ont pas d'histoire, les navires de commerce revenus à bon port n'ont laissé que peu de souvenirs de leurs voyages, et il faut la survenance d'un événement de mer pour avoir, sur leurs conditions de navigation, témoignages et documents.

C'est ainsi que le naufrage, interrompant brutalement le cours d'une navigation et d'une opération commerciale est à l'origine de rapports de mer, de déclarations auprès des Greffes des Amirautés, de mentions en marge des Registres des Classes ou de divers documents relatifs aux règlements d'assurance.

Le dépouillement des archives concernant les expéditions négrières nantaises entre 1700 et 1792 permet de répertorier 82 naufrages soit un pourcentage de perte de l'ordre de 5,5 % (contre 149 naufrages et 2,5 % pour les voyages de droiture durant cette même période).

L'aggravation des risques lors des voyages de traite est lié tout naturellement à la longueur des périples, pouvant durer jusqu'à 18 mois ou même 2 ans contre 9 mois pour les voyages en droiture, mais également à un certain nombre de dangers spécifiques à ce type de trafic.

Les tableaux placés en annexe illustrent, pour chacune des étapes du voyage, la répartition des types de naufrages (Tableau I) et leur localisation sur 16 grandes zones géographiques (Tableau II).

Cette simple énumération d'événements ne suffit naturellement pas à rendre le vécu des drames que constituent les naufrages, et nombre de rapports de mer constituent de véritables récits d'une terrible authenticité¹.

On y trouve la violence des coups de vent dans le Golfe de Gascogne, avec des navires remontant mal au vent et poussés inexorablement vers

1. Ducoin (Jacques), *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la Marine de Commerce du XVIII^e siècle : Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Librairie de l'Inde, parution 1^{er} trimestre 1993. Actuellement en souscription.

les côtes, la seule ressource des marins du *Passe partout*, en novembre 1790, étant alors de "*se recommander à l'Etre Suprême*"². On y éprouve la soudaineté des tornades tropicales sur les rades mal abritées des sites de traite, telle celle de Badagry où le *Phenix* se retourne quille en l'air, entraînant la mort de 437 captifs enchaînés dans son entrepont, et où le capitaine, rescapé, déclare qu'il n'a pas pu s'approcher de l'épave en raison de "*la mauvaise odeur qui s'exhalait des corps des nègres noyés...*"³.

Il faut lire l'angoisse des navigateurs devant les positions imprécises dans le dédale rocheux que constituent les Débouquements de Saint-Domingue, ou les doutes mortels aux atterrissages sur la route du retour, avec l'ignorance de la Longitude du navire.

Les récits des révoltes de captifs n'ont rien à envier à celui que Prosper Mérimée nous a laissé dans *Tamango*, leur brutalité n'ayant d'égale que celle rencontrée lors des mutineries d'équipages qui massacrent leurs officiers à coup de haches⁴, ou des attaques de forbans où le capitaine est lié sur un canon et fouetté jusqu'à ce qu'il avoue où est caché l'or qu'il transportait⁵.

Constructions de bois et de toile, les navires de l'époque sont particulièrement sujets aux incendies, le *Duc de Bourgogne* est ainsi la proie des flammes, alors que chargé de captifs, il est en partance pour Saint-Domingue ; son équipage s'enfuit dans les chaloupes "*pour éviter de périr par le flammes ou par les nègres*".⁶

Les rapports retracent également ces interminables traversées des côtes d'Afrique aux îles d'Amérique durant lesquelles les fièvres tropicales et le scorbut déciment captifs et équipages dans la moiteur et la puanteur des entreponts bondés.

On y voit, au terme de ces longs périple dans les mers chaudes, des navires rongés par les tarets et gorgés d'eau, avec des équipages s'épuisant aux pompes et qui s'engloutissent corps et biens sur la route du retour. Pour d'autres enfin, c'est à quelques milles de l'arrivée que s'achève la traversée, échoués sur un des multiples dangers de l'embouchure de la Loire par un pilote affirmant que "*ce n'était point d'aujourd'hui qu'il descendait des navires, et qu'il savait fort bien ce qu'il devait faire...*"⁷

2. Archives départementales du Morbihan : 10 B 57 & 59.

3. Archives départementales de Loire-Atlantique : B 4587 f. 81 v.

4. A.D.L.A. : B 4572 f. 91 v.

5. A.D.L.A. : B 4581 f. 85 & 131.

6. A.D.L.A. : B 4592 f. 148.

7. A.D.L.A. : B 4587 f. 96 v & s.

Le nombre de ces naufrages et les traces laissées dans la mémoire collective par les douloureux souvenirs de la traite des noirs ont entraîné la mise en place d'une organisation ayant pour objectif la prospection des épaves négrières sur le triangle Nantes-Gorée-Les Antilles. Cette opération intitulée "*Mémoire engloutie du Triangle de la Traite*" est menée par le Groupe de recherche en Archéologie navale, sous la direction du commandant Max Guerout, bénéficie du label de la Décennie UNESCO et se trouve patronnée et subventionnée par la ville de Nantes, les collectivités locales de Martinique et le ministère de la Culture de la République du Sénégal. Par ailleurs, le Laboratoire d'Histoire maritime de la Sorbonne (U.A. 211 C.N.R.S.) assure le support scientifique des recherches.

Les prospections ont porté à ce jour sur l'embouchure de la Loire, la rade de Gorée au Sénégal, et la côte au vent de La Martinique où un archéologue assure en permanence le suivi des opérations ; un certain nombre d'épaves ont d'ores et déjà été repérées sur chacun des sites et les résultats de ces prospections feront prochainement l'objet d'une publication.

Jacques DUCOIN

TABLEAU I
Naufrages de négriers nantais, 1700-1792
Statistiques des étapes et des causes

ETAPES DES VOYAGES	Nantes Afrique	Séjour Afrique	Afrique Antilles	Séjour Antilles	Antilles Nantes	Séjour Loire	TOTAL
CAUSES DES NAUFRAGES							
Erreurs de navigation	8	3	4		13		28
Météo	4	1	1	4	3	3	16
Violences	1	12	2	1	1		17
Défaill. matérielles		3		1			4
Disparitions	1		2		5		8
Causes indéterminées	2	5			2		9
TOTAL	16	24	9	6	24	3	82

TABLEAU II
Naufrages de négriers nantais, 1700-1792
Statistiques des étapes et des zones

ETAPES DES VOYAGES	Nantes Afrique	Séjour Afrique	Afrique Antilles	Séjour Antilles	Antilles Nantes	Séjour Loire	TOTAL
ZONES DES NAUFRAGES							
Nord Gascogne	2				6	3	11
Sud Gascogne	1				1		2
Cap Finisterre	1				1		2
Canaries	4						4
Nord cap des Palmes	4	8					12
Sud cap des Palmes	1	16	1				18
Guyane			1	1			2
Sud Antilles			2	2			4
Nord Antilles			1				1
Saint-Domingue			2	3	2		7
Débouquements					3		3
Sud Açores					1		1
Sud Irlande					1		1
Ouest Irlande	1						1
Ouest Bretagne	1				4		5
Haute mer	1		2		5		8
TOTAL	16	24	9	6	24	3	82

COMPTE-RENDUS D'OUVRAGES

BARRÉ (Michel), *Petit dictionnaire baleinier*, supplément aux annales de la Société des sciences naturelles de la Charente-Maritime, 1992, 132 pages. Exclusivement à librairie du Musée de la Marine à Paris, 120 F.

Ancien officier de marine, passionné par l'aventure baleinière, Michel Barré a pu fréquenter, quand il en était encore temps, les baleiniers des Açores. D'où l'idée de ce vocabulaire baleinier qui rassemble plus de 680 mots dont 195 français, 400 anglais ou américains, 90 portugais et quelques autres provenant d'autres langues, norvégien notamment. Le choix de ces trois langues s'est imposé à l'auteur car, dit-il dans son introduction, "le français n'aurait pas suffi, l'essentiel de la littérature baleinière est d'origine américaine". Remarquant plus loin : "les Américains (de Nantucket en particulier) furent les professeurs des Français – mais aussi des Portugais des Açores – comme les Basques avaient été en leur temps ceux des Hollandais et des Anglais".

Que rencontre-t-on alors dans ce dictionnaire ? Le vocabulaire baleinier des zoologistes (sans que cela, écrit Michel Barré, fasse de l'ouvrage un manuel de zoologie), mais aussi des termes de marine particuliers aux baleiniers ainsi que ceux concernant la chasse à la baleine elle-même, chasse dont la chronologie succincte exposée p. 24 à 26 permet de se remettre en mémoire l'évolution du XV^e siècle à nos jours.

Dix-huit illustrations bien choisies agrémentent ce recueil dont la présentation claire et aérée facilitera le travail de ceux qui auront à le consulter.

Contre-amiral, Raymond FRÉMY



BONNEL (Ulane), (Sous la direction de), *Fleurieu et la Marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, 332 pages.

Il s'agit des actes du colloque organisé par Mme U. Bonnel, alors présidente de la Commission française d'histoire maritime, et tenu à Paris du 6 au 9 juin 1989. Vingt communications brossent un tableau presque complet de la Marine française à la fin du XVIII^e siècle et cherchent à préciser la personnalité de Fleurieu.

