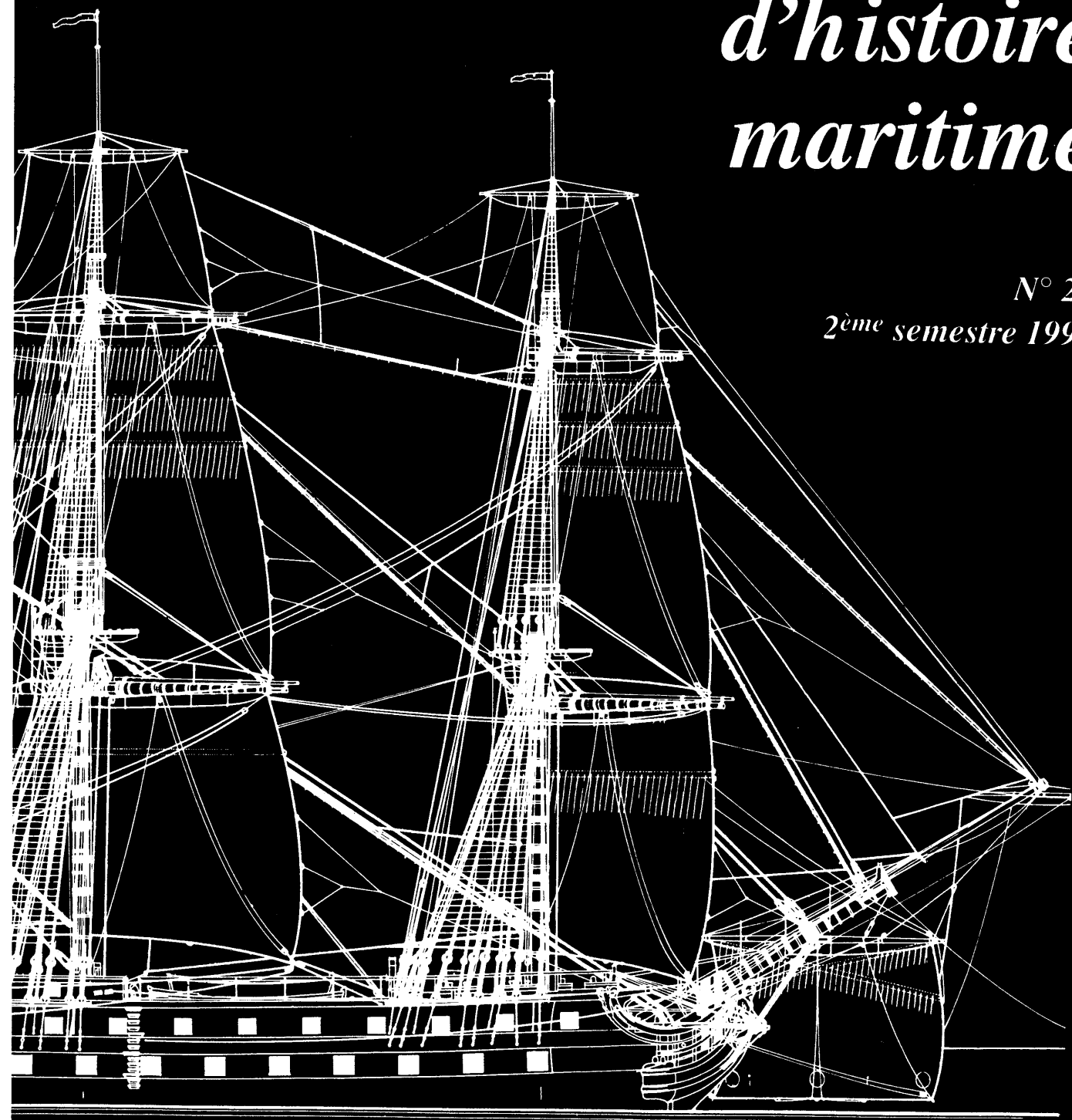


Chronique d'histoire maritime

N° 28
2ème semestre 1993



Commission française d'histoire maritime

*Chronique
d'histoire
maritime*

1993 - II

n° 28

Paris

COMMISSION FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME

Siège social : Archives nationales
60 rue des Francs-Bourgeois 75141 Paris Cedex 03

3

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

© CFHM, mai 1993

ISSN : 0243-6671

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

Cotisation CFHM et abonnement *Chronique* : 200 F.

SOMMAIRE

Le mot du président par l'amiral Jacques Chatelle	7
Éditorial par Michel Vergé-Franceschi	9
In Memoriam : le monde du livre maritime en deuil : Jean Polak	13
Edition : La Commission française d'histoire maritime à l'honneur, par Eric Ledru	15
L'amiral Labrousse, lauréat de l'Académie française, par Michel Vergé-Franceschi	19
Administration de la C.F.H.M. : L'assemblée générale du 7 décembre 1993. Appel à candidatures pour l'élection du nouveau conseil d'administration, par Yves Decaudaveine	21
Nouvelles maritimes Une réédition attendue : <i>l'Histoire de la Marine française</i> , de Philippe Masson	23
<i>Histoires d'Outre-Mer, Mélanges en l'honneur de Jean-Louis Miège</i> , offerts par l'Institut d'histoire des pays d'Outre-Mer, 1992	23
Dernières publications du Service historique de la Marine	26
Les cahiers d'anthropologie maritime du CETMA	26
La Lettre de la Méditerranée, par Louis Durteste	29
Le colloque Les liaisons transmanche et l'histoire maritime, (Boulogne-sur-Mer, 1 ^{er} -3 avril 1993), par Patrick Villiers et Guy Marchand	30
La conférence de la Bataille de l'Atlantique, (Liverpool, 25-30 mai 1993), par l'amiral Jean Kessler	33
Journées d'Histoire et d'archéologie maritime, (Marseille, 26-28 mai 1993), par André Zysberg et Michèle Colin	34
Exposition : La figure de proue, Marennes, été 1993, par Martine Acerra	35
Le IX ^e Salon du livre maritime de Concarneau, (16-17 juillet 1993), par Martine Acerra	36
Le 19 ^e colloque international d'histoire militaire (Istanbul, 17-24 juillet 1993), par Michel Vergé-Franceschi	38

Les manifestations maritimes à venir : 1993-1995

Un nouveau séminaire d'histoire maritime (Ecole normale supérieure, Paris), par Olivier Chaline	39
Le colloque du Centre d'études et de recherches sur les migrations atlantiques, (Rochefort, 4-8 octobre 1993), par Jean Garidou	39
La "Fureur de lire" au Musée de la Marine, (Palais de Chaillot, 16 octobre 1993), par Sylvie David-Riverieulx	40
Journée "Marine" du Centre d'histoire militaire et d'études de défense, (Montpellier, 20 novembre 1993), par Louis Durteste	41
Le colloque Le Yemen et la Mer Rouge, (Paris, Sénat, 29 et 30 novembre 1993), par le colonel Nied	41
Le colloque New Directions in Maritime History, C.I.H.M. (Perth/Fremantle, 6-10 décembre 1993), par Michel Balard	43
Les Cinquièmes journées franco-anglaises d'histoire de la Marine, journées d'archéologie navale : Les flottes des compagnies des Indes (XVII ^e -XIX ^e siècles), (Lorient, 4-7 mai 1994), par Philippe Haudrère	43
Journées de la mer, FNPCMF, 12-15 mai 1994, par Anne-Françoise Pillias	44
Le 90 ^e anniversaire du sport motonautique (Detroit et Monaco, 1994), par Eric Ledru et Géraud Guétat	45
La pêche en Manche et l'histoire maritime : XVIII ^e -XX ^e siècles, Boulogne-sur-Mer, mars 1995, par Guy Marchand	47
Le colloque Ports, villes portuaires et communautés maritime, C.I.H.M., (Montréal, 27 août au 3 septembre 1995), par Michel Balard	47
Etudes	
Le Musée de la Marine, programme et perspectives, par l'amiral François Bellec	49

Compte-rendus des derniers ouvrages de :

Actes du colloque de Nantes, organisé par la C.F.H.M. ; ANTIER Jean-Jacques, *L'aventure héroïque des sous-marins français, 1939-1945* ; BATTESTI (Michèle), *La marine au XIX^e siècle. Interventions extérieures et colonies* ; BRUGUIERE (Michel) et PINAUD (Pierre-François), *Guide du chercheur pour la période 1789-1815. Les sources de l'histoire financière et économique* ; BOULAIRE (Alain), et LE BIHAN (René), *Brest des Ozanne* ; BUCHET (Christian), *La découverte de Tahiti* ; CARPINE-LANCRE (Jacqueline) et SALDANHA (Luiz), *Don Carlos I, Roi du Portugal, et Albert I^{er}, Prince de Monaco, Souverains océanographes* ; DAMPIER (William), *Le Grand Voyage. Le tour du monde d'un flibustier 1681- 1691* ; DEMERLIAC (Alain) (Commandant), *La Marine de Louis XIV - Nomenclature des vaisseaux du Roi Soleil de 1661 à 1715* ; DROUAS (Jacques

de), *Un officier de marine au temps de Tourville : Frédy des Malets* ; DUMAS (Robert), *Le cuirassé Richelieu 1935-1968* ; DU ROSTU (Loïc), *Le dossier Kerguelen* ; GILTSOV (Lev), MORMOUL (Nicolai), OSSIPIENKO (Leonid), *La dramatique histoire des sous-marins nucléaires soviétiques – Des exploits, des échecs et des catastrophes cachées pendant trente ans* ; GREVOZ (Daniel), *Les canonnières de Tombouctou* ; LASSAQUE (Jean), *Le croiseur "Emile Bertin", 1933-1959* ; LAUBIER (Lucien), *Vingt mille vies sous les mers* ; LEPELLEY (Roger), *Frégates dans la tourmente (1812-1814)* ; LIMONIER (Charles), *Les 110 ans de la Havraise péninsulaire – Histoire de la flotte* ; MANCERON (Gilles), *Segalen* ; MARTINANT DE PRÉNEUF (Jean), *Les officiers de marine pendant la Seconde Guerre Mondiale. Honneur et service* ; MOLLAT DU JOURDIN (Michel), *L'Europe et la Mer* ; PETIET (Claude), *Ces Messieurs de la Religion, ou l'Ordre de Malte au XVIII^e siècle* ; PORTUGAIS (Analyse d'ouvrages en) ; VERCKEN (Roger), *Histoire succincte de l'Aéronautique navale* ; VERGÉ-FRANCESCHI (Michel), *Abraham Duquesne - huguenot et marin du Roi-Soleil* ; WOODWARDS (Sandy) et ROBINSON (Patrick), *One Hundred Days, The Memoirs of the Falklands Battle Group Commander* ;

L'agenda maritime

par Michel Vergé-Franceschi	79
-----------------------------------	----

LE MOT DU PRÉSIDENT

Les membres de la Commission française d'histoire maritime vont être prochainement réunis pour leur assemblée générale dont la date vient d'être fixée au 7 décembre prochain par votre conseil d'administration.

L'heure des bilans approche donc, celle de la confrontation des ambitions et des résultats, des espoirs et des regrets, celle aussi des interrogations et des doutes.

Dans son éditorial, notre rédacteur en chef des publications fait le point de ces deux années d'activité, deux années riches en manifestations diverses, colloques, rencontres, tables rondes, que ces manifestations aient été organisées par des membres de la C.F.H.M. ou qu'elles l'aient été avec une participation active de ses membres.

L'avenir n'est pas moins prometteur avec, dans quelques semaines à Pau, le colloque du Comité des travaux historiques et scientifiques au cours duquel interviendront plusieurs membres de la C.F.H.M., dès le mois prochain à Paris une table ronde dont l'initiative revient au Groupe de travail sur "La Mer Rouge et l'Océan Indien", et en mai 1994, à Lorient, les cinquièmes journées franco-anglaises d'histoire maritime organisées par Philippe Haudrère en liaison étroite avec le Service historique de la Marine et le soutien de la Marine nationale.

Dans la première *Chronique*, publiée sous l'égide du conseil d'administration issu des élections de 1991, je rappelais qu'une association n'était que le reflet de la vitalité de ses membres, et je faisais appel au concours de tous. Aujourd'hui, je me plais à reconnaître que cet appel a été entendu, que vos suggestions et avis – critiques ou élogieux – ont été nombreux, et que votre collaboration ne nous a pas été ménagée. Il n'est, pour s'en convaincre, que de constater les difficultés auxquelles se heurte le comité de rédaction pour maintenir la *Chronique* dans des limites raisonnables.

Nous touchons là un domaine délicat qu'il nous faut pourtant évoquer, car il a suscité, et suscite toujours, de nombreux débats au sein de votre conseil d'administration, et nul doute que les diverses politiques éditoriales envisageables n'aient leurs partisans et leurs opposants.

Pour l'heure, le conseil d'administration a estimé que la priorité devait être donnée à la *Chronique d'histoire maritime*, seule publication statuaire

de notre association, organe de liaison et d'information de ses membres. Plus, il a souhaité lui donner un lustre nouveau qui, semble-t-il, a été largement apprécié.

Mais cette *Chronique*, agréablement présentée et composée avec soin, absorbe une part non négligeable des ressources de notre Commission qui, en dépit de nos efforts, ne vit toujours que de la seule cotisation de ses membres, ce qui a contraint votre conseil d'administration à limiter ses ambitions éditoriale. C'est ainsi qu'après mûre réflexion, il a décidé, outre la *Chronique*, de donner la priorité à des publications collectives de la C.F.H.M., plutôt qu'à la promotion d'études ou de travaux historiques "extérieurs", quel qu'en soient l'intérêt et les qualités.

Ainsi est né l'ouvrage collectif *La France et la Mer au Siècle des Grandes Découvertes*, épuisés quelques mois après sa parution, et dont le succès a bien été reconnu par la critique comme étant celui de la C.F.H.M.

De la même façon, il a estimé qu'il était également dans la vocation de notre Commission d'apporter, dans la limite de ces moyens, une aide à la publication des actes des colloques organisés par elle-même, ou desquelles elle a pris une part active. C'est ainsi qu'a été décidé l'octroi d'une subvention à la Délégation "Normandie" pour la publication des actes du colloque "La Normandie et les Amériques", des actes qui seront distribués ultérieurement à tous nos membres.

Pour l'avenir, il appartiendra au conseil d'administration, qui naîtra de notre prochaine assemblée générale, de définir sa politique éditoriale en tenant compte des avis que vous lui aurez exprimés.

A cette occasion, je rappelle que huit membres du conseil d'administration seront à renouveler, et j'espère qu'un certain nombre d'entre vous sauront trouver la disponibilité qui leur permettra de répondre à l'appel de notre secrétaire général et de venir prendre une part active à nos réflexions.

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

ÉDITORIAL

La Commission française d'histoire maritime tiendra son assemblée générale le mardi 7 décembre 1993, lors du renouvellement de son conseil d'administration. Notre secrétaire général, Yves Decaudaveine, vous présente d'ailleurs ci-après l'appel à candidatures habituel et vous donnera toutes les indications nécessaires quant aux modalités et au matériel d'élection.

En treize années d'existence, la Commission française d'histoire maritime a beaucoup fait, et votre actuel rédacteur en chef des publications est heureux de son bilan au terme d'un mandat de deux ans que lui avait confié – selon les statuts –, le conseil d'administration sortant, à l'unanimité.

Le bilan – d'après les nombreuses correspondances reçues de nos adhérents et abonnés –, serait largement positif : cinq numéros de la *Chronique d'histoire maritime* ont pu être collectivement préparés et publiés : les numéros 24 (*l'Annuaire* de nos membres, à diffusion interne), 25-26 (numéro double, pour des raisons financières, 27 (premier semestre 1993 parvenu à nos membres en juin), et 28 (second semestre 1993, que vous avez en main en ce mois d'octobre 1993, de "rentrée" universitaire et scientifique). Les retards dénoncés dans le passé par certains de nos membres ont pu être – de l'avis de tous –, rattrapés, et nos remerciements les plus reconnaissants vont à tous ceux – membres du conseil d'administration, et membres de la C.F.H.M. –, qui, par leurs envois réguliers, nous ont permis d'alimenter ces pages, qui ont le triple privilège d'être à la fois statutaires, communes et ouvertes à tous nos membres.

D'autre part, pour la première fois, un ouvrage de la C.F.H.M. s'est avéré épuisé dans le commerce quelques mois à peine après sa publication : *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, publié aux Editions Tallandier, (392 pages), avec une participation financière de la C.F.H.M., a fait l'objet d'une bonne diffusion par le circuit Hachette, et a reçu un bon accueil dans le public peut-être saturé de Christophe Colomb et par conséquent heureux de voir une équipe d'une trentaine d'historiens révéler aux jeunes générations l'histoire de la France maritime entre 1492 et 1592. De nombreux compte-rendus de presse, tous élogieux, ont sans doute valu ce succès collectif à nos membres.

Enfin la C.F.H.M. et ses membres se portent bien. Notre ancien président, le professeur Jean-Louis Miège, président de la C.F.H.M. en 1984-1985, vient de se voir offrir des *Mélanges* par l'Institut d'histoire des pays d'Outre-Mer, publiés par l'université de Provence. (Nous en donnons le détail ci-après). Notre ancien vice-président, le professeur Jean Meyer, va également se voir offrir prochainement des *Mélanges*, à l'occasion de son départ de l'université de Paris IV-Sorbonne (édités par les Presses de la Sorbonne et le Laboratoire d'histoire maritime C.N.R.S. - Sorbonne). Ulane Bonnel, notre ancienne présidente de 1986 à 1989, et infatigable rédacteur en chef de la C.F.H.M. pendant dix ans (1980-1990), vient de faire des conférences remarquées sur le C.S.S. *Alabama*, notamment à Toulon en juin 1993, en sa qualité de présidente de l'association CSS *Alabama*, devant un public nombreux et choisi, dont l'amiral Tripier, préfet maritime.

Certes l'activité de nos membres reste plus importante que leur nombre. Mais la C.F.H.M. a toujours attaché plus de prix à la qualité qu'à la quantité. En témoignent le nombre impressionnant d'ouvrages que chacun de nous publie, la multiplication de nos articles dans un nombre croissant de revues, scientifiques ou de vulgarisation, le prodigieux essor des colloques que nous organisons ou auxquels nous participons. Aujourd'hui, les historiens maritimes français occupent partout le terrain. Le doyen de nos membres d'honneur, Michel Mollat du Jourdin, est en train de parcourir l'Europe sur invitation des principales capitales, pour y présenter son dernier ouvrage : *L'Europe et la Mer*, paru en mars 1993 aux éditions du Seuil, dans la collection *Faire l'Europe*. Nos membres organisent des colloques dont le succès est patent, tel celui tenu à Boulogne-sur-Mer du 1^{er} au 3 avril 1993, à l'initiative de Guy Marchand et de Patrick Villiers ; ou encore au Havre en novembre 1992, sur proposition d'André Zysberg et de Philippe Manneville, dont les prochains *Actes* feront peut-être l'objet d'une co-édition C.F.H.M.-Centre havrais de recherches historiques. Ou encore ils y participent, en France comme à l'étranger. Ainsi, assistaient au colloque international d'histoire militaire tenu à Istanbul du 17 au 24 juillet 1993, l'amiral Chatelle, notre président, l'amiral Kessler, membre d'honneur, le capitaine de vaisseau Huan, Georges Miraval, nous même... Etienne Taillemite, notre ancien président (1982-1983), préside aujourd'hui aux destinées du Centre d'études et de recherches sur les migrations atlantiques, à Rochefort, où se tient à l'initiative de Jean Gariou un prochain colloque consacré à la Marine dans la première guerre mondiale (4-7 octobre 1993). Le plus jeune de nos membres, Olivier Chaline, agrégé normalien, et depuis peu docteur, ouvre un nouveau sémi-

naire d'histoire maritime à Paris cette rentrée (voir détails dans ce numéro). Nos membres sont présents à toutes les manifestations maritimes, au Salon du Livre de Concarneau, comme à la Fureur de Lire au Palais de Chaillot, où l'amiral François Bellec – à la fois directeur et écrivain –, leur fait l'honneur et l'amitié de les recevoir tous les ans : cette année le 16 octobre.

Tous les membres de la C.F.H.M. connaissent des promotions ou des récompenses en relation avec leurs travaux : Martine Acerra quitte au 1^{er} octobre 1993 le C.N.R.S. pour l'université d'Angers, où le professeur Philippe Haudrière se félicite de l'accueillir comme maître de conférences en histoire moderne. Geneviève Salkin voit ses travaux couronnés par la Société de Géographie de Paris. M. le recteur Jean-Pierre Poussou a été élu le 28 mai 1993, président de l'université de Paris IV- Sorbonne. L'*Abraham Duquesne* de votre dévoué rédacteur en chef se voit décerner le prix de l'ACORAM, et le prix Meurand.

Les pages de la *Chronique d'histoire maritime* sont recherchées. Les compte-rendus d'ouvrages y affluent tout comme les annonces de colloques, de parutions, de publications, de séminaires, au point que nous sommes contraints à des choix pour ne pas trop augmenter le nombre de pages de nos numéros. La tenue de l'Agenda, en fin de volume, en devient même difficile car cela représente un travail réel – et bénévole –, comme la tenue de la *Chronique* du reste, dépourvue de tout secrétariat, faute de moyens financiers.