L'homme privé demeure mal connu. Quelques lettres permettent à Christian de Fleurieu d'apporter des éléments nouveaux, mais tout cela est fort mince, et, comme le souligne le professeur Michel Mollat dans la conclusion générale, nous ignorons les positions philosophiques et les comportements religieux de Fleurieu.

L'essentiel est l'apport de Fleurieu à la science nautique du temps. C'est un savant, détenteur d'une belle bibliothèque de près de 2000 volumes, réunis sous l'Ancien Régime, dispersés pendant la Terreur, patiemment rachetés ensuite. J.-P. Busson, le savant archivis-

te du Service historique de la Marine, a retrouvé les principaux titres et précise l'intérêt de Fleurieu pour les récits de voyage. Fleurieu possède aussi 6 000 cartes ; la plus importante collection privée du temps, écrit M. Pastoureau. La cartographie est la grande passion de ce savant. Pour régler la difficile question du calcul de la longitude, il dirige en 1768 et 1769 l'expédition de l'*Isis* destinée à vérifier l'exactitude des pendules construites par Berthoud, expédition dont l'amiral Bellec précise les enjeux, le déroulement et le résultat. Inspecteur adjoint du Dépôt des cartes et plans de la Marine, Fleurieu s'attache à améliorer les cartes nautique, car, écrit-il : "On peut publier des cartes géographiques imparfaites sans compromettre la vie des hommes, mais publier des cartes marines défectueuses, c'est tendre des pièges sur un grand chemin". La précision nouvelle dans le calcul de la longitude, le soin apporté à la gravure et à l'impression donnent alors à l'école cartographique française un renom qui lui permet de rivaliser avec l'école anglaise.

Directeur des ports et arsenaux à partir de 1766, puis ministre de la Marine d'octobre 1790 à avril 1791, Fleurieu cesse de naviguer alors qu'il est encore très jeune, mais il joue un rôle essentiel dans la préparation des expéditions de La Pérouse et d'Entrecasteaux. H. Richard et J. Bourgoïn rappellent, d'après les instructions rédigées en grande partie par Fleurieu (qui figure d'ailleurs sur le célèbre tableau représentant Louis XVI remettant des instructions à Lapérouse), les objectifs de ces voyages. Il s'agit d'abord d'améliorer les représentations cartographiques, préciser les contours des continents et

les positions des îles. Il faut ensuite examiner les possibilités d'extension du commerce français en cherchant à établir dans le Pacifique un réseau de comptoirs et d'escales pouvant avoir aussi une valeur stratégique. Ce sont donc des voyages à objectifs politiques, commerciaux et scientifiques, capables de rivaliser avec les voyages anglais dirigés par Cook. Il y a aussi dans ces voyages une volonté de recherche ethnographique et de sciences naturelles, qui sont examinées successivement par R. Collins ("Voir, avec d'Entrecasteaux, l'œuvre du dessinateur Piron") et par le médecin général P. Niaussat ("Fleurieu et les naturalistes de son temps"). Fleurieu est aussi l'éditeur du journal de voyage autour du monde du capitaine Etienne Marchand, de Marseille, accompli de 1790 à 1792. J. Carpine-Lancré précise, dans une riche communication, le très grand intérêt de cette publication, qui donne de nombreux renseignements en matière de géographie, d'hydrographie (cependant Marchand ne dispose pas d'horloge), de sciences naturelles, d'ethnographie.

Fleurieu est aussi un grand administrateur de la Marine royale. L'inspecteur général des Archives E. Taillemite étudie l'installation, sur le rapport de Fleurieu en 1788, du Conseil de Marine. La création de ce Conseil, ancêtre du conseil supérieur de la Marine, montre bien l'esprit d'ouverture, de réforme, de modernité de la Marine française à la fin de l'Ancien Régime, esprit dont Fleurieu est sans doute le meilleur représentant auprès de l'administration centrale. C'est l'ensemble du corps de la Marine qui se modernise, s'ouvre aux sciences, aux mathématiques, à la culture, avec des concours de plus en plus difficiles et

de plus en plus précis depuis les règlements de 1772, comme le montre bien M. Vergé-Franceschi ("Les officiers de Marine et leur devenir, 1789-1795"). De même les grands ports français disposent-ils de gens de mer de plus en plus spécialisés, recrutés dans une large zone territoriale, comme le démontre T.J.A. Le Goff ("Les gens de mer des années 1780"). Progressivement aussi, sous l'influence de Borda et du constructeur Sané, appuyés par Fleurieu, la Marine française se dote, à partir de 1783, d'un "plan-type", avec le vaisseau de 74 canons étudié par J. Boudriot ("La marine française à son apogée. La marine de Louis XVI"), et ses principaux dérivés, comme les vaisseaux de 80 et 118 canons. Parallèlement, les arsenaux français, étudiés par M. Acerra, connaissent des modifications profondes à la fin du XVIII^e siècle, avec des tentatives pour adapter l'organisation de l'espace aux besoins de la construction et un appel de plus en plus large au secteur privé. Tout ceci est permis par le recours progressif à la "standardisation".

Ministre de la Marine au début de la Révolution, Fleurieu partage les inquiétudes et les espérances du "Grand corps" dont M. Vergé-Franceschi pour Toulon et Ph. Henwood pour Brest ("Le comte d'Hector, commandant de la Marine et les débuts de la Révolution à Brest") décrivent l'attitude, plus attentiste qu'engagée. Les marins participent aussi, au début du conflit entre la France et les autres puissances, aux premières innovations juridiques. Celles-ci sont étudiées par H. Poilroux-Deleuze ("Les créations du "droit intermédiaire" dans le domaine maritime") qui souligne le rôle personnel de Fleurieu. Écarté durant la Ter-

reur, Fleurieu retrouve une grande influence sous le Consulat et l'Empire. Conseiller d'Etat, puis sénateur jusqu'à son décès en 1810, il joue un rôle de conseiller du pouvoir pour les questions de Marine, comme le montre J. Tulard ("Claret de Fleurieu, conseiller d'Etat et Sénateur") et comme le précise U. Bonnel pour les relations entre la France et les Etats-Unis ("Fleurieu et les Etats-Unis : guerre et diplomatie").

De la Monarchie à l'Empire, Fleurieu est parfaitement représentatif de l'efficacité et de la continuité de l'administration française durant une période troublée. Cet aspect est fortement souligné par J. Meyer ("Le complexe économique, naval, militaire, 1775-1815"), qui montre la permanence de la Marine française de Louis XVI à Napoléon, après l'intermède de la période 1796 à 1806, et par P. Butel ("Traditions et mutations du commerce français du règne de Louis XVI à la fin du Premier Empire"), précisant le passage progressif à une maîtrise américaine et britannique du commerce des Antilles, entraînant une diminution du rôle de redistribution de Bordeaux et des autres ports français de l'Atlantique au profit des ports voisins des grandes régions industrielles.

Une vingtaine d'illustrations, en particulier des portraits de Fleurieu et de sa famille, ainsi que des représentations de quelques bâtiments de mer construits par Sané, complètent l'ouvrage.

Voici donc un livre original, solidement documenté, sur une personnalité qui n'avait fait jusqu'à présent l'objet d'aucune grande biographie.

Professeur Philippe HAUDRÈRE



BRÉZET (François-Emmanuel), *Le Jutland* (1916) *La plus formidable bataille navale de tous les temps*, Paris, Economica, avril 1992, 164 pages, (dont 5 de glossaire et 3 de bibliographie), 9 cartes, 28 illustrations, 8 annexes donnant en particulier composition et articulation des forces et caractéristiques des principaux bâtiments de ligne).

“Paradoxalement, écrit Jean Meyer dans la préface qu’il a accordée à l’ouvrage, il n’existait aucune relation d’ensemble en langue française de ce qui fut la plus grande bataille navale non seulement de la première guerre mondiale, mais peut-être du XX^e siècle” (cf. n.d.r.). Le livre du C.V. (H) Brézet vient combler cette lacune.

On y trouve d’abord, en guise de prémices, un rappel de la stratégie génétique suivie par l’Allemagne pour la constitution de sa flotte de haute mer ; puis, en lever de rideau, un tableau de la conduite des opérations en mer du Nord d’août 1914 au 31 mai 1916, jour de la bataille. Le gros de l’ouvrage est la description, cartes à l’appui, des diverses phases de cette bataille depuis 15 h 15 jusqu’à la tombée de la nuit et au matin du 1^{er} juin, à savoir comment, et en fonction de quels facteurs, s’effectua la conduite des forces : combat à distance, mais à la vue, donc soumis aux conditions d’éclairage (contre-jour ou non) et de vent (rabattant ou chassant les fumées) : la nuit, les méprises sont possibles, la tenue de poste difficile : on évitera les combats de nuit entre gros. Hors de vue, les positions réciproques des forces, amies ou ennemies, ne sont pas connues de façon certaine ; hors du champ visuel (signaux optiques) les communica-

tions sont aléatoires. Que de différences avec notre époque ! Et bien sûr, comme toujours, le succès pouvait dépendre des erreurs de jugements (manœuvres initiales de Beatty, dispositions de nuit prises par Jellicoe).