Il appartiendra au nouveau conseil d'administration, sorti des élections du 7 décembre prochain, de définir sa politique éditoriale, en fonction de ses désirs et de ses contraintes budgétaires, de choisir un nouveau rédacteur en chef des publications, ou de reconduire éventuellement celui en exercice. Dans la seconde hypothèse, je vous dis "à bientôt" et vous donne rendez-vous dans la *Chronique d'histoire maritime* n°29 de juin 1994. Dans la première hypothèse, je vous dis "à plus tard si Dieu le veut". Dans les deux cas, je vous remercie pour votre aide, pour votre collaboration, pour vos nombreux envois et surtout pour votre confiance.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI
rédacteur en chef des publications de
la Commission française d'histoire maritime (1992-1993)

IN MEMORIAM

Le monde du Livre maritime en deuil Jean Polak nous a quittés

Lorsqu'on a le privilège aujourd'hui d'entrer au n°8 de l'Echaudé, en la librairie de Michèle Polak, membre de la Commission française d'histoire maritime, une photographie toute neuve fait face à son bureau. En noir et blanc, épinglé à même la cloison, ce portrait penché et souriant est celui d'un humaniste, d'un homme de cœur d'abord, d'un homme de lettres ensuite. Ce visage serein est connu de la quasi totalité de la "clientèle". Mais peut-on employer ce mot, à connotation marchande, bourgeoise. Jean Polak, car c'est de lui bien sûr qu'il s'agit, n'était ni l'un, ni l'autre. Il était un aristocrate, un authentique grand seigneur des lettres et de la culture. Né le 9 août 1907 en l'ancienne capitale des princes de Valachie, d'un père libraire installé à Bucarest, il a vingt-deux ans lorsqu'il obtient en 1929 son diplôme de l'Ecole des Archives de l'Etat – homologue roumaine de notre Ecole des Chartes –. Licencié en droit, il soutient une thèse consacrée à l'*Ecriture des malades mentaux*, se spécialise sur les faux en écriture dans le domaine civil et militaire, devient avocat au tribunal de Bucarest. Mais passionné par le métier de son père, il publie à vingt-six ans son premier travail consacré aux *Chroniques étrangères traitant de la Roumanie* (1933). La préface de l'historien Nicolas Iorga dit assez l'avenir prometteur qui attend ce jeune Roumain, qui vit alors à moins de cent kilomètres des Carpates.

Mais au Danube, Jean Polak préfère les quais et les bouquinistes de la Seine. Arrivé en France en 1937, il y restera jusqu'au 2 mai 1993. Engagé comme volontaire en 1939 dans le premier Régiment des volontaires étrangers, il sert en qualité de sergent dans la Légion étrangère alors que sa ville natale est occupée par la Wehrmacht dès septembre 1940. Naturalisé Français après la guerre, il épouse une jeune fille d'origine bordelaise et installe sa première librairie rue de Richelieu, près de la Bibliothèque nationale. En 1951, il reprend la boutique de Max Besson, rue de l'Echaudé. Michèle naît en 1952 – quelques années après sa sœur –, et son enfance est bercée par les récits de son père qui se spécialise sur les Voyages et l'orientalisme, faisant de sa librairie le domaine des ouvrages

africains et asiatiques. Des voyages maritimes à la Marine, il n'y a qu'un pas que Jean Polak franchit en reprenant le fonds maritime de René Sergent. A la veille de ses soixante-dix ans, Jean Polak publie un ouvrage unique au monde : sa *Bibliographie maritime française depuis le temps les plus reculés jusqu'en 1914*. Cette œuvre monumentale est celle d'une vie : douze mille titres d'ouvrages de marine publiés en français, y sont mentionnés, avec leur collation de leurs éditions successives. Couronné par l'Académie de Marine, le travail de Jean Polak entre à la Bibliothèque nationale par la grande porte : dès sa publication, il est mis au service du public dans les "Usuels". Tout en fuyant les honneurs, Jean Polak reçoit le mérite maritime, puis il obtient en octobre 1992 le Prix *Neptunia* en association avec sa fille Michèle, mais s'ils acceptent le prix, les lauréats font don du chèque qui l'accompagne. L'argent comme les honneurs, Jean Polak ne s'en souciait guère. Son plaisir au-delà de sa vie familiale et de ses petits-enfants : faire partager son immense culture à ses amis. Prêter les livres de sa librairie aux universitaires, aux chercheurs. Et en échange, leur poser au passage quelques colles sur Duquesne ou Tourville, sur une reliure faussement armoriée, une édition rare... Puis, avec un merveilleux sourire et les yeux emplis de malice, il vous disait un au-revoir bienveillant et chaleureux, mais visiblement il se demandait en vous regardant vous éloigner comment l'Université ou le C.N.R.S. pouvait bien rémunérer tous les mois un tel ignorant. Le printemps dernier, cet au-revoir du vieil humaniste roumain de près de quatre-vingt-six ans devait se transformer en adieu. Mais soyez-sûr, Monsieur Polak, que tous ceux qui ont eu le privilège de vous approcher, se souviendront...

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

EDITION

La Commission française d'histoire maritime à l'honneur

L'ouvrage *La France et la mer au temps des grandes découvertes (1492-1592)*, œuvre collective des membres de la Commission française d'histoire maritime, a valu à la C.F.H.M. les honneurs de la presse lors de compte-rendus particulièrement élogieux. Dans *Notre Histoire* de septembre 1993, Jacqueline Martin-Bagnaudez écrit :

"C'est aussi à corriger un mythe – celui de l'absence des marins français dans les grands voyages de découverte – que s'attache le volume présenté par la Commission française d'Histoire maritime. Vingt-deux historiens apportent leur contribution à cette page méconnue de l'histoire maritime. Si l'exploration océanique et le trafic méditerranéen sont souvent le fruit de préoccupations commerciales, les navigateurs français du 16^e siècle ont fait aussi progresser les connaissances scientifiques ; ils ont apporté leur pierre à la découverte du monde, préparant ainsi la constitution, au 17^e siècle, d'un véritable empire colonial."

Dans *Voiles et Voiliers* de septembre 1993, l'ouvrage collectif est présenté comme un *"panorama de la France maritime au XVI^e siècle"*, une synthèse d'*"articles rédigés par quelques-uns des meilleurs spécialistes de l'histoire maritime française"*.

Dans *Cols Bleus* de juin 1993, Jean Ducros écrit :

"L'histoire maritime a souffert quelquefois d'être racontée par des auteurs trop littéraires et désireux, en "faisant une œuvre" de nouer des fils logiques que seule leur plume avait conduits jusqu'aux points de rencontre où le lecteur croyait trouver une vérité."

L'ouvrage collectif publié aux éditions Tallandier sous la direction conjointe de MM. Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi montre combien l'histoire maritime d'une époque s'enrichit d'un travail multiple, accompli à plus de vingt participants."

Ce volume, La France et la mer au siècle des grandes découvertes que préface le contre-amiral (2S) Chatelle, président de la Commission française d'histoire maritime, est un vrai livre, malgré son caractère un peu kaléidoscopique dû à la juxtaposition des multiples facettes du XVI^e siècle maritime français, personnalisée chacune par chaque signataire."

Les études des historiens co-auteurs sont groupées en chapitres dont les titres méritent d'être énoncés car ils expliquent mieux qu'un plus long commentaire les orientations de cette œuvre collective : *"Les sources de l'histoire maritime ; Ports et enjeux ; Les hommes ; Documents."*

La conclusion de M. Vergé-Franceschi dégage les lignes de force des travaux qui marqueront encore longtemps l'histoire maritime de la France. La fresque que cet historien brosse en six pages à la fin du livre a une densité et une cohérence qui confirment la grande valeur de ce chercheur auquel on doit de très remarquables ouvrages, connus des lecteurs de Cols Bleus.

Il serait injuste de ne citer que quelques-uns des nombreux participants à cette tranche d'histoire de France. Les lecteurs qui s'intéressent non seulement à l'histoire mais aussi à l'esprit de recherche retrouveront dans ce livre les auteurs contemporains les plus sûrs et seront émerveillés de leur travail et de la richesse de leurs apports."

Dans *Marine*, l'ouvrage de la C.F.H.M. est ainsi salué :

"Vingt-deux textes rédigés par autant d'auteurs réputés chacun dans leur domaine respectif. Encadrés par une introduction de Philippe Masson et une conclusion (suivie d'une chronologie) de Michel Vergé-Franceschi, rassemblés sous quatre titres : Les sources de l'histoire maritime ; Ports et enjeux ; Les hommes ; Documents, ces textes – comme l'écrit l'amiral Chatelle, président de la Commission française d'histoire maritime, dans la préface qu'il a accordée à l'ouvrage – ont pour ambition de montrer, non seulement quel fut l'apport de la France à la connaissance du Nouveau Monde... mais aussi quelles en furent les répercussions et les conséquences sur le développement de la France maritime de l'époque.

Quelles belles rencontres alors avec les ordonnances royales de la marine au XVI^e siècle ; avec les cosmographes du Roi ; avec Cartier, Verazzano... les armateurs normands qui tentèrent la Route des Indes, les Protestants qui s'essayèrent à fonder une colonie en Floride ou les marins de Provence héros de l'ouverture de la France au Levant ! Quelles vues sur nos ports, surtout du golfe de Gascogne ou de Bretagne, Bayonne, Royan, Le Croisic (plus que Nantes), et aussi Dieppe et Rouen ; sur la fondation du Havre et sur le cabotage au long de nos côtes ou les liaisons maritimes et commerciales entre Aquitaine et Angleterre.

Parvenue relativement tard à la mer (la Guyenne n'est annexée au Royaume qu'en 1472, la Provence en 1481, la Bretagne en 1491), prise aux mirages des guerres d'Italie, puis affrontée à la nécessité vitale de lutter contre l'encerclement dont la menace la Maison de Habsbourg, plus tard rongée par ses luttes intestines, troubles féodaux ou guerres de religion, la France sera bien trop distraite des choses de la mer pour pouvoir, au XVI^e siècle, mener à

leur égard une politique suivie. Et pourtant, à lire ces textes, quelles riches potentialités recélait en ce domaine cette France des derniers Valois : ce sera, au siècle suivant, la gloire des Bourbon, avec Richelieu et Colbert, de les faire éclore. A.H.

Enfin, dans *Paris Normandie* du 4 mai 1993, Philippe Lepprettre associe ce travail à celui de Michel Mollat du Jourdin en ces termes :

"Le XVI^e siècle est celui des grandes découvertes qui, en quelques années, bouleversent les données géographiques et font de l'Europe le centre d'une économie en train de devenir mondiale". Alors, dans cet immense bouleversement, quels ont été le rôle et la place de la France sur le plans scientifique, économique, stratégique et social ?

Philippe Masson, directeur du Service Histoire du Service historique de la Marine, et Michel Vergé-Franceschi, professeur à l'université de Savoie, ont pris la tête d'un ouvrage collectif auquel participent une vingtaine de spécialistes pour répondre à ces questions et donner un tableau complet "de la France maritime de la Renaissance, de ses ports, de l'organisation de sa marine, des hommes de mer".

Et il n'est pas indifférent au lecteur normand que trois de ces études concernent leur région. D'abord, celle de l'éminent professeur, spécialiste de l'histoire maritime française, Michel Mollat du Jourdin, sur les ports de Rouen et de Dieppe à la fin du XV^e siècle, confirmant leur rôle très important au moment où l'économie maritime européenne s'ouvrait sur les océans. "La Normandie, relevée des séquelles de la guerre de Cent ans, écrit-il, apparaît en pleine possession de ses moyens et apte à élargir son rôle sur les eaux océaniques dès les premières décennies du siècle suivant".

Pour sa part, Catherine Vincent, qui fut maître de conférences à l'université de Rouen avant de l'être aujourd'hui à la Sorbonne, s'est penchée sur les liens entre la fortune maritime et la vie paroissiale dans la seconde moitié du XV^e siècle à travers l'exemple de Saint-Vincent de Rouen : une des plus belles églises de la ville, disparue lors des bombardements de la Libération, mais dont les magnifiques vitraux ont été heureusement sauvés et remontés d'heureuse façon dans l'église moderne du Vieux-Marché.

Et, avec Philippe Manneville, c'est un spécialiste de l'histoire du Havre qui s'est penché sur la fondation du port, en 1517, et son premier développement, lié à l'augmentation du tonnage des navires marchands qui ne pouvaient plus remonter la Seine jusqu'à Rouen au-delà de 180 tonneaux.

Un ouvrage de base, désormais, pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire maritime de la France à une période où elle semble n'avoir fait l'objet, jusque là, que d'études ponctuelles.

Dans *Recensions pour l'Ecole et la Famille* de mai 1993, on lit encore :

"Le XVI^e siècle est celui des grandes découvertes. Plus de 20 spécialistes nous donnent ici un tableau complet de la France maritime à la Renaissance, de ses ports, de l'organisation de sa marine, des hommes de mer... Une fresque magnifique qui s'étend de la France Antarctique à l'Océan Indien, de Dieppe et du Havre à la mer des Antilles. Sur les pas de Cartier, Villegagnon ou Coligny. Découvrez la physionomie d'un Etat en pleine effervescence. Admirez sa vitalité maritime. Par des Auteurs qualifiés. Cartes. Tableaux. Iconographies. Chronologie. Index : des noms de lieux, des noms de personnes, des noms de navires. Préface de l'amiral Chatelle. Au temps des conquistadors : une France présente."

Parmi de très nombreux autres comptes-rendus qui ont fait connaître notre Commission à l'extérieur, citons l'article du 14 mai 1993 paru dans *Rivarol* :

"Aux Etats-Unis, dont il explora et cartographia la côte atlantique en 1524, le Florentin Jean Verrazano est honoré presque à l'égal de Colomb. Pourquoi les Français l'ignorent-ils alors que l'expédition avait été financée par... François I^{er} ?

Suite, sans doute, à la célébration de 1492, où l'accent fut mis exclusivement, y compris chez nous en commençant par Jacques Attali, sur les navigateurs au service des rois ibériques, paraît aujourd'hui un ouvrage collectif sur l'apport des Français aux grandes découvertes du XVI^e siècle.

Sans doute cet apport fut-il relativement modeste, d'abord parce que le royaume des lys connu jusqu'aux guerres de religion une telle prospérité qu'il était épargné par la fièvre de l'or qui sévissait à l'époque chez nos voisins du Sud, ensuite parce que les Valois n'avaient acquis que très récemment la maîtrise complète de nos façades maritimes : la Provence ne fut réunie qu'en 1481 à la Couronne, Brest et Saint-Malo n'avaient été rattachés au domaine royal qu'à la fin du XV^e siècle, et la Mer du Nord nous échappera, longtemps encore, cependant que le mirage italien mobilise déjà trop d'énergie.

Si l'impulsion ne vint donc que trop tardivement du trône, cela n'empêcha jamais les initiatives privées. Bien longtemps avant l'odyssée de la "Santa Maria" et de la "Pinta", Bretons et Normands n'ignoraient rien de la "Côte des Morues" (Terre-Neuve). Et les mêmes, selon une lettre du Père Fournier, "maintiennent avoir trouvé le Brasil avant Amerigo Vespucci et Cabral, et que de fort longtemps ils ont trafiqué sur la rivière de Saint-François, d'où ils apportent le bois qu'ils appellent Brasil, propre pour les teintures".

Mais sans doute ces rudes marins n'étaient-ils pas, comme Colomb, qui, avant de naviguer pour l'Espagne, avait offert ses services à la France, de

"grands communicateurs"... Reste que dès 1518 naît l'idée d'une implantation permanente au Canada et qu'en 1520, des hardis Dieppois, les frères Parmentier, doublent le Cap de Bonne Espérance pour parvenir jusqu'aux Moluques, un sacré voyage.

En dépit de certains chapitres un peu arides (mais le livre, qui réunit une vingtaine de contributions, se veut exhaustif), "La France et la mer" est un ouvrage passionnant, indispensable à quiconque veut connaître l'histoire de France. A sa manière, une "grande découverte". J.L.

Ed. Tallandier, 390 pages avec chronologie et index des noms, des lieux et des bateaux. 150 F. Publié avec le soutien de la Commission française d'histoire maritime.

Eric LEDRU

L'amiral Labrousse, lauréat de l'Académie française

A l'honneur également, l'ouvrage de l'amiral Labrousse, *Récits de la Mer Rouge et de l'Océan Indien*, publié aux éd. Economica, avec le soutien de la C.F.H.M. L'ouvrage vient d'obtenir la médaille d'argent du prix d'histoire générale de l'Académie française. Nos félicitations vont à l'amiral Labrousse, membre de l'Académie de Marine et de l'Académie des Sciences d'outre-mer.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

ADMINISTRATION DE LA C.F.H.M.

Appel de candidatures

L'Assemblée générale de notre association se tiendra le mardi 7 décembre 1993.

Un des points importants de l'ordre du jour est le renouvellement du conseil d'administration.

Statutairement sont sortant et donc à remplacer :

Mme Martine Acerra, (Université d'Angers)

M. l'administrateur général des affaires maritimes, Guy Marchand

M. le professeur Michel Balard

M. le professeur Philippe Haudrère

Le commandant Hubert Michéa

M. Yves Decaudaveine, secrétaire général

Il faut aussi remplacer un certain nombre de membres désireux de ne pas se représenter :

M. Jean-Pierre Busson, vice président, archiviste

M. Jean-Marie Schmitt, trésorier

Toutes les candidatures seront donc les bienvenues.

Veillez pour cela vous manifester au tout début d'octobre 1993, soit auprès du président, soit auprès du secrétaire général.

Yves DECAUDAVEINE

NOUVELLES MARITIMES

Une réédition attendue

L'Histoire de la Marine française, en deux tomes, de Philippe Masson, éditée aux éditions Lavauzelle, en 1981, a connu un tel succès, qu'épuisée très rapidement elle était devenue introuvable, même sur le marché de l'occasion, y compris au Salon du Livre maritime de Concarneau où elle était demandée en vain, chaque année. Il faut féliciter l'éditeur d'avoir réédité cette brillante synthèse qui comprend un premier tome consacré à *L'ère de la voile*, et un second intitulé *De la vapeur à l'atome*, complété jusqu'à nos jours. Cette réédition survient quelques mois après la parution du *Précis d'Histoire de la seconde guerre mondiale*, du même auteur, paru aux éditions Tallandier, presque en même temps que *La Marine française et la guerre (1939-1945)*, toujours de Philippe Masson.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

Histoires d'Outre-Mer

Mélanges en l'honneur de Jean-Louis Miège, ancien président de la C.F.H.M.

TABLE DES MATIERES

Tome I

HOMMAGES

L'archipel Miège

Au Maroc avec Jean-Louis Miège, Jean GAUTIER-DALCHE

Le rallye de la Maison de la Méditerranée, 1969-1991, Marceau GAST

Publications de Jean-Louis MIEGE

RÉFLEXIONS SUR L'HISTOIRE D'OUTRE-MER

Politique coloniale ou "politique mondiale" : Doumer et le Yunnan,
Charles FOURNIAU

L'association, une nouvelle politique coloniale
Discours et pratique (1905-1914), Yvan G. PAILLARD
Les ambitions sahariennes de l'Italie dans la Deuxième Guerre mondiale,
Romain RAINERO
Les guerres coloniales et la paix armée, 1871-1914
Esquisse pour une étude comparative, Henri L. WESSELING

LE MAGHREB

Maroc

Gènes et le Maroc du milieu du XIX^e siècle jusqu'au début du XX^e,
M'barek ZAKI
Publicité commerciale et Affaires étrangères : la Blanchisserie d'Algésiras
Patrick BOULANGER
Les débuts de l'intervention française au Maroc : l'occupation d'Oujda
en mars 1907, Pierre GUILLEN
La genèse de l'émigration marocaine en France, Mohamed BEKRAOUI
Algérie

L'expansion culturelle européenne. La question scolaire devant les
assemblées du Constantinois (analyse, rétrospective et
statistiques, 1890-1940), Abderrahim SEKFALI.

L'association des Oulémas musulmans algériens, Mostéfa HADDAD
Tunisie

Les multiples activités d'un prêtre français au Maghreb :
l'abbé François Bourgade en Algérie et en Tunisie de 1838 à 1858,
Pierre SOUMILLE

Le consulat de Julius von Eckardt à Tunis, 1885-1889, Gilbert GEHRING
"Le secret de l'affaire tunisienne" ou le rôle des entrepreneurs
marseillais dans la conquête de la Tunisie,
Marcel COURDURIE, Xavier DAUMALIN

Tome II

L'AFRIQUE AU SUD DU SAHARA

Afrique intertropicale

Histoire coloniale, histoire ferroviaire, histoire mythique.
Remarques sur le cas de l'Afrique intertropicale française,
Edmond MAESTRI
Les peuples et l'histoire de l'Afrique noire dans les manuels
d'instruction militaire entre les deux guerres, Marc MICHEL
Grand-Bassam : origines et activités commerciales (XV^e-XVIII^e s.),
Niamkey Georges KODJO
Mobilité et structures sociales dans le Moronou colonial (1908-1939),
Simon-Pierre EKANZA
La colonisation française et une minorité ethnique de l'Afrique centrale :
les Pygmées, Jean-Michel DELOBEAU

Afrique méridionale

Rivalités et ruptures dans le mouvement nationaliste de Rhodésie-
Zimbabwe jusqu'à l'indépendance, Odette GUITARD

MER ROUGE, OCEAN INDIEN

Stratégie

Réunion - Afrique orientale et mer Rouge : un mariage contrarié, 1814-1870,
Colette DUBOIS

Mythes et stratégie. Le sud-ouest de l'océan Indien du XVIII^e au XX^e s. :
un espace français ? Hubert GERBEAU

Afrique du Nord-Est

Nouveau périple de la mer Erythrée, André BOURDE

Madagascar

Le destin singulier d'un grand personnage du XIX^e s. : le prince malgache
devenu prince comorien, Micheline RASOAMIARAMANANA
Madagascar et l'Afrique du Sud : une relation impossible (1920-1930),
Jean FREMIGACCI

Sur les événements de 1947 en pays bezanozano (Madagascar),
Jean POIRIER

Mascareignes

La fête à Bourbon au XVIII^e siècle, Prosper EVE
Les députés de la Réunion aux Assemblées nationales révolutionnaires
et la question de l'abolition de l'esclavage, Claude WANQUET
Troupes à la solde de la Compagnie des Indes cantonnées à
l'île de France (1721-1735), Paul Henry SOOPRAYEN
Les esclaves "de plantation" de l'île Maurice à la veille de l'abolition,
d'après le recensement de 1823, Huguette LY-TIO-FANE PINEO

Inde

Les navires de coolies : le transport de travailleurs engagés entre
Calcutta et Paramaribo, 1873-1921, Piet EMMER
L'art de la table dans l'Inde française, Jacques WEBER

ANNEXES

L'Institut d'histoire des pays d'Outre-Mer. Ses publications
Publications du groupement d'intérêt scientifique
"Sciences humaines sur l'aire méditerranéenne"

TABLE DES DOCUMENTS HORS TEXTE

450 F.

Publications de l'université de Provence
29, avenue Robert Schuman - 13621 Aix-en-Provence Cedex 1.

Vincennes :
dernières publications du Service historique de la Marine

COMITE de DOCUMENTATION HISTORIQUE de la MARINE, Communications 1991-1992, 171 p.

ETCHECHOURY (Maïté), *Sous-série GG7, Yacht Club de France*, 1991, 21 p.