En dernière partie, l’auteur tente de dresser un bilan de l’affaire. Indécise sans doute. Mais la Grande-Bretagne gardait le contrôle des mers et l’Allemagne devait s’engager dans la guerre sous-marine.

Raymond FRÉMY

N.D.R. : Les deux batailles navales des Philippines, à l’été 1944, ont mis en œuvre un nombre beaucoup plus élevé de bâtiments. Mais en dispositifs simples et où le capital-ship n’était plus le cuirassé mais le porte avions (dans la proportion de 1 contre 2 pour l’US Navy).



COUTAU-BÉGARIE (Hervé) et **HUAN** (Claude), *Lettres et notes de l’amiral Darlan*, Paris, Economica, 1992, 794 pages dont 17 d’introduction et 13 d’index, 290 F.

Le corps de l’ouvrage présente 446 pièces principales reproduites dans l’ordre chronologique de leur rédaction, et, dans six annexes, 113 autres liées à des objets ou à des moments particuliers (par ex. 55 ordonnances prises par Darlan entre le 14 novembre et le 24 décembre 1942 à Alger).

Cette publication s’inscrit dans le souci des auteurs de mettre à la disposition des chercheurs des sources authentiques dont on sait qu’elles sont la base même de l’histoire, surtout lorsqu’il s’agit d’un personnage et d’une période clefs de l’histoire de la France

contemporaine. La somme de documents présentés ne constitue pas cependant l’ensemble des papiers Darlan. Comme l’expliquent les auteurs dans l’introduction où sous le titre “Odyssée des papiers Darlan” ils indiquent les fonds d’archives publics et privés qu’ils ont pu consulter et ceux qui ne leur ont pas été ouverts : “Nous avons pris le parti de ne retenir que des documents dont nous avons la certitude qu’ils ont été personnellement rédigés ou au moins revus et approuvés par Darlan”. Nombre de ces documents leur étaient, disent-ils, inconnus en 1989. Par ailleurs, ils ont “éliminé tout ce qui se rapportait aux négociations sur le désarmement naval dans les années 30. Les notes étaient ici trop nombreuses, trop longues et trop techniques pour être retenues. Une publication partielle est envisagée dans le cadre d’une histoire sur le désarmement naval”.

Chaque document publié est accompagné d’une précision sur sa source, son origine, et de commentaires que, délibérément, les auteurs ont réduit au strict minimum.

L’ouvrage est facile à consulter et d’une manipulation aisée.

Raymond FRÉMY



COUTAU-BÉGARIE (Hervé), (sous la direction de), *L’évolution de la pensée navale - III*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, 1993, 230 pages, 15,5 x 24, 100 F.

Ce troisième volume présente “des auteurs et des écoles dans l’ensemble peu connus”, dit HCB dans l’introduc-

tion. On va ainsi de la question “Y-a-t-il une pensée navale romaine ?” par G. Pagès à l’école russe et soviétique avec DR. Jones et sa présentation de “Discussion sur des questions navales” du célèbre amiral Makarov qui donne un éclairage des plus intéressants sur l’état d’esprit et le comportement du marin russe dont on trouve toujours les traces à l’époque actuelle. Avec aussi J. Rohwer qui, avec sa communication sur “La stratégie navale soviétique et les programmes de construction navale entre 1921 et 1941”, offre un texte révélateur des incohérences et des prétentions démesurées d’un régime se refusant à voir la réalité des choses et dédaignant d’intégrer les notions de durée et de délai dans la conception d’une politique navale.

Entre ces extrêmes, on aura exploré les auteurs du XVIII^e siècle, Bigot de Morogues, le chevalier du Pavillon, Verdun de la Crenne et aussi d’Ambliemont, vue par H. Granier, et le vicomte de Grenier présenté par F. Caron qui rappelle heureusement cette appréciation portée par Jervis en 1806 : “Il serait difficile pour le plus habile marin et tacticien d’écrire sur la tactique navale sans se rencontrer avec l’un ou l’autre des auteurs français”. Le texte de G. Darrieus, écrit avant 1914, sur “Les livres de tactique française du P. Hoste au XIX^e siècle”, évoque, entre autres, la difficile recherche – menée sans qu’il fut possible de l’expérimenter au combat – des tactiques à adopter par les marines à vapeur en haute mer.

L’une des deux communications de E. Ferrante sur “la pensée navale italienne” fait renaître un “précurseur oublié”, Giulio Rocco (1775-1827) qui a su élever sa pensée à la stratégie et au

problème de la composition des forces à adopter par une nation maritime. Enfin, avec F.A. Milia, on apprend que "la pensée navale argentine", lente à s'élaborer dans un pays préoccupé d'abord par sa "conquête de l'Ouest" et de ses immenses prairies, s'est développée au contraire depuis 1916 d'une façon active et originale.

A consulter pour voir combien, à la plupart des époques, il a été difficile de s'extraire de "la conduite des forces" pour s'élever à la conduite des opérations, et de la stratégie des moyens à la stratégie globale.

Raymond FRÉMY

DUMAS (Robert), *Le cuirassé Jean-Bart (1939-1970)*, Préface d'Etienne Taillemite. Bourg-en Bresse, Marines Editions et Réalisation (70, bld de Brou 01000 Bourg-en-Bresse), 1992, 128 pages, 25 x 24.

Cet ouvrage sur le *Jean-Bart* – qui sera désormais un ouvrage de référence pour tout historien ayant à faire intervenir nos derniers navires de ligne dans ses recherches – est né de la constatation par Robert Dumas "du cas unique de ce bâtiment à la carrière véritablement insolite". Qu'on en juge : mis sur cale le 12 décembre 1936, condamné le 10 février 1970, en trente trois ans le *Jean-Bart* n'aura été en position de "service actif" que pendant à peine plus de deux ans, du 1^{er} mai 1955 au 1^{er} août 1957, jour de sa mise en "réserve spéciale A".

La mémoire collective n'a guère retenu que trois événements de cette carrière :

- l'évasion de Saint-Nazaire, dans la nuit du 18 au 19 juin 1940, du *Jean-Bart* inachevé ;

- sa mise hors de combat le 8 novembre 1942, frappé par sept projectiles de 406 du cuirassé *Massachussets* de l'US Navy ;

- sa participation à l'affaire du Suez au début de novembre 1956.

Et pourtant que d'autres péripéties ! Armé pour essais de 1940 à 1946, stationné à Casablanca d'abord, où jusqu'en 1942 on poursuivra les travaux d'achèvement et où, de 1943 à 1945, il sera en réparation tandis que l'on étudiait diverses formules pour le réactiver, le *Jean-Bart* restera à Cherbourg pendant l'année 1945 en attente de décision sur son sort. De 1946 à 1949, il est en "reconstruction" à Brest. Le début des années 50 le voit toujours en achèvement et en essais, y compris pendant une courte période en escadre en Méditerranée en 1950. En 1955, à son admission au service actif, il conduit le Président de la République, M. René Coty, au Danemark, puis en juillet effectue une mission de représentation aux Etats-Unis. Après Suez, en 1957, n'ayant plus vraiment d'emploi opérationnel, il sera affecté aux Ecoles et on le verra désormais à post fixe à l'Angle Robert, partie intégrante du paysage toulonnais, jusqu'à sa condamnation, treize ans plus tard.

Illustré par près de 90 photographies et par treize planches au 1/600^e, l'ouvrage offre une description détaillée du *Jean-Bart* (coque, appareils moteurs, armes et équipements) tout au fil de ses avatars ; et cela tant en ce qui concerne les réalisations que les projets, y compris ceux de le transformer en porte-avions, rapidement écar-

tés d'ailleurs tant en 1943 qu'en 1945 (problèmes de conception et de coût).

La dernière partie de l'album présente ce qu'auraient été les cuirassés de la tranche 1938 bis, *Clémenceau* (dont des éléments commandés en 1939 ont pu être utilisés ultérieurement sur le *Jean-Bart*) et *Gascogne*, si la guerre n'était venue interrompre leur construction.

Raymond FRÉMY



DU MOULIN DE LA BARTHÈTE (Jean), *Des marins dans la tourmente*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1991.

L'auteur, entré à l'Ecole navale en 1939, est un exemple type de ces jeunes officiers qui, après l'armistice de juin 1940 et le drame de Mers-el-Kébir, ont mis leur honneur à la recherche de la meilleure façon de servir la France et qui, pour beaucoup, ont alors pris "un passeport pour l'inconnu".