MICHEL (Jacques), *La Marine française en Indochine, (1939-1956)*, 5 vol., réimpression, 1993.

TAILLEMITE (Etienne), *Les Archives de la Marine conservées aux Archives nationales*, 1991, 2^e édition complétée et mise à jour par Philippe Henrat.

Centre d'ethno-technologie en milieux aquatiques (CETMA)

Les *Cahiers d'anthropologie maritime* publient les résultats des recherches de ceux qui, en anthropologie maritime, peuvent alimenter la connaissance scientifique sur les communautés de marins, marins-pêcheurs... et sur toutes les activités liées à la pêche ou à la marine.

Vient de paraître :

Cahier n° 4 "Statuts et fonctions des femmes dans les communautés maritimes".

SOMMAIRE :

Introduction. Evolution de la participation des femmes à la pêche. De la pêche fluviale à la pêche marine, ou comment les femmes iatmul ont rétabli en ville leur statut (Papouasie - Nouvelle-Guinée), Christian COIFFIER. Participation des femmes à la production halieutique (Etat du Para - Nord Brésil), Maria Cristina MANESCHY. La pêche artisanale : une activité d'hommes et de femmes.

Le cas des femmes pêcheurs de crevettes de la lagune de Cuyutlan (Colima, Mexico), Graciela ALCALA. Femme pêcheurs et femmes de pêcheurs à la Barceloneta (Catalogne), Françoise BRETON, Fina LLADC et Anna BADIA. Les Saintes : terres de femmes, îles de pêcheurs (Guadeloupe), Isabelle DUBOST.

Marinières et femmes de pêcheurs en eau douce. A propos du statut et des fonctions des femmes dans la batellerie (1850-1950), Bernard LE SUEUR. Les fonctions spécifiques des marinières, ces "artisans" de l'eau douce, Denise VOGELISEN. Les femmes et la pêche professionnelle en eau douce. Panorama de la situation en France métropolitaine, Didier BABIN. Les femmes et la pêche en eau douce sur la Dordogne et la Loire moyenne, Nicolas GOVOROFF et Christian BAQUÉ. La pêche fluviale dans le bas Guadalquivir (Espagne), Isabelle GONZALEZ TURMO.

Statut social et symbolique des femmes dans les communautés de pêcheurs. Dieu, la mer, les femmes, un christianisme maritime au féminin (XVII^e-XIX^e siècles), Alain CABANTOUS. Les femmes moken : entre terre et mer, Jacques IVANOFF. Les femmes et l'exploitation des ressources maritimes à Napuka (Tuamotu - Polynésie française), Eric CONTE. Dit et non-dit des femmes dans la pêche aux îles Tonga (Polynésie occidentale), Marie-Claire BATAILLE-BENGUIGUI. Eau, vie et pensée. Réflexions sur le monde féminin conçu par les pêcheurs de Piratininga (Rio de Janeiro - Brésil), Glaucia OLIVEIRA DA SILVA. *Doux "hommes de terre"*. Le statut des femmes dans certaines communautés maritimes italiennes, Gabriella MONDARDINI MORELLI. De la fonction symbolique des femmes dans les économies halieutiques, Serge COLLET.

Présentation de quelques travaux en cours. Survalorisation du statut de femme de pêcheur, d'après Anaïk TUFFIGO. Les femmes de pêcheurs hauturiers et l'attente, d'après Estelle MARIN.

Ouvrages et travaux récents sur les femmes de pêcheurs.

Travaux récents en anthropologie maritime.

Les cahiers parus :

Cahier n° 1, 1984, 87 p.

"Description des procès de travail" : Ethnologie des activités halieutiques, A. Geistdoerfer. Fabrication d'un casier à homard à Molène, Finistère-Nord, I. Leblic. Quand un caseyeur de Roscoff (Finistère), renoue avec le passé et pêche pour un temps la langouste rose, Y. Cohat. La chasse des jeunes phoques aux îles de la Madeleine, Québec, A. Geistdoerfer. La chasse aux mammifères marins chez les Alakalufs en Patagonie australe (d'après M. Gusinde), D. Legoupils et A. Samzun.

Le colloque Les liaisons "transmanche" et l'histoire maritime Boulogne-sur-Mer - 1, 2 et 3 avril 1993

Organisateurs :

Guy Marchand, administrateur général des Affaires maritimes (c.r),
membre du conseil d'administration C.F.H.M.

Patrick Villiers, maître de conférences à l'université Charles de Gaulle
- Lille 3.

Placé sous l'égide de la C.F.H.M., de l'université du Littoral, de l'université Charles de Gaulle-Lille 3 et de l'URA-CNRS D 1020, ce colloque a bénéficié du soutien et du concours du Ministre chargé de la Mer, du conseil régional Nord-Pas-de-Calais, du conseil général du Pas-de-Calais, du district de Boulogne-sur-Mer, de la mairie de Boulogne et de la chambre de commerce et d'industrie de Boulogne-sur-Mer et de Montreuil.

Les aides apportées par ces collectivités et par les deux universités témoignent du très vif intérêt dont l'initiative prise par deux organisateurs obstinés a, en définitive, bénéficié.

Des événements ne pouvant être prévus au moment du lancement de cette manifestation ont eu malheureusement des incidences sur le nombre de participants envisagé : départ de "P&O" près de 150 ans après l'ouverture de la ligne Folkestone-Boulogne, difficultés "d'Opale-Ferries" etc...

En dépit de ces difficultés, le colloque a pu se tenir et bénéficier d'une nombreuse assistance. Il s'est déroulé dans un cadre magnifique, celui du Centre national de la Mer "Nausicaa", les participants et organisateurs disposant de facilités exceptionnelles sur décision du directeur du centre, M. Valette.

Le colloque a été ouvert par M. Muselet, maire de Boulogne et conseiller général et par M. le professeur Parreau, premier administrateur provisoire de l'université du Littoral ; la matinée du 1^{er} avril a permis, ensuite, après une intervention introductive brillante de M. Taillemite, ancien président de l'Académie de Marine, d'entendre deux communications ayant passionné aussi bien les sous-préfets de Boulogne et de Calais, les autorités présentes que l'auditoire :

- celle de M. Villiers, maître de conférences à l'université de Lille 3 et à l'université du Littoral sur "La tentative de débarquement en Angleterre en 1779" ;

- celle du directeur du Centre d'études napoléoniennes, M. Beaucour sur "Les difficultés portuaires rencontrées à Boulogne pour le projet napoléonien d'expédition en Angleterre (1803-1805)".

Après ce préambule sur le thème "Envahir", dix sept autres communications ont abordé, les 1^{er} et 2 avril, des sujets se rattachant aux deux autres thèmes : "Traverser" et "Relier". Des professionnels de la mer comme le capitaine Georges Despin, ancien commandant du bateau-feu *Bassurelle* ou le commandant Jacky Messian, ont présenté des communications inédites sur "Les bateaux-feux dunkerquois et la Compagnie Angleterre-Alsace-Lorraine". Le professeur Jean Martin de l'université de Lille 3 a traité un sujet tout à fait méconnu, celui du cabotage fluvio-maritime entre Paris et Londres au XIX^e siècle. L'histoire portuaire, notamment au XIX^e siècle, est un thème également peu abordé ; Christian Bordes, Georges Oustric et Christian Pfister ont présenté des communications particulièrement riches, issues de leurs thèses, sur "Les paquebots-postes français du détroit", le "trafic transmanche et l'aménagement du port de Boulogne au XIX^e" et les "Smugglers de Dunkerque à Boulogne au 18^e siècle". Jean-Pierre Duteil et Christian Seiller, tous deux de l'université du Littoral ainsi que Guy Bataille, ancien rédacteur en chef de *La Voix du Nord* ont montré l'importance de la période 1880-1940 en étudiant "Les premiers Ferries", "L'approvisionnement du front anglais en 14-18" et "Trafic et crises à Boulogne au XX^e siècle". Les armements maritimes en Manche ont été évoqués par Yves Lainé de la B.A.I. : "1973-1993, vingt ans de navigation Brittany ferries, des Romantiques aux Leaders" et par Gilbert Florent avec "Heurs et malheurs des Aéroglisseurs Transmanche".

Jean-Pierre Navailles, professeur à l'université de Sceaux, introduisit le thème du Tunnel avec une communication remarquée sur "La caricature anglaise, du camp de Boulogne au tunnel sous la Manche". Laurent Bonnaud présenta avec brio "La genèse des navettes ferroviaires transmanche 1931-1960". Denis Guyot-Sionnest, directeur des relations extérieures d'Eurotunnel présenta, avec humour, quelques unes des difficultés auxquelles eurent à faire face les constructeurs du tunnel. Cette séance qui se tenait dans les locaux de la chambre de commerce et d'industrie de Boulogne-sur-Mer sous la présidence de M. le professeur Dubrulle, nouvel administrateur provisoire de l'université du Littoral et de M. le professeur Lottin, administrateur provisoire de l'université d'Artois prit fin par une communication au thème combien brûlant : "Tunnel et ferries, concurrence

ou complémentarité". L'histoire rejoignait l'actualité. Les questions furent nombreuses et précises mais le ton des intervenants resta toujours courtois.

Les deux principaux organisateurs, aux travaux desquels il convient d'associer à Boulogne Mme Duteil et, à Lille, Mme Malle-Grain de l'URA-D-1020 C.N.R.S., peuvent estimer sur la base des déclarations des participants, des articles de presse, des commentaires des vingt étudiants qui ont régulièrement suivi le colloque et du climat de ces trois journées que les objectifs initialement recherchés ont été presque tous atteints, à savoir :

- mettre sur pied un colloque de haut niveau associant universitaires, chercheurs régionaux et représentants des milieux maritimes ; l'absence de notoriété de certains communicants a été démentie par la qualité globale de la plupart des communications, comme la publication prochaine des actes du colloques le confirmera ;
- tenir un colloque en un lieu, Boulogne, marqué par une vie maritime riche même s'il se trouve dans une conjoncture difficile ;
- rappeler l'importance de l'espace maritime de la Manche, espace relativement peu étudié ;
- mettre en valeur des faits peu connus ou ignorés et susciter au plan local et régional de nouveaux sujets de recherche en histoire maritime, notamment pour les départements dépendant des universités du Littoral, de Lille et de l'Artois.

Des regrets, toutefois : le peu d'intérêt marqué pour l'histoire maritime régionale et du Transmanche en particulier par les anciens navigants des Ferries en dépit d'une large publicité locale, le petit nombre de membres de la C.F.H.M. (sept seulement) en dépit d'une information personnalisée envoyée quatre mois avant la date du colloque, le soutien parcimonieux de quelques instances.

Des contacts très fructueux ont été noués avec la représentation C.F.H.M. Normandie et, notamment son président M. Manneville, pour coordonner diverses activités et manifestations.

Cette expérience, néanmoins très enrichissante et concluante, a amené les deux organisateurs, lors des réceptions offertes par le maire de Boulogne et M. Holliugue, président de la chambre de commerce de Boulogne, à annoncer une nouvelle initiative : un colloque à Boulogne en mars 1995 sur "La pêche en Manche et l'histoire maritime : XVIII^e-XX^e siècles".

Guy MARCHAND, Patrick VILLIERS

La Conférence de la Bataille de l'Atlantique

Liverpool, 25-30 mai 1993

Le 50^e Anniversaire de la Bataille de l'Atlantique a donné lieu à Liverpool, du 25 au 30 mai, à de nombreuses manifestations à la mémoire de marines alliées, marchandes et militaires, qui se sont sacrifiées dans la lutte sans merci qui les opposa, quatre années durant et sans aucun répit, aux sous-marins allemands.

À côté des manifestations navales de grande ampleur, dont le clou fut la revue navale à laquelle participaient, la frégate *Aconit*, héritière de la corvette FNFL ainsi qu'un *Atlantique*, et à laquelle assistait l'amiral Coatanea, s'est tenue une conférence historique qui a rassemblé environ deux cents participants. Organisée conjointement par la *Naval Historical Branch* du ministère britannique de la Défense, la *Society for nautical research* et le *Merseyside museum*, ce colloque a mis face à face historiens et acteurs des nations ayant participé à cette bataille : Britanniques, Américains et Allemands bien sûr, mais également Canadiens, Australiens, Néo-Zélandais et même Italiens.

Tous les aspects de la bataille furent évoqués, aussi bien l'organisation du commandement des deux côtés, l'entraînement, les forces en présence, les tactiques, les armes, la guerre électronique, l'emploi des moyens aériens que les aspects économiques et industriels généralement moins connus. Chargé de présenter les bases de sous-marins allemands du golfe de Gascogne, le Service historique de la Marine s'est surtout efforcé de mettre en valeur le courageux travail de recherche et de transmission du renseignement qu'elles ont représenté pour la résistance française, officielle ou clandestine, ainsi que l'impact sur les populations civiles du bombardement massif de ces bases. Ouverte par l'amiral Oswald, qui fut *First sea Lord*, la conférence s'est achevée par une présentation "en duo" extrêmement vivante des péripéties du convoi Gibraltar-Liverpool HG 76, par Jan Heitman pour l'Allemagne, et Tony Sainsbury pour la Grande-Bretagne.

Pour accueillir cette conférence, les organisateurs ne pouvaient faire de meilleur choix que Liverpool, port principal des départs de convois et siège du P.C. du *Western approaches Command*.

Signalons que l'idée de cette conférence avait été lancée à Paris par le Service historique de la Marine lors du colloque international organisé en

1988. Les organisateurs ont bien voulu le rappeler, dans les remerciements de la séance de clôture d'un colloque en tous points réussi.

En attendant la parution des actes, les principales communications peuvent être consultées au Service historique.

Jean KESSLER
chef du Service historique de la Marine

Journées d'histoire et d'archéologie maritime **Marseille, 26-28 mai 1993**

Compte-rendu du colloque tenu au palais du Pharo, "De Marseille à Dunkerque, le Port et la ville, 1780-1990", organisé par le Laboratoire d'histoire maritime (CNRS, Paris-Sorbonne), et le groupement scientifique Nord-Méditerranée (CNRS, Aix-Marseille), avec la participation de la ville de Marseille, du conseil général des Bouches-du-Rhône, du conseil régional de Provence-Côte-d'Azur, de la DATAR et du port de Marseille. Les actes prochainement publiés reproduiront le texte des communications suivantes. (Pour tout renseignement supplémentaire, s'adresser à André Zysberg et à Michèle Colin, Laboratoire d'histoire maritime, Paris IV-Sorbonne, 1 rue Victor Cousin, 75230 Paris Cedex 05).

- B. GUILLERMIN (AGAM, Marseille), "La ville et le port, problématique de la limite".
- J. PONTET (Université de Bordeaux III), "Bayonne, port moyen à l'époque moderne".
- A. BOULAIRE (Brest), "Brest, modèle du port militaire au XIX^e siècle".
- Ch. PFISTER (Dunkerque), "De la citadelle au projet Neptune : les métamorphoses du quartier portuaire de Dunkerque".
- J. MARCADON (Université de Nantes), "Le port de Nantes-St-Nazaire, ville et estuaire".
- A. CABANTOUS (CNRS, IHMC), "Entre ville et port : le quartier maritime (vers 1650, vers 1850)".
- J.L. BONILLO et R. BORRUEY (INAMA) "Le port et l'espace de la ville de Marseille : histoire et actualité d'une relation".
- P. DE ROO et C. CENTI (DATAR), "Marseille, de la place portuaire à la métropole : l'aménagement d'un complexe logistique multimodal".

- P. BUTEL (Université de Bordeaux III), "Réseaux commerciaux et réseaux urbains : Bordeaux au XVIII^e siècle".
 - A. GUILLERM (Laboratoire d'histoire maritime), "Stratégies bretonnes et politique d'armement".
 - Y. BOUVART (CCI, La Rochelle), "Nouveaux rapports de pouvoir dans les villes portuaires".
 - R. CATY et E. RICHARD (CNRS et université de Provence), "Un négociant dans la ville ; activités, fortune, pouvoirs : Victor Régis à Marseille (1830-1881)".
 - D. PICHERAL (Port autonome de Marseille), "Le port et les mutations industrielles de la région marseillaise depuis la guerre".
 - J. RIEUCAU (Université Paul Valéry, Montpellier), "Sète aux XVIII^e-XX^e siècles".
 - A. LESPAGNOL (Université de Haute-Bretagne), "Pouvoirs et négoce à Saint-Malo (XVII^e-XVIII^e siècles)".
 - B. MOREL (EHESS, Marseille), "Arc méditerranéen et stratégie marseillaise".
 - G. BUTI (GIS Nord-Méditerranée), "Marseille au XVIII^e siècle : réseaux d'un port mondial".
 - M. COLLIN (Laboratoire d'histoire maritime), "Arc Atlantique et façade atlantique française".
 - D. PANZAC (IREMAM, Aix-Marseille), "Evolution des réseaux d'échanges des ports ottomans : Alexandrie, Beyrouth, Smyrne (fin XVIII^e-fin XIX^e siècles)".
 - C. CENTI, F. BLANC et L. URDY (CERS, Aix-Marseille), "La clé de voute de l'Arc latin".
 - J. TARRADE (Université de Poitiers), "Les Chambres de Commerce à la fin du XVIII^e siècle : la naissance d'un réseau portuaire".
 - Th. BAUDOUIN (Laboratoire d'histoire maritime), "La logique fédéraliste des villes portuaires".
- Conclusion des travaux par G. CHASTAGNARET et A. ZYSBERG.

André ZYSBERT et Michèle COLIN

Exposition - musée de la figure de proue, Marennes, été 1993

La municipalité de Marennes a profité de la période estivale pour aider, par une convention, l'association Autre Regard à organiser une exposition-musée de trois mois au port la Cayenne, en plein bassin ostréicole de la Seudre, Marennes-Oléron.

Le thème central de la figure de proue, représenté par des objets et des photographies, était accompagné d'évocations maritimes plus vastes grâce à de nombreuses maquettes de bateaux, à la présentation des tableaux et aquarelles de Jean Bellis et à un décor des plus originaux.

Installée dans une ancienne cabane ostréicole, l'exposition regroupait vingt-deux maquettes prêtées par le Conservatoire de l'Estuaire de la Gironde et par M. Raymond Monseigne, maquettiste. Les figures de proue de Pierre-Lucien Nègre, directeur artistique de l'association Autre Regard, étaient entourées de pièces d'époque parmi lesquelles une admirable femme au sourire juvénile, la Sainte Barbe, prêtée par l'église de Saint-Georges de Didonne, un buste d'homme prêté par le musée d'Orbigny de La Rochelle et la Vierge à l'enfant de l'église de Brouage. Soixante-dix photos de figures de proue complétaient l'exposition étendue sur 400 m².

Outre la beauté des pièces présentées et l'intérêt des tableaux didactiques illustrés, l'exposition se distinguait par son ambiance grâce au décor créé par Pierre-Lucien Nègre à partir des prêts spontanés des ostréiculteurs de Marennes et les chantiers Paraveau. Anciens outils de travail, vieilles cabines de bateaux de bois, barques ostréicoles, cordages, filets, casiers, etc., servaient de supports ou d'écrans aux pièces présentées, tandis qu'un jeu de lumière programmé éclairait périodiquement chaque élément. L'ambiance sonore ajoutait encore à la magie de l'évocation. Malgré sa situation excentrée par rapport à la ville de Marennes et aux grands axes touristiques de circulation, l'exposition a reçu la visite de trois mille personnes, prouvant ainsi l'intérêt du public pour un sujet maritime attractif.

Martine ACERRA

Tables rondes du Salon du livre maritime de Concarneau

16 et 17 juillet 1993

"Vivent les marins", thème dynamique des tables rondes de 1993 vit la rencontre du public avec des professionnels de la mer et des aventures maritimes. Quatre séances permirent à l'assistance nombreuse, réunie dans la salle de conférences admirablement décorée du Centre des Arts et de la Culture, d'interroger les spécialistes invités pour l'occasion.

Ce fut d'abord la mer et la résidence en mer, illustrées par la grande pêche, la vie à bord des plates-formes "off-shore" ou sur les navires en attente, qui virent nombre de questions posées à Jean-Yves Labbé, armateur à Concarneau ; à Lucien Bernard, ancien technicien météorologue embarqué à bord de la frégate météo *France I* pour de longues campagnes antarctiques ; au Docteur Jean-François Foucher, directeur médical de l'ETPM, responsable des aspects sanitaires à bord des barges de travail en mer. Menée activement par Daniel Hillion, journaliste, le débat permit à chacun de mieux connaître la vie de ces hommes éloignés de la terre pour de longs mois.

La deuxième séance conduite par Jean-Michel Barrault, journaliste au *Figaro*, concerna aussi la vie à bord mais, cette fois, sur des navires en mobilité, en longs parcours océaniques. Le commandant Michel Caron, président de l'Association française des capitaines de navires et Anne-Laurence Michel, expert en droit maritime international, montrèrent par leurs réponses les difficultés à concilier qualité de vie, conditions de sécurité et de navigation, impératifs commerciaux. Bien sûr, fusèrent les questions sur l'environnement maritime fragilisé par les transports de matières dangereuses.

Le samedi matin plongea public et intervenants dans le passé, puisqu'il s'agissait d'évoquer les conditions de navigation dans l'histoire. Menant le jeu, Martine Acerra, présidente des tables-rondes, fit la part belle aux trois spécialistes présents, répondant au feu roulant des questions du public passionné par les pirates, les naufrages, les chargements d'or et d'épices, et ceux terrifiants de la traite négrière. Le contre-amiral François Bellec, directeur du Musée de la Marine qui avait remplacé en dernière minute Jean-Paul Duviols, raconta comment et dans quelles conditions les Portugais ouvrirent de nouvelles routes à l'ère des découvertes. Jacques Ducoin, docteur en histoire et spécialiste du commerce nantais, rapporta les difficiles conditions de la navigation en droiture comme de celle triangulaire de la traite. Philippe Haudrère, professeur à l'université d'Angers, évoqua avec son habituel art de la parole les formidables entreprises commerciales de la Compagnie des Indes Orientales qui rapportaient du bout du monde les matières et produits exotiques convoités par l'Europe entière.