Etre blessé dans le torpillage du croiseur auxiliaire *Bougainville* à Diego-Suarez en 1942, puis se retrouver prisonnier en Angleterre ; couler sur le pétrolier *Lot* en Atlantique Nord au printemps de 1943 ; se retrouver à Alger sur le torpilleur *Basque*, participer avec lui à la libération de la Corse, et plus tard, d'août 1944 à mars 1945, en "Flank Force", contrebalancer la Riviera italienne ; enfin le 7 mai 1945, toujours sur ce "1 500 tonnes", être le dernier objectif de la batterie allemande "Karola" qui tirait d'Ars-en-Ré ; tout cela marque un homme. Aussi, quand quarante-cinq ans après les événements auxquels on a été mêlé, on remet la main sur un carnet que l'on croyait "perdu par fortune de mer", comment

résister au désir de publier sa relation des faits tels qu'on les a vécus et ressentis ? Alors, au-delà des quiproquos tragiques et des parti-pris destructeurs qui ont malheureusement marqué cette époque et dont, grâce aux historiens et aux documents exhumés, on peut maintenant pénétrer les arcanes, c'est avec la sérénité que donne le recul du temps que Jean du Moulin de la Barthète a estimé pouvoir faire connaître sa propre version de quelques moments forts de ces temps perturbés. On a alors ces "Témoignages", puisque tel est le sous-titre de l'ouvrage, sous-titre bien adapté au sens qu'a voulu donner l'auteur à ses écrits. Et, des témoignages comme celui-là, il en faut beaucoup pour écrire l'Histoire.

Raymond FRÉMY



DUVAL (Marcel) et LE BAUT (Yves), *L'arme nucléaire française – Pourquoi et Comment ?* Préface de J.-B. Duroselle, de l'Institut. Paris, S.P.M. (14 rue Charles V, 75004 Paris), coll. Kronos, 2^e trimestre 1992, 304 pages, 22 x 15, 33 illustrations, 150 F.

Historique du *Pourquoi* et du *Comment* de notre armement nucléaire et de sa raison d'être de 1939 au 31 décembre 1991.

Le *Pourquoi*, première partie de l'ouvrage, est, sous la plume de l'amiral Marcel Duval, "l'histoire du concept français de dissuasion" : naissance de ce concept ; élaboration de la doctrine et son évolution au fil des années en raison de la situation géopolitique mondiale et en fonction des contingences politiques nationales,

aussi bien que des ouvertures scientifiques et techniques.

Cette première partie s'achève sur :

- un exposé du "concept français de dissuasion à l'époque contemporaine" (Ch. IV) avec, *in fine*, (p. 113 et 114) la constatation que, au 31 décembre 1991, les grands principes de ce concept restaient inchangés ;

- un essai sur "les perspectives d'avenir de la dissuasion française" sous forme d'examen prospectif de ce qui pourrait "advenir de cette dissuasion à la suite des bouleversements survenus depuis deux ans dans la situation géopolitique mondiale" (p. 116). Ceci dans le double cadre "avenir de la dissuasion en Europe" (p. 120) et "perspectives de dissuasion dans le Sud" (p. 123).

Le *Comment*, deuxième partie de l'ouvrage, est présenté par Yves Le Baut, ancien officier de marine, lui aussi, et qui tint longtemps une place importante au Commissariat à l'Énergie Atomique (CEA). C'est l'histoire de la force de dissuasion française : les décisions politiques – et par qui elles furent prises – ; les études – et par qui elles furent menées, (CEA et Armées) –, les armes, vecteurs et expérimentations ; la réalisation progressive de cette force par les sept lois-programme ou de programmation qui se sont succédé, de 1960 à nos jours, pour aboutir à la constitution tant des composantes stratégiques que des forces nucléaires tactiques que nous connaissons aujourd'hui.

Tout cela est très clair, y compris le coût depuis 1972 : 0,6 % du PIB ; y compris aussi tout ce qui est dit (p. 205) sur les essais nucléaires et (p. 220) les risques que feraient encourir leur suppression.

Sous le titre "Données de base de l'histoire de l'arme nucléaire française", la troisième partie :

- en donne la liste des principaux responsables, politiques, militaires, scientifiques et administrateurs, de 1944 à 1991 ;

- fournit le calendrier, de 1939 à 1991, d'une part des principales étapes (études, décisions, réalisations), d'autre part de l'environnement politique national et international dans lequel s'est développée l'affaire ;

- offre un tableau des coûts budgétaires de 1960 à 1992, année par année (coûts, pourcentages par rapport au budget de la Défense et au PIBM).

Elle est complétée par une bibliographie sélective qui sera utile au chercheur.

Considérant tout ce que la France doit au développement original qu'elle a su faire du concept de dissuasion et à la réalisation à son profit de l'arme nucléaire, ce très intéressant volume est sûrement à mettre au premier rang des ouvrages à rassembler "pour servir à l'histoire de notre temps", y compris bien sûr en fait d'histoire maritime, compte-tenu de la place primordiale tenu par les sous-marins dès l'origine de l'affaire, puis par l'aviation embarquée en ce qui concerne l'arme nucléaire tactique, sans compter le rôle irremplaçable de la Marine pour la préparation et dans l'exécution des expérimentations nucléaires au Centre d'Expérimentations du Pacifique (CEP) sur les atolls de Mururoa et Fangataufa.

Raymond FRÉMY

FAVIN-LÉVÊQUE (Bernard), contre-amiral, *François Darlan et son destin*, Préface du vice-amiral d'Escadre J. Accary. Versailles, Editions des Sept Vents, 1992, 200 pages, (dont 4 de notes référencées par chapitre).

Ayant voulu éclaircir les doutes qui, selon certains propos, régnaient sur le lieu où repose le corps de l'amiral François Darlan (officiellement sous une stèle du cimetière marin de Mers-el-Kébir mais, d'après une rumeur, dans les eaux algériennes où il aurait été immergé peu après son assassinat), l'amiral Favin-Lévêque a entrepris des recherches qui, reconnaît-il volontiers, n'ont finalement pu le mener sur ce point qu'à la formulation d'une hypothèse. Par contre, appuyées sur la consultation de témoignages inédits ou de documents récemment publiés, ces recherches l'ont conduit à l'étude des fondements de l'action de celui qui, il y a cinquante ans, s'est "avéré – écrit-il – le seul capable de remettre l'Empire dans le combat aux côtés des Alliés".

D'où cet ouvrage qui, dans un style simple et direct, fournit un exposé clair et concis de ce que l'on peut savoir sur l'homme, sa formation, ses méthodes. Tout cela débouchant sur la présentation de la façon dont Darlan, pour protéger les intérêts de la France, a cherché, de la fin de juin 1940 à son assassinat trente mois plus tard, à ruser avec l'ennemi (ses "expédients provisoires") et à traiter avec les Américains. Aux détours du propos, on verra des personnages troublants comme Murphy et certains de ses interlocuteurs. Mais on trouvera aussi des hommes comme les amiraux Fenard et Battet qui ont su interpréter les idées de Darlan et traiter, pour lui, aux plus hauts échelons amé-

ricains. On verra enfin que, délivré du souci de légitimité qui l'avait obsédé jusqu'à l'invasion de la Zone libre par les Allemands, moins aveugle qu'on ne le croit sur la fidélité de certains collaborateurs imposés à ses choix, l'amiral Darlan avait conscience, en cette fin 1942, des complots qui se formaient contre lui et contre son action. Son Destin allait s'achever. Mais pour l'essentiel son but avait été atteint.

Dans ce contexte, avec les citations et les documents originaux qui l'accompagnent, ce nouvel ouvrage sur l'amiral Darlan est bien un apport à retenir pour une meilleure compréhension d'un personnage dont Favin-Lévêque écrit, pour conclure, qu'il était "au fond moins énigmatique qu'on ne le croit généralement".

Raymond FRÉMY



JAEGER (Gérard A.), (sous la direction de) : *Vues sur la piraterie des origines à nos jours*, Paris, Tallandier, avril 1992, 460 pages, 147 F.

Ce volume réunit les actes d'un colloque qui devait se réunir à la Corderie Royale à Rochefort du 28 avril au 1^{er} mai 1992 et dont la tenue a été annulée. Trente communications, émanant d'autant d'auteurs, y sont rangées en cinq parties :

- Les origines endémiques de la piraterie de la naissance de la navigation à la fin du Moyen Age (cinq textes).

- L'âge d'or des prédateurs, corsaires, flibustriers et pirates du XVI^e au XVIII^e siècle (sept textes).

- Les avatars modernes du brigandage maritime : les XIX^e et XX^e siècles (sept textes).

- Dérives et métamorphose de la piraterie : le XX^e siècle (cinq textes : dégénérescence du concept, terrorisme et piraterie, sémantique, le rôle des médias).

- La légende d'une histoire vraie (six textes : pirates et trésors, rêveries du lecteur populaire, univers parallèles de la littérature, le pirate au cinéma...).

Encadrées par une introduction de Gérard A. Jaeger intitulée "La piraterie dans tous ses états : réflexion sur un fait d'histoire" et par une conclusion du même auteur "Les enfants du pirate : réflexion sur un fait de société", ces communications sont suivies de quarante pages de bibliographie et d'une chronologie du "phénomène pirate" présentée sur vingt pages (avec six cartes d'accompagnement) sous le titre : "Six mille ans d'histoire et de légende : de 4 000 av. J.-C. à 1991".

On pourra aussi retenir que ces "Vues sur la piraterie" sont intéressantes en ce qu'elles font bien la part entre histoire d'une part, et mythes, légendes populaires, littéraires, cinématographiques ou médiatiques de l'autre.