Les tables rondes s'achevèrent en apothéose avec la séance intitulée "Larguer les amarres. Les femmes de mer" qui rassembla une assistance de cent cinquante personnes. Autant qu'à son meneur de jeu, Claude Villers, journaliste à France Inter, qu'on ne présente plus, le succès tint à la présence de femmes étonnantes aux itinéraires différents. Anita Conti, pionnière de l'océanographie charma tous et chacun, se gardant bien de répondre aux questions pour évoquer avec onirisme son amour de la mer et de la vie. Deux navigatrices, Nicole van de Kerchove et Catherine Chabaud parlèrent, l'une

avec une douce modestie, l'autre avec sa jeune énergie, de la difficulté et des joies des longues navigations et de la course au large. Autre expérience professionnelle que celle de Myriam Sochaki, officier de marine embarquée à bord du porte-hélicoptère *Jeanne d'Arc*. Tout en nuance et en précision, elle décrit comment la Marine nationale choisit de donner des responsabilités et une place, certes encore limitée, aux femmes à bord de ses navires. Enfin, dernier fleuron de ce beau groupe, Scarlett Le Corre, patron-pêcheur, évoqua avec son parler franc les soucis actuels de la pêche française face à la concurrence mondiale, et de son intégration dans la communauté européenne. Ces itinéraires passionnèrent tant le public que, une fois le micro fermé et la séance levée, la salle ne désemplit pas et les conversations continuèrent de plus belle, tous voulant approcher et interroger personnellement ces énergiques représentantes du monde de la mer au féminin.

Martine ACERRA

Le 19e colloque international d'histoire militaire Istanbul, 17-24 juillet 1993

Nous signalons à nos membres qu'une après-midi a été consacrée à la Marine au cours de ce colloque, et qu'ils pourront trouver le texte des communications suivantes lors de la publication des *Actes* (réalisée prochainement en Turquie).

Professeur Rohwer (Allemagne), "Les stratégies navales soviétiques et les programmes de construction (1922-1941)".

Professeur Hagan (Etats-Unis), "La force navale américaine et les préparations pour la guerre (1919-1941)".

Capitaine Cozza (Brésil), "Efficacité au Brésil de la Commission d'Aide navale des Etats-Unis".

Michèle Battesti (France), "Impact de la guerre d'Espagne sur la stratégie navale française".

Colonel Cervera Pery (Espagne), "L'influence de la force navale pendant la guerre civile d'Espagne (1936-1939)".

(Pour tout renseignement : Général Delmas, Président de la Commission française d'histoire militaire, Vincennes. Tél. : 49 57 33 15).

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

LES MANIFESTATIONS MARITIMES À VENIR : 1993-1995

Un nouveau séminaire d'Histoire maritime à Paris Ecole normale supérieure, 45 rue d'Ulm.

A partir du 15 octobre 1993, fonctionnera en la salle d'Histoire de l'Ecole normale supérieure, 45 rue d'Ulm, un séminaire ouvert au public, le vendredi de 14 à 16 heures. Il aura pour thème "Histoire de l'Adriatique (1454-1866)". Ce séminaire s'ajoute à celui qui fonctionnait l'an dernier, consacré à "La Gloire sous l'Ancien Régime", lequel n'avait consacré qu'une seule séance à la mer : "La gloire dans la marine du Roi aux XVII^e et XVIII^e siècles", par M. le professeur Michel Vergé-Franceschi. A l'heure où nous mettons sous presse, le programme de ce séminaire ne nous est pas encore connu.

Olivier CHALINE

Colloque du CERMA de Rochefort : Aspects navals de la première guerre mondiale 4-8 octobre 1993

4 octobre : Michèle Battesti, "Expédition des Dardanelles, échec de la périphérie stratégique (13 janv. 1915-9 janv. 1916)".

5 octobre : Antoine Picardat, "Les débuts de l'aéronautique navale".

6 octobre : amiral Maurice Dupont, "Les guerres sous-marines allemande, anglaise et française".

7 octobre : capitaine de vaisseau Brézet, "La marine impériale allemande".

8 octobre : Etienne Taillemite, "La marine française dans la première guerre mondiale".

Jean GARIDOU

**La "Fureur de lire" au
Musée de la Marine, Paris
16 octobre 1993**

Pour la 4^e année consécutive, le Musée de la Marine convie les écrivains de la mer, leurs éditeurs, les journalistes spécialisés, à fêter le livre maritime au Palais de Chaillot, dans le cadre de l'invitation au musée et tout spécialement à la "Fureur de lire", proposée par le ministère de la Culture et de la Francophonie.

100 écrivains de la Mer présentent leurs ouvrages les plus récents, dans une grande rencontre-dédicace avec leur public le 16 octobre 1993 de 13 h à 19 h.

Une exposition, "la Mer est un roman", enrichie d'un débat à 15h 30, évoque les multiples facettes d'un riche sujet : de Edouard Corbière, père du roman maritime, aux ouvrages des années 50.

Tout particulièrement à l'honneur cette année, le "Pont des mousses", offre la découverte de dessins originaux de livres-jeunesse et un échange privilégié avec les auteurs préférés des enfants.

On peut feuilleter le nouvel *Annuaire* des auteurs maritimes, illustré de la galerie de portraits réalisée par le peintre officiel de la Marine Philip Plisson.

Le Prix *Neptunia*, de l'association des Amis du Musée de la Marine, le Prix Aigue-Marine de Sup. de Co. le Havre-Caen, et le Prix Acoram de l'association centrale des officiers de l'Armée de Mer, seront remis au cours de l'après-midi.

Organisée conjointement par le Musée de la Marine et l'association des Amis du Musée de la Marine, cette journée reçoit le concours de la librairie Marine et Voyages, de Ligne d'Horizons, de RFI et du Sirpa-Mer.

Musée de la Marine - Palais de Chaillot - Trocadéro - 75116 Paris.

Sylvie DAVID-RIVERIEULX

**Journées "Marine" à Montpellier,
29 et 30 novembre 1993**

Centre d'histoire militaire et d'études de Défense (UA 1019 CNRS - Université Paul Valéry)

Journées "Marine" : histoire et stratégie. Communications de M. le professeur, J. Meyer, de l'amiral Campredon, des commandants Bally, Brézet, Durteste, Huan.

Louis DURTESTE

**Colloque Le Yemen et la Mer Rouge
Paris, Sénat, 29 et 30 novembre 1993**

Ce colloque se tiendra au Sénat (salle Clémenceau) où seules les personnes inscrites et munies d'une carte d'identité seront admises.

Il est organisé par le Centre culturel yéménite, l'association France Yemen et la Commission française d'histoire maritime.

Présidence d'honneur

M. Garre Allah Omar, ministre de la Culture du Yemen

Co-présidence

M. Ali Muthana Hasson, ambassadeur du Yemen à Paris

M. Jean Leclant, secrétaire perpétuel de l'Académie des Inscriptions et Belles lettres

Comité de parrainage

J. Chatelle, président de la Commission française d'histoire maritime

M. Cointat, président de l'association France Yemen

P. Decraene, directeur du Centre des hautes études sur l'Afrique et l'Asie modernes

E. Pisani, directeur de l'Institut du monde arabe

E. Taillemite, président du Comité de documentation historique de la Marine

A. Zysberg, directeur du Laboratoire d'histoire maritime (Sorbonne).

Avant-programme :

Lundi 29 novembre

- 14 h. Accueil des participants
 14 h 30 Présentation du colloque
 14 h 45 - 17 h Table ronde présidée par l'amiral Labrousse (Académie de Marine, Académie des Sciences d'Outre-Mer)
Thème - apports du Yémen sur l'identité de la Mer Rouge avec P. Haudrière, Hassan Hubeishi, A. Nied, A. Rouaud.

Mardi 30 novembre

- 9 h 30 - 12 h Table ronde présidée par J. Couland (Grémamo)
Thème - La Mer Rouge trait d'union entre deux continents avec B. Destremau, A. Artico, Samia Sambar, G. Baugé.
 12 h - 14 h Repas libre
 14 h 15 - 16 h 30 Table ronde présidée par Chawki Abdelamir (Centre culturel yéménite)
Thème - Le Yémen dans l'imaginaire des écrivains voyageurs. Avec G. de Montfreid, Salah Stétié-Hicham Ali, A. Jouffroy.
 16 h 30 - 17 h Conclusion. Synthèse du colloque avec Y. Thoraval, A. Nied.
 18 h Réception au Centre culturel yéménite, 25 rue G. Bizet

Nota : Le programme détaillé avec la liste, en particulier, de tous les intervenants et le thème de leur communication sera diffusé à partir du 1.11.93.

Colonel NIED

Colloque *New Directions in Maritime History*, C.I.H.M.

Perth/Fremantle (Australie), 6 au 10 décembre 1993

La Commission internationale d'histoire maritime, à laquelle est affiliée la C.F.H.M., organise à Perth/Fremantle (Australie) un grand colloque international d'histoire maritime sur le thème *New Directions in Maritime History*. Plusieurs sections sont prévues :

– des sections thématiques portant sur l'histoire navale, la navigation, les ports, les pêches, les communautés maritimes, l'art et la littérature maritime etc.

– des sections régionales : océans Indien et Pacifique, Atlantique nord, Méditerranée, monde malais.

– des sections sur les relations entre l'histoire maritime et les communautés humaines : musées maritimes, archéologie navale, programmes d'éducation etc.

Pour toute proposition de communication, s'adresser au professeur Frank Broeze, président de la Commission internationale d'histoire maritime, Department of History, University of Western Australia, Nedlands, WA 6009, Australia.

Michel BALARD

Colloque international de Lorient

4 au 7 mai 1994

Le Service historique de la Marine organise, conjointement avec la *Society for Nautical Research*, le *Maritime Museum of Greenwich*, et le Laboratoire d'histoire maritime (C.N.R.S. et université de Paris-Sorbonne), un colloque international à Lorient du 4 au 7 mai 1994 sur le thème : "Les flottes des Compagnies des Indes, XVII^e-XVIII^e-XIX^e siècles".

Les communications porteront principalement sur l'archéologie navale, le personnel navigant, les routes et ports, les trafics, les échanges culturels et techniques. Des spécialistes indiens, néerlandais, suédois,

belges, viendront s'ajouter aux conférenciers britanniques et français permettant ainsi de dresser un tableau comparé des activités navales des Compagnies des Indes.

Contacts :

René Estienne, conservateur du Service historique de la Marine à Lorient, B.P. n° 4, 56998 Lorient Naval.

Philippe Haudrière, professeur à l'U.F.R. de Lettres de l'université d'Angers, 11, boulevard Lavoisier, 49045 Angers Cedex 01.

Philippe HAUDRIÈRE

**Journées de la mer
Patrimoine, savoirs, techniques
12-15 mai 1994**

La future Fondation nationale pour le patrimoine culturel maritime et fluvial a souhaité consacrer chaque année un week-end à la promotion général des activités maritimes.

A son initiative, les "Journées de la mer, patrimoine, savoirs, techniques" ont été lancées pour la première fois les 22 et 23 mai derniers sur l'ensemble du littoral sous le haut patronage des ministres de l'Equipe-ment, de la Culture et de la Défense.

Il s'agissait de promouvoir pendant le week-end de l'Ascension un ensemble de manifestations axées sur la découverte des activités, des savoir-faire et des techniques du monde maritime, mais aussi sur l'accès au patrimoine bâti sur le littoral, en rapport avec ce secteur d'activité.

La première édition des "Journées de la mer" a été un incontestable succès dans les 17 départements et 9 régions du littoral qui participaient à cette opération. Des milliers de visiteurs ont ainsi découvert le CROSS Gris Nez, le sémaphore de Granville, le chantier de la Neire-Maove, le musée océanographique privé de M. Gwenaël Bolloré, la machinerie du Pont de Saint Nazaire, etc.