Rémond FRÉMY

HILLION (Daniel), *Paquebots*, Ouest-France.

Si les grands paquebots français font aujourd'hui figure de mythe, c'est que du monde des hommes, ils montrent ce qu'il a de meilleur.

L'art le plus raffiné, les sciences et techniques les plus avancées trouvent leur place dans les palais flottants. Ici, les tapisseries sont d'Aubusson et les verres signés Lalique ou Daum.

Sur ces îlots de paradis embarquent les grands de ce monde, écrivains, artistes, grands reporters ou hommes politiques au côté des plus belles femmes. Moments d'oubli dans un espace de rêve, le temps d'une traversée. Ces navires sont aussi le passage obligé pour des milliers d'émigrants partis à la recherche de l'Eldorado.

Les guerres sortent les paquebots de leur univers onirique. Ils sont transformés en transporteur de troupes ou en navire-hôpital. La paix revenue, certains retrouvent leur superbe quelques années mais aucun ne survivra à la concurrence de l'avion.

Ces paquebots de légende s'appellent : *France, Gallia, Europe, Paris, Georges-Philippa, l'Atlantique, Ile-de-France, Normandie, Pasteur* et encore *France...* rebaptisé *Norway*.

Daniel Hillion, journaliste maritime, parti fouiller dans les archives des grandes compagnies maritimes ou dans les collections privées, a rapporté des trésors qui montrent les bateaux, leurs décors et la vie à bord.

Anne-Marie SÉCHET

KEMP (Paul), *Austro-Hungarian Battleships*, London, ISO Publications, 1991, 112 pages.

De toutes les marines qui ont participé au premier conflit mondial, celle de l'Autriche-Hongrie est certainement la moins connue. Due largement à l'impulsion de l'archiduc héritier François-Ferdinand, elle était plus destinée à affronter l'"allié" italien que la flotte française de Toulon. Marine paradoxale d'un Etat continental, elle fut affectée par les inconvénients du système poli-

tique de la double monarchie et par un constant manque de crédits, ce qui rend d'autant plus admirable l'œuvre réalisée par l'amiral Montecuccoli dans la décennie précédant 1914. L'Autriche-Hongrie disposait à cette date dans ses bases dalmates, à Pola notamment, de quelques très belles unités dont l'ouvrage abondamment illustré de Paul J. Kemp nous rappelle opportunément le souvenir à un moment où la guerre déchire de nouveau ces régions.

S'appuyant sur de riches collections photographiques, publiques ou privées, autrichiennes, italiennes, anglaises et américaines, l'auteur nous présente un tableau complet des différents types de navires, depuis la classe "Monarch" des années 1890 jusqu'aux superbes dreadnoughts de la classe "Tegethoff", lancés peu avant la guerre. Les caractéristiques sont précisées ainsi que le destin de chaque bâtiment. Qui sait-encore que le *Prinz Eugen*, construit à Trieste entre 1912 et 1914, fut cédé à la France en 1919 et servit de cible avant d'être coulé au large de Toulon ? Peut-être les archives en gardent-elles le souvenir. Le travail de ce chercheur britannique fait apparaître nombre de documents nouveaux, même après les volumes consacrés par Wladimir Aichelburg aux différentes classes de navires.

Les lecteurs non-germanophones trouveront ainsi un précieux ouvrage qui leur donnera une solide documentation sur cette marine oubliée que nos recherches en cours permettront peut-être aussi de faire mieux connaître au public français.

Olivier CHALINE
Agréé de l'Université

LEPELLEY (Roger), *Chroniques de la Hougue*, t. I, La guerre de la Ligue d'Augsbourg et la fin du Grand Règne, 1688-1715 ; t. II, La bataille de La Hougue. Récits et documents, Saint-Vaast-La Hougue, chez l'auteur, 15, La Roseraie, 78000 Versailles et 18, Place de la République 50500 Saint-Vaast-La Hougue, 1992.

Roger Lepelley, après avoir consacré d'abondantes recherches à l'histoire de Cherbourg et de la marine à l'époque impériale, publie en deux volumes un gros dossier abondamment illustré sur La Hougue. Ce n'est pas seulement la bataille navale qui est racontée, c'est aussi – et cet aspect est sans doute le plus neuf – l'histoire de la côte orientale du Cotentin au XVII^e siècle qui est réalisée. Cartes, plans et photographies illustrent un propos solidement appuyé sur les archives de la Guerre (pour les unités de terre) et de la Marine. Signalons juste quelques erreurs : Jean de Witt "Grand Electeur", "L'Empereur d'Autriche" ou la Grande-Bretagne entendue au sens politique au XVIII^e siècle. On sera surpris de ne pas trouver dans un travail de cette ampleur des références aux travaux universitaires récents sur la marine au temps de Louis XIV ou sur les relations internationales, voire sur Jacques II. Au-delà de ses oublis, signalons l'intérêt de cette histoire de La Hougue. Le lecteur peut suivre, documents à l'appui, les projets successifs de mise en défense des côtes, les incohérences des politiques successives avec l'exemple de Cherbourg, fortifiée par Vauban entre 1686 et 1688 puis démentelée par Louvois. Le site de La Hougue attire très vite l'attention des ingénieurs militaires qui y construisent de premières fortifications et envi-

sagent d'y établir un port de guerre. Le projet de débarquement en Angleterre pour y rétablir Jacques II Stuart se traduit par de fortes concentrations de troupes à la Hougue et dans les villages voisins. Après la bataille navale, les régiments repartent, mais les projets ne sont pas oubliés tandis qu'on s'affaire à récupérer ce qui peut encore l'être dans les épaves incendiées (les derniers restes n'ont disparu qu'au XX^e siècle). A partir de 1693, ce sont des descentes anglaises que l'on craint et La Hougue devient un centre important pour la protection des côtes du Cotentin. L'accès au port est dégagé et, surtout, l'ingénieur Benjamin de Combes édifie les deux tours de La Hougue et de Tati-hou que nous pouvons encore admirer aujourd'hui.

Oliver CHALINE



LESPAGNOL (André), *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, l'Ancre de Marine, 1991, 867 pages (avec nombreuses illustrations et répertoire biographique *in fine*).

Tous les spécialistes d'histoire de la Marine attendaient avec impatience la publication de la thèse d'A. Lespagnol, tant le jury avait unanimement loué ce travail. Les lecteurs de *Messieurs de Saint-Malo*... ne pourront que s'associer aux félicitations et admirer l'étendue de la documentation et la fermeté des conclusions, dont un compte-rendu ne saurait rendre toutes les nuances.

A. Lespagnol pose d'emblée la question essentielle : comment, à la fin du XVII^e siècle et au début du XVIII^e

siècle, Saint-Malo, cette petite place dont "l'étendue n'égale pas celle des Tuileries" a-t-elle pu s'imposer comme le plus actif des ports français, avec des ramifications commerciales et financières étendues jusqu'aux extrémités du monde ?

Pour répondre à cette interrogation, A. Lespagnol a mis en œuvre une documentation exceptionnelle, soit réunie à Saint-Malo (et conservée aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine) avec les registres paroissiaux et de l'Amirauté, dépouillés systématiquement par les élèves de J. Delumeau, les archives de la Municipalité, les papiers des notaires (dont une partie a échappé à l'incendie de 1944), les inventaires après décès du fonds de la Juridiction, le fonds des faillites du tribunal consulaire ; soit dans les bureaux de l'Intendance de Bretagne à Rennes ; soit la correspondance entre le secrétaire d'Etat de la Marine et les commissaires ordonnateurs ou les autorités municipales de Saint-Malo dans les fonds Marine des Archives nationales ; soit encore, et c'est la source la plus neuve et la plus précieuse, dans les fonds privés de quelques grandes maisons de commerce du port, comme Magon de La Balue, Danycan, Des Aages... Le "spécialiste" identifie telle ou telle source au fil des pages, mais regrette l'absence des notes, puisque l'éditeur a limité les références à un répertoire biographique à la fin de l'ouvrage.

Quelles sont les principales conclusions de l'auteur ? Le site, qui offre autant d'avantages que d'inconvénients, et la conjoncture plutôt médiocre de la fin du XVIII^e siècle, ne peuvent expliquer l'exceptionnelle

réussite malouine. Par contre l'accumulation de capital due à une franchise douanière à peu près maintenue jusqu'en 1688 et à la présence dans les "pays" voisins d'un produit essentiel pour le commerce d'exportation, à savoir la toile "Bretagne", constituent des stimulants précieux ; davantage encore le savoir-faire nautique et commercial des officiers et des matelots, et l'auteur ne met peut-être pas assez en valeur l'exceptionnelle qualité de ce personnel navigant, qui est un facteur essentiel du succès malouin, et est attaché aux grands armateurs par tout un réseau de clientèle.

Pour A. Lespagnol, et sa démonstration entraîne l'adhésion, la force de Saint-Malo réside dans ses "négo-ciants-armateurs", dans cette trentaine de familles, de "lignages", fortement enracinés sur un étroit rocher, mais largement ouverts sur le monde. Ils sont attachés à deux trafics essentiels, qui sont le fondement de la fortune du port : l'exploitation du grand banc de Terre Neuve, dont les retours ouvrent les marchés du nord de l'Europe et surtout ceux de la Méditerranée ; le commerce de Cadix, qui permet aux Malouins de contrôler le trafic des piastres et celui des toiles. Au-delà de ces deux trafics aux rendements assurés, l'élite malouine montre une aptitude remarquable à saisir les occasions de profits exceptionnels, ainsi la course pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, le trafic interlope à la Mer du Sud entre 1700 et 1718, le commerce des Indes orientales de 1708 à 1719.

Cette aptitude s'explique, selon l'auteur, par une forte homogénéité régionale, par une cohérence religieuse hautement affirmée dans l'ambiance

de la Contre-Réforme, par un rôle décisif des familles qui tissent entre elles des réseaux de relations commerciales et matrimoniales, puis transmettent de générations en générations un capital monétaire, un savoir-faire, une expérience, entretenue par la pratique de la navigation à Terre-Neuve ou sur des mers lointaines, et par celle du commerce, en particulier dans les comptoirs d'Andalousie.

Au total, un grand, un somptueux livre, et une référence indispensable pour l'étude des grands trafics maritimes et coloniaux des XVII^e et XVIII^e siècles.

Philippe HAUDRÈRE



PASTOUREAU (Mireille), *Voies Océanes – Cartes marines et grandes découvertes*, Préface d'Emmanuel Leroy-Ladurie, Paris, Bibliothèque nationale, 1992 (une édition hors commerce avait été produite en 1990), 21 x 29,7, 185 pages, 164 illustrations (quadrichromie). 175 F.

Très belle et intelligente exploitation de la superbe collection de cartes marines de la B.N. (la plus grande du monde, est-il dit). Typographie soignée, présentation élégante (certaines cartes auraient gagnées à être reproduites à un plus grand format). Mireille Pastoureau trace son propos ("les cartes-marines gardent l'empreinte des périodes héroïques, des empires politiques et commerciaux, tour à tour édifiés, disputés, souvent ruinés, et de l'avancée de la science nautique") en invitant son lecteur à redécouvrir par cet ensemble de cartes l'histoire des

Grandes Découvertes, de l'Antiquité à la fin du XVII^e siècle ; invitation développée dans sept chapitres : "Une mer familière" – "Vers des horizons inconnus" – "Sur la route des deux Indes" – "Sciences nautiques et grandes découvertes" – "Le Nouveau Monde disputé" – "Les Hollandais conquérants des mers" – "Les grands voyages scientifiques".

On ne saurait dire qui, du texte ou des illustrations, suscite le mieux l'intérêt du lecteur, tellement intime est le soutien qu'ils s'accordent mutuellement de la façon la plus heureuse.

R.F.



RAVENEAU DE LUSSAN, *Les flibustiers de la Mer du Sud*. Présentation de Patrick Villiers, Paris, France-Empire, juin 1992, 300 pages, 98 F.

Fils d'un notaire parisien, Raveneau de Lussan avait à peine plus de vingt-et-un ans au début de ce "voyage fait à la Mer du Sud avec les flibustiers de l'Amérique depuis le 22 novembre 1684 jusqu'en janvier 1688". L'édition originale de son "journal" date de 1695. C'est un document exceptionnel car il est l'un des très rares récits authentiques laissés par l'un de ceux qui vécurent de semblables aventures. Pour Lussan, écrit Patrick Villiers, c'était en outre comme un compte-rendu justificatif des opérations menées par les flibustiers contre l'Espagne dans cette partie éloignée du monde.

Ils n'étaient que quelques centaines d'hommes à y avoir participé. Partis des Antilles, ils avaient franchi à pied l'isthme de Darien pour aller "porter le

dégât" dans les emprises espagnoles échelonnées sur la côte de Gayaquil à Tehuantepec. Avec une flotille constituée et entretenue à l'aide de prises et de barques et canots construits du bois coupé dans les forêts du bord de l'eau, se repliant après leurs coups de mains dans les bases précaires que leur offraient des îles désertes, sans autre logistique que celle procurée par leurs pillages, plus d'une fois à la limite de la famine, ils arrivaient, souvent avec la complicité des Indiens, à s'emparer presque sans pertes, de bourgs villes et places dont les garnisons s'évanouissaient, parfois sans combat, à leur approche. Encadrée par les règles d'association fixées dans leurs chasses-parties, et bien qu'auréolée de succès légendaires mettant à leur portée des millions en pièces d'or et d'argent, quelle vie de misère ces flibustiers n'ont-ils pas finalement menée ! A lire Lussan, on en voit bien peu rapporter une vraie fortune aux Antilles, et encore moins en France.

L'introduction de Patrick Villiers rappelle le cadre politique dans lequel se plaçaient de telles aventures et remet dans la mémoire quelques uns des personnages hauts en couleur qui, dans la seconde moitié du XVII^e siècle, se livrèrent à ces activités.

Raymond FRÉMY



RENAUD (Jean), *Les Vikings et les Celtes*, Ouest France.

L'expansion viking vers l'ouest est un phénomène qui, à partir de la fin du VIII^e siècle, a marqué l'ensemble du monde occidental, et particulièrement les pays celtiques.

Cet ouvrage retrace tout d'abord le cours de l'histoire, en consacrant un chapitre à chacun des pays concernés. Aux Shetland et aux Orcades, les Vikings éliminèrent ou assimilèrent les Pictes et fondèrent une puissante principauté. Aux Hébrides et à l'île de Man, la présence celtique était trop importante et les Vikings se sont intégrés à la population locale, Man devenant le centre d'un petit royaume. En Irlande, les Vikings s'ancrèrent le long du littoral, à Dublin et Limerick notamment, puis abandonnèrent leur projet de conquête pour prendre part aux luttes interminables entre rois irlandais. Au Pays de Galles, un début de colonisation au sud et sur Anglesey succéda à un siècle d'incursions, alors que la Cornouaille ne connut que quelques raids. Enfin, en Bretagne, les attaques répétées des Vikings aboutirent, après la mort d'Alain le Grand, à la cession de Nantes en 921. Une révolte bretonne, 10 ans plus tard, et le retour d'exil d'Alain Barbetorte, vinrent finalement à bout des Scandinaves, définitivement chassés du pays après la victoire de Trans en 938.

Mais les Vikings n'ont pas laissé que des ruines derrière eux : lorsqu'ils firent souche, ils exercèrent une influence souvent bénéfique sur les sociétés qu'ils dynamisaient. La deuxième partie de l'ouvrage montre comment les Celtes, tout comme les Scandinaves, ont en réalité bénéficié des rapports parfois très étroits qu'ils entretenirent bon gré, mal gré. Le brassage des cultures se remarque en Irlande, où les Vikings apprirent aux Celtes le commerce ou les techniques de construction navale et où les

Celtes les influencèrent pour l'essor de leur littérature ; il atteignit son apogée à l'île de Man, au point qu'on peut y parler d'une civilisation mixte. Même en Bretagne, où il n'y eut que des alliances éphémères et aucune influence sur la société et ses institutions, les Vikings furent l'amorce d'une coalition politique œuvrant pour l'indépendance du pays vis-à-vis des Francs. Seules les îles du Nord (Shetland et Orcades) témoignent du succès d'une civilisation purement norroise, et s'opposent en cela aux Hébrides, à l'île de Man et à l'Irlande, où les Vikings laissèrent leur empreinte dans la culture, la langue et la toponymie et puisèrent eux-mêmes, en contrepartie.

C'est le premier ouvrage qui mette ainsi en valeur les liens historiques et culturels qui existent entre les mondes scandinave et celtique.

Jean Renaud, agrégé de l'université, docteur ès lettres (avec une thèse consacrée aux archipels écossais dans la littérature norroise), est maître de conférences à l'université de Caen où il enseigne les langues et littératures scandinaves.

Du même auteur, aux Editions Ouest-France : *Les Vikings et la Normandie*.

Anne-Marie SÉCHET



RUSBRIDGER (James) et NAVE (Eric), *La trahison de Pearl-Harbor – Comment Churchill entraîna Roosevelt dans la Seconde Guerre Mondiale*, Paris, Pygmalion - Gérard Watelet, mai 1992, 308 pages, 139 F.

La thèse n'est pas nouvelle. Les auteurs – dont l'un, Eric Nave, australien d'origine fut un officier interprète de japonais et spécialiste du chiffre dans le Royal Navy – vont ici la soutenir en cherchant à administrer la preuve que, par les interceptions qu'ils avaient pu réaliser de communications et de messages émis par les Japonais par divers moyens de transmissions filaires ou hertziens, et par les décryptements qu'ils étaient parvenus à en faire, les Anglais avaient acquis des informations capitales sur la préparation de l'entrée en guerre du Japon, la date prévue pour cet événement et la première cible choisie, Pearl-Harbor. Churchill aurait délibérément cédé certaines de ces informations à Roosevelt afin d'entraîner irrémédiablement les Etats-Unis à prendre part à la guerre à leurs côtés.

Le livre est certainement intéressant à lire en anglais. Par contre, la traduction française est bien décevante. Cela tient au style, souvent ampoulé, mais surtout à la trop fréquente impropriété des termes employés par le traducteur dans le domaine spécifique du chiffre : par exemple "enchiffrement" pour "chiffrement", "encodage" pour "codage", "communication" pour "transmissions" et "transmission" pour "émission", etc. Sont aussi désagréables à rencontrer des confusions (mais sont-elles le fait des auteurs ou celui du traducteur ?) comme de prendre la partie pour le tout (p. 119 : "le radar également appelé magnétron", alors que le magnétron n'est qu'une pièce de l'émetteur du radar) ou d'écrire (p. 112) que c'est un sieur Glenn Martin qui était allé prendre des photos aériennes de Tarente alors qu'il s'agit d'un avion

de reconnaissance construit par la firme Glenn Martin (qui donc, déjà, prenait le Pirée pour un homme ?) Enfin les trop nombreuses méconnaissances peu pardonnables des équivalents français des termes maritimes anglais agaceront toujours le lecteur averti.

L'ouvrage me paraît donc à considérer avec prudence par l'historien qui devra, à mon sens, préférer l'édition originale anglaise, quitte d'ailleurs à rechercher d'autres documents permettant d'étayer, ou de contredire, les arguments avancés par les auteurs en faveur de leur thèse.

Raymond FRÉMY



SAIBÈNE (Marc), *Toulon et la Marine, 1940-1942*, Bourg-en-Bresse, Marines Editions et réalisations, 1992, 21 x 27, 144 pages, dont 30 d'annexe donnant l'historique succinct des navires sabordés le 27 novembre 1942 ou coulés postérieurement. 175 photographies et 4 cartes d'emplacement des épaves et des coques.

Présenté de façon attractive, cet ouvrage, qui puise principalement ses sources dans les cartons des archives du port de Toulon, apporte une vue d'ensemble sur les événements survenus à Toulon, dans son arsenal et sur sa rade au cours des 21 mois d'occupation qui suivirent le sabordage du 27 novembre 1942.

Après un rappel des causes et de l'ampleur du sabordage, trois chapitres – l'occupation, les renflouements, la guerre – donent respectivement :

- les principes et les conditions de l'occupation, le rôle des divers acteurs,

y compris des autorités maritimes françaises restées sur place et les mesures dilatoires qu'elles ont essayé de prendre ;

- l'organisation et l'exécution des travaux de renflouement : la majeure partie de l'ex-flotte d'armistice remise à flot en moins d'un an par des entreprises le plus souvent étrangères et travaillant pour le compte de l'Axe (tableau récapitulatif p. 64 et 65, détails navire par navire dans l'annexe) ;

- les événements de guerre dans l'arsenal, y compris les actions de la Résistance.

Riche d'enseignements sur les attitudes et les comportements de chacun des acteurs, l'ouvrage confirme que ce qui intéressait le plus les Allemands, ce n'était pas la remise en service des grands bâtiments de combat, mais la mainmise sur tout ce qui pouvait servir comme petits navires d'escorte, de dragage, et sur tout ce qui pouvait être démoli pour servir à de nouvelles fabrications en Allemagne (récupération de 100 000 tonnes de ferraille). Les Italiens, au contraire, montraient une voracité singulière pour tout ce qui flottait, cherchant à récupérer plus que ce qui leur avait été attribué.

Quant au mirage de la "Flotte symbolique", celui du noyau de notre flotte d'après-guerre qu'auraient constitué les coques renflouées, ou encore à renflouer, rendues aux Français par les autorités allemandes (les *Dunkerque* et *Strasbourg*, 2 croiseurs, 5 contre-torpilleurs, 6 torpilleurs et quelques sous-marins), c'est l'exemple saisissant des pièges que pouvaient tendre les Allemands à la France occupée pour pousser ses avantages en faisant à son adversaire des concessions illusoire :

aucun de ces bateaux n'échappera d'ailleurs aux bombardements alliés de 1943 et 1944 ; après la guerre, ils partiront tous à la ferraille.

L'ouvrage intéressera tous ceux qui désirent approfondir leurs connaissances sur cette période de jours sombres pour la Marine et pour Toulon.

Raymond FRÉMY



SEGRÉTAIN (Henri-Dominique), *De Gaulle en échec ? Dakar 1940, Poitiers et Ligugé*, Michel Fontaine Editeur, coll. du Cinquantenaire, 2^e trimestre 1992, 470 pages, (dont, *in fine*, 145 pour 24 d'annexes, 32 de notes et références classées par chapitres, 3 de bibliographie et de sources), 5 cartes, 2 cahiers de 8 pages de photographies et croquis de personnages.

Plutôt qu'un ouvrage d'histoire, encore que bien des points sur la façon dont il a été conduit puisse l'apparenter à cette catégorie ;

Au delà d'une simple présentation chronologique des prolégomènes de l'affaire, depuis les quiproquos et les malentendus de Bordeaux en juin 40 jusqu'aux mouvements des forces anglaises et françaises de fin août et début septembre ;

Autrement qu'un récit ordonné des opérations des trois journées décisives à Dakar, suivies d'un échec aux rebondissements inattendus ;

Ce livre est avant tout un témoignage, ou plus exactement un faisceau de témoignages apportés par ceux qui, à 20 ans ou guère plus, participèrent à l'affaire du côté du général de Gaulle.

Ces pages ont alors le mérite de rapporter, non seulement des faits, mais aussi les sensations physiques – “celles qui gouvernent les réflexes” – ressenties par les exécutants qu’ils étaient.

Tout témoignage est subjectif. Mais lorsque son expression, adoucie par la sagesse du temps, polie à l’ombre d’une de nos grandes abayes, lorsqu’il est donné sans amertume ni gloriole, lorsqu’il intègre les motifs profonds d’adversaires dont le patriotisme sincère avait été amené à suivre des chemins différents, alors un tel témoignage prend valeur d’histoire.

Et puis, ne soutient-il pas la thèse que l’échec de Dakar fut pour de Gaulle, après la plus amère des déceptions, le stimulant qui le poussera à poursuivre sa voie en entraînant derrière lui ceux qui lui gardaient leur confiance ?

Raymond FRÉMY



VERGÉ-FRANCESCHI (Michel), *Abraham Duquesne. Huguenot et marin du Roi-Soleil*, préface de François Bluche, Paris, France-Empire, 1992, 439 p.

Peu d’ouvrages étaient disponibles sur un sujet aussi important : ceux de Dagues de Clairefontaine en 1766 et d’Augustin Jal en 1873 sur Duquesne et la marine de son temps. Cet apport initial a été substantiellement enrichi par Michel Vergé-Franceschi qui a renouvelé l’étude de ce personnage aussi essentiel que mal connu.

Habilement, le livre commence par l’arrivée des notaires du Châtelet de Paris, le premier avril 1688, dans l’hôtel du défunt lieutenant général des armées navales. Dès le premier cha-

pitre, Duquesne nous est présenté en perspective avec les autres marins de son temps. La biographie n’est jamais disjointe de la société. Mais comment pourrait-elle l’être pour cet homme exceptionnel, né sous Henri IV, capitaine des vaisseaux du roi sous Richelieu, chef d’escadre de Dunkerque sous Mazarin, lieutenant général sous Colbert ? Duquesne a connu autant d’époques différentes de l’histoire de la marine royale au XVII^e siècle, de la lutte contre l’Espagne à l’apogée de la veille de la guerre de la ligue d’Augsbourg. L’histoire de sa famille est emblématique du passage des “gros marins nourris dans l’eau de mer et la bouteille” chers à Richelieu, des armateurs privés, assez souvent protestants, du Ponant, aux officiers du roi, nobles et catholiques, organisés en un corps hiérarchisés. C’est dire aussi le déchirement vécu par cette famille calviniste, divisée par les pressions royales puis la révocation de l’Edit de Nantes en 1685. A la différence de Turenne, Duquesne ne fut pas converti par Bossuet. Si sa fidélité calviniste le priva du bâton de maréchal de France, Louis XIV lui permit cependant de demeurer dans le royaume et d’y mourir huguenot impénitent en 1688.

L’histoire de Duquesne est aussi celle d’une famille. Des chapitres très riches présentent l’ascension d’Abraham le père, ce calviniste de Blangy devenu marchand dieppois et armant pour les Indes Orientales. Personnage haut en couleurs, pirate sans scrupules, il se tint à l’écart de la rébellion rochelaise et entra au service de Richelieu. Le cardinal-ministre en fit un capitaine des vaisseaux du roi et lui confia plusieurs missions chez l’allié suédois. C’est au

retour de l’une d’entre elles, qu’il mourut en 1635, en combattant les Espagnols et les corsaires dunkerquois.

Dès 1636, réutilisant la commission de capitaine de feu son père, Abraham le fils entra à son tour au service du roi. Sa réussite fut celle de son clan. Reprenant les velléités nobiliaires de leur père, les Duquesne usurpèrent la noblesse avec le consentement tacite des Duquesne de Brotonne, nobles authentiques mais désargentés qui espéraient bénéficier des relations à la cour de leurs nouveaux parents. Depuis 1646, Abraham II et ses frères se disaient écuyers et en 1651 l’aîné reçut le titre de baron d’Indret. Depuis 1636, il avait mené une double carrière de victuaillier et de combattant. On le trouva dans les batailles contre les Espagnols, notamment en 1638 à Guétaria, la victoire de son protecteur Mgr de Sourdis et son modèle plus tard à Palerme. Il servit aussi d’intermédiaire entre Paris et Stockholm, passant à plusieurs reprises au service de la Suède. Lorsqu’il n’allait pas à la mer comme ses deux frères, il recherchait en ville des capitaux pour les affaires familiales.

L’étude de Michel Vergé-Franceschi montre aussi le rôle des protecteurs et des luttes de clientèles à la cour comme dans les ports. Ayant imprudemment fait tirer sur la galère de Richelieu, Duquesne fut barré par Maillé-Brézé. Fidèle au roi sous la Fronde et servant Colbert contre Fouquet, il n’entra définitivement au service de Louis XIV qu’après 1661. Il commanda la marine à Brest de 1665 à 1672. Ce Dieppois arriviste passé aussi en Méditerranée se heurta au chevalier Paul. Après 1669, les relations avec Colbert se

dégradèrent, au point de lui valoir la disgrâce de 1672 à 1675. Ce fut avec la campagne de Sicile de 1675 que la faveur revint à Duquesne. Une escadre lui fut confiée en 1676. Elle lui permit de remporter d’éclatants succès à Agosta où son adversaire, le célèbre Ruyter, trouva la mort et à Palerme. Colbert tint compte de ses avis et lui donna le commandement de la marine à Toulon. Fait marquis Du Quesne en 1682, il reçut du roi le superbe domaine du Bouchet-Valgrand près d’Etampes. Il fut chargé de bombarder Alger et Gênes. Sa vieillesse fut obscurcie par les mesures antiprotestantes qui divisèrent le clan. Il quitta la mer en 1684 et le service en 1686.

D’utiles annexes facilitent la lecture de cette passionnante biographie, avec une chronologie, les états de service de Duquesne, son inscription funéraire, une carte de la Suède et enfin la liste des bâtiments de guerre à avoir porté le nom de Duquesne.

Olivier CHALINE



VERGÉ-FRANCESCHI (Michel) et **RIETH** (Eric), *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV. Edition critique des deux Albums dits de Jouve et de l’Album de Colbert*, Paris, Du May, coll. Voiliers des côtes de France, 1992, 118 p.

Le grand mérite de cet ouvrage est de mettre à la disposition d’un large public la reproduction des “Albums de Jouve” conservés l’un au département des estampes de la Bibliothèque nationale et l’autre au cabinet des manuscrits du Service historique de la Marine. Ces albums, réalisés vers 1679, sans

doute à la demande de Colbert, secrétaire d'Etat de la Marine, représentent les principaux bateaux de pêche et de commerce utilisés dans les ports du Levant et dans ceux du Ponant, de Nantes à Bayonne. Il semble que l'album du Levant a été réalisé par Jouve lui-même, et celui du Ponant par un de ses élèves. A cet "Album de Jouve", les auteurs ont ajouté quelques planches de l'"Album de Colbert", conservé au Service historique de la Marine, pour permettre au lecteur de comparer la construction des navires de pêche et de commerce à celle des navires de guerre. Comme l'"Album de Colbert" avait déjà fait l'objet d'une édition intégrale à l'initiative des Editions Omega en 1988 (avec une introduction de J. Boudriot) la reproduction de toutes les planches ne s'imposait nullement.

En une quinzaine de pages d'introduction, les auteurs rappellent l'importance grandissante des affaires maritimes dans le royaume de France aux XVI^e et XVII^e siècles. Le trafic commercial sur les voies d'eau et en cabotage augmente ; la pêche à la morue vers Terre-Neuve et l'Acadie se développe ; dans les affaires européennes la guerre en mer permet d'emporter des succès décisifs, comme celui d'Abraham Duquesne sur Ruyter, permettant à la France de se présenter en puissance victorieuse lors de la paix de Nimègue.

L'essentiel de l'ouvrage consiste dans la reproduction d'une centaine de planches extraites des trois albums. Chacune des planches est accompagnée d'un commentaire détaillé et précis de grande qualité. On regrette seulement la petite dimension (21 x 13) de la plupart des planches de l'"Album

Colbert", ce qui rend parfois la reproduction difficilement lisible. Toutefois comme cet Album a déjà fait l'objet d'une édition en grand format, l'inconvénient est minime.

L'examen et la comparaison des planches de cet ensemble documentaire exceptionnel est très suggestif. Il montre, par exemple, la diversité et l'intérêt des bateaux de la navigation intérieure ; la souplesse du gréement latin, constitué de manœuvres pouvant être facilement changées de position, donc constamment adaptées aux besoins des navigateurs ; la fertilité inventive des constructeurs des ports de l'Atlantique (j'ai été frappé par la diversité des modes de fermeture de l'arrière de la coque avec aussi bien des formes anciennes en pointe, que des formes plus récentes, en rond, "à la hollandaise", ou encore en tableau ou en "pinasse"). Les planches de l'"Album de Colbert" montrent la beauté, la grandeur et l'image de puissance des navires de guerre. Ces quelques remarques sont loin d'épuiser la richesse documentaire de ces reproductions et chaque lecteur pourra y trouver une grande quantité d'informations riches et diverses selon ses centres d'intérêt.

Philippe HAUDRERE

VERNE (Jules), *Christophe Colomb* (1436-1506), présenté par Daniel Compère, Zolma.

Ce texte de Jules Verne, jamais réédité depuis sa publication en 1883 chez Hetzel, est une excellente introduction à la découverte de l'Amérique. Cette

étude historique et géographique se lit à la fois comme les romans d'aventure que l'on connaît déjà et comme une biographie de Christophe Colomb, homme exceptionnel marqué par le destin.



VONGSURAVATANA (Raphaël), *Un Jésuite à la cour de Siam*, préface de Jean Meyer. Paris, 1993, France Empire, 230 pages, 120 F.

Quant à Brest on descend la rue de Siam, on peut penser au départ, le 3 mars 1685, du chevalier de Chaumont envoyé en ambassade au Siam par Louis XIV et qui s'y montra un bien médiocre diplomate ; ou encore à Forbin, parti avec lui, et qui fut pendant deux ans "Généralissime de la flotte du Siam" et gouverneur de Bangkok ; voire au frivole abbé de Choisy qui les accompagnait. Mais qui pense à la demi-douzaine de "jésuites mathématiciens" qui, envoyés par le Roi-Soleil "aux Indes et à la Chine", descendirent eux-aussi cette rue pour embarquer sur l'*Oyseau* vers l'Extrême-Orient ? C'est pourtant parmi eux que se trouvait le Père Tachard auquel ce livre – à l'origine un mémoire de maîtrise d'histoire – est consacré, le personnage, il faut bien le dire, n'étant jusqu'à présent, selon l'expression de Jean Meyer, qu'une "silhouette quelque peu imprécise".

Le P. Tranchard, qui avait antérieurement navigué avec d'Estrées, était parti pour la Chine. Les circonstances firent qu'il s'arrêta au Siam et que, investi de la confiance de Mr. Constan-

ce (le grec Phaulkon, favori du roi Narai), ce fut finalement lui qui fut le véritable ambassadeur de Louis XIV à la cour d'Ayuthiya.

Sans doute, les quatre missions effectuées par le P. Tachard de 1685 à 1700 eurent-elles plus de succès d'estime que d'effets sensibles dans les domaines diplomatique et commercial : il n'y eut jamais de véritable alliance entre la France et le Siam et, si le roi Narai montra de la sympathie pour le christianisme, il n'y eut jamais chez lui de véritables intentions de conversion.

Quoi qu'il en soit, le P. Tachard n'alla jamais en Chine. Mais après ces quinze années d'activité diplomatique, c'est en Inde, de 1700 à 1712 (année de sa mort à Chandernagor) qu'il put enfin se consacrer à ce pourquoi il était initialement parti, son vrai rôle, missionnaire.

La clarté d'expression et l'aisance du style qu'y montre son jeune auteur (il a 22 ans) rendent fort attrayante la lecture de l'ouvrage et l'on se passionne avec lui pour les aventures extraordinaires de ces Jésuites qui, il y a trois siècles, avaient si bien su comprendre les mentalités des milieux d'Extrême-Orient et mieux, s'en faire apprécier.

Le *Dictionnaire des personnages* qui forme la troisième partie de l'ouvrage (77 pages) couvre, en détail, pratiquement l'ensemble de ceux qui, à cette époque, eurent à faire avec cette région.

Raymond FRÉMY



Cette revue à été composée en Palatino corps 9
et imprimée sur les presses de S.P.M.

dépôt légal : mai 1993

Imprimé en France

Chronique d'histoire maritime

SOMMAIRE

Nouvelles maritimes

Délégation Méditerranée

Bordeaux

Saint-Vaast-La Hougue

Concarneau

Bordeaux

Rochefort

Le Havre

Paris

Concarneau

Pau

Études

Les risques maritimes

de la traite négrière :

l'exemple nantais, 1700-1792

par Jacques Ducoin

Compte-rendus

ISSN 0243-6671