Pour leur seconde édition les "Journées de la mer" proposeront à nouveau au public au cours de ces quatre jours de découvrir des sites maritimes (forts, phares, ports) des entreprises (chantiers, conserveries, voileries, parcs ostréicoles, navires de pêche...) et de redécouvrir les musées qui organiseront des animations spéciales à cette occasion.

Toutes les personnes, associations, institutions, entreprises, désireuses de faire connaître au public leurs activités maritimes peuvent prendre contact dès aujourd'hui avec Anne-Françoise Pillias, déléguée à la communication, au 16.1.43.36.68.50.

Anne-François PILLIAS

Le 90^e anniversaire de l'éveil du sport motonautique

Detroit (Etats-Unis) et Monaco, 1994

1904 marque la vraie majorité de ce sport, après quelques balbutiements technologiques et humains. Cette année-là naissait, de chaque côté de l'Atlantique, deux épreuves phares : la Gold Cup aux Etats-Unis et le Meeting de Monaco.

La Gold Cup aux Etats-Unis : de 30 à 300 km/h en 90 ans

L'an prochain, les Etats-Unis célébreront le 90^e anniversaire de la Gold Cup, le plus ancien trophée motonautique international de vitesse pure encore disputé de nos jours. Alors que le Harmsworth Trophy britannique, fondé en 1903, précède d'un an la première épreuve de la Gold Cup, le trophée anglais a aujourd'hui pratiquement disparu tandis que l'épreuve américaine attire chaque année plus de 500 000 spectateurs sur les rives de la rivière de Detroit (Michigan).

Depuis 1904, cette compétition n'a connu qu'une brève éclipse pendant la deuxième guerre mondiale. Une telle permanence est d'un grand intérêt pour l'historien car la Gold Cup a permis de tester pratiquement toutes les innovations technologiques marquantes en architecture et en mécanique. Dans le domaine de l'architecture, on retiendra que les longs et fins canots à déplacement (30 à 50 km/h) ont été définitivement supplantés par les coques planantes ou "hydroplanes", avec ou sans redans, moins de dix ans après la première épreuve en août 1904. Les 100 km/h en vitesse de pointe sont officiellement dépassés en 1916. Les carènes dites "à trois points" entament leur victorieuse carrière peu avant la dernière guerre et la poursuivront à partir de 1946. Aujourd'hui les "unlimited hydroplanes" font à plus de 300 km/h en fragile équilibre sur leurs deux flotteurs.

Quatre-vingt dix ans de Gold Cup reflètent aussi près d'un siècle d'évolution mécanique, des lourdes et peu puissantes unités des années

1900 (quelques dizaines de chevaux) aux actuelles turbines de plus de 3000 chevaux en passant par la marinisation de moteurs d'avion à pistons issus des deux conflits mondiaux.

Des manifestations, de nombreux articles et ouvrages à paraître l'an prochain retraceront les grandes heures de cette compétition, en attendant un glorieux centenaire, tant le succès de la Gold Cup, paraît assuré pour de longues années encore.

Le "concours de canots automobiles" à Monaco

Le prestige de la Principauté de Monaco, son incomparable amphithéâtre ouvert sur la mer la prédestinait pour être le véritable berceau du motonautisme de sport en Europe continentale.

Une exposition et des concours de canots automobiles organisés par l'International Sporting-Club permit, en 1904, de montrer au public et de voir s'affronter un plateau exceptionnel.

"Pour la première fois, le monde entier s'intéressa à une course de canots automobiles et, pour la première fois un programme régulier et suivi permit d'étudier toutes les applications possibles du moteur léger à la navigation. [...] De toutes les parties du monde, d'Europe et d'Amérique, de France, d'Italie, d'Angleterre, d'Allemagne, d'Espagne, et de Belgique, 106 canots sont venus à Monaco porter les couleurs de leurs nationaux, au point de vue sportif comme du point de vue industriel et commercial." (Georges Prade, avant-propos du programme officiel de 1905).

Monaco se devait de commémorer avec faste cette naissance ; elle le fera, à sa manière, mi-septembre 1994, pour rappeler aussi que la Méditerranée fut l'arène des premières joutes de l'homme antique.

Le Groupe d'histoire du yachting de la C.F.H.M. sera au cœur de ce double événement historique, à la fois sportif et technologique. Il vous informera dans la prochaine livraison de la *Chronique* du détail des manifestations à venir.

Eric LEDRU et Gérard GUÉTAT
Groupe d'histoire du yachting

La pêche en Manche et l'histoire maritime : XVIII^e-XX^e siècles,

Boulogne-sur-Mer, mars 1995.

Appel à communications

Les membres ou personnes désireux de présenter une communication (20 minutes) sur un sujet se rapportant au thème précité sont invités à le signaler à l'administration général (2.S.) G. Marchand, 85 avenue de St Cloud, 78000 Versailles, avant le 31 mars 1994.

Un comité scientifique composé de représentants des universités de Lille III, d'Artois et du Littoral et de la C.F.H.M. déterminera ultérieurement les vingt communications devant être présentées.

Guy MARCHAND

Colloque Ports, villes portuaires et communautés maritimes C.I.H.M.

Montréal, 27 août au 3 septembre 1995

Le prochain Congrès international des Sciences historiques se tiendra à Montréal (Canada) du 27 août au 3 septembre 1995. Dans ce cadre, la Commission internationale d'histoire maritime prévoit d'organiser un colloque sur le thème "Ports, villes portuaires et communautés maritimes". Elle invite tous les chercheurs en histoire maritime à se réunir à Montréal et à y présenter une communication, comme ce fut le cas à Madrid en 1990 lors du dernier Congrès international des Sciences historiques.

Les membres de la C.F.H.M. intéressés sont invités à proposer un bref synopsis de leur communication, incluant le titre, les arguments principaux qui seront développés et les sources utilisées. Ces propositions seront adressées avant le 30 novembre 1993 à :

– M. Michel Balard, professeur à l'université Paris 1, 17 rue de la Sorbonne, 75231 Paris Cedex 05,

– ou bien à Mme Anne Kroell, 25 rue d'Alsace, 75010 Paris, tous deux représentants français auprès de la Commission internationale d'Histoire maritime.

Michel BALARD

ETUDES

Le Musée de la Marine, programme et perspectives par le contre-amiral François Bellec

Au succès incontestable de la recherche systématique de synergies entre le Musée de la Marine et les milieux universitaires, scientifiques, associatifs, sportifs et culturels rassemblés par la tradition maritime, s'ajoutent aujourd'hui de nouvelles ambitions, rendues nécessaires par l'effet des ondes de choc de phénomènes de grande magnitude. La multiplication des initiatives en faveur du patrimoine maritime et des loisirs côtiers, la médiatisation des grands événements sportifs océaniques, le dynamisme de la politique qui modifie l'image et la signification des musées relevant du ministère de la Culture, sont des invitations aimables mais impérieuses à une remise en question quotidienne de nos devoirs et de nos ambitions.

La particularité – dont avantages et inconvénients peuvent se discuter longtemps – d'être établi simultanément à Paris et en onze points du littoral, conduit à imaginer plusieurs stratégies complémentaires en matière d'investissements, de développement et d'initiatives. Elles sont établies sur des paramètres sensibles, comme l'évolution des publics spécifiques et de la fréquentation, et d'autre part sur les rôles nouvellement distribués aux musées, éléments actifs du système éducatif et culturel, et partenaires d'une jeune industrie touristique en devenir.

A Paris, les efforts portent d'abord, depuis plusieurs années, sur la rénovation continue des galeries publiques. Le Musée trouve lentement son équilibre scénographique, confronté à de nombreuses contraintes dans un immeuble qui n'a pas vraiment été conçu pour cela, obligeant à des programmes trop lourds pour un budget d'investissement limité.

Les principales améliorations à court terme mettront en valeur la série célèbre des "ports de France" de Vernet, réorganiseront entièrement la section consacrée à la navigation et aux grands voyages, et ouvriront enfin une section consacrée à la Marine nationale en majesté, de la *Gloire* au *Charles de Gaulle*.

A travers ses collections, le Musée de la Marine va s'efforcer surtout de mettre en valeur l'apport de la tradition française dans l'histoire maritime universelle, qui fait la part trop belle à l'Angleterre, pour la simple raison

que l'histoire est très anglophone. Le tropisme nouveau vers les vieux gréements de l'été, s'il a très heureusement rapproché les Français de la mer, fait croire dangereusement que notre pays a retrouvé son patrimoine maritime. Les chalutiers d'Aberdeen n'ont pas fait la grandeur de l'Angleterre, mais bien Cook et Nelson, la Cunard et la Royal Navy. Pour ne pas être conscients de cette évidence, nos compatriotes ont oublié, en applaudissant des bisquines, que Verrazano a découvert le site de New York pour François I^{er}, comme Colomb servait les souverains espagnols ; que la Chesapeake a précipité Yorktown ; que Sané et Dupuy de Lôme ont impressionné l'Angleterre ; que Lapérouse, Dumont d'Urville, tous nos explorateurs ont largement contribué à l'investigation et à la connaissance du monde ; qu'*Ille de France*, *Normandie* et la French Line ont régné souverainement sur l'Atlantique nord.

La visite du Musée de la Marine doit devenir un parcours initiatique de découverte des véritables valeurs maritimes de la France. L'idée en cours de gestation pourrait conduire à une exposition légère dérivée, capable de porter hors de Paris et hors de nos frontières un message renouvelé, conforme à la réalité de notre présence et de nos traditions, suivant un principe pratiqué de longue date, avec tout leur talent et leur efficacité, par nos amis Anglais.

La première tranche d'un espace d'expositions temporaires de 1 100 m² vient d'être inaugurée par l'exposition **Planète coquillage**. Il s'agit d'une affirmation de la volonté du Musée de la Marine de poursuivre une politique d'expositions de prestige. Capables de relancer l'intérêt du public et des médias, les expositions parisiennes sont indispensables à la survie d'un musée ordinaire parmi trop d'autres. La relation entre les grandes expositions et la fréquentation est manifeste. Elle est aussi flagrante s'agissant des retombées médiatiques. A titre d'exemple, en 1992, 293 articles ont été consacrés au Musée de la Marine, mais 778 à ses expositions. Ces chiffres sont exemplaires d'un magnifique travail du service de presse, mais sont aussi révélateurs de l'impact des manifestations exceptionnelles sur les médias. En tout état de cause, ce renouvellement continu du musée est bien en harmonie avec notre conception de la gestion culturelle d'une grande collection nationale.

Mémoire du Titanic, Paquebots de légende, Alechinsky, Marin-Marie ont montré qu'une exposition peut être sinon rentable, du moins amortie, qualité indispensable à un établissement public dont le budget de fonctionnement absorbe mal l'inattendu.

Planète coquillage cédera la place à la rentrée à un hommage à l'œuvre de Roger Chapelet, l'un des derniers monstres sacrés de la pein-

ture de marine. De mars à mai 1994, **Les flottes de la soie** sera l'une des plus importantes manifestations jamais organisées par le Musée de la Marine. Coproduite avec la Bibliothèque nationale, inscrite au calendrier de l'UNESCO dans le cadre du programme "Routes de la soie, routes de dialogue", cette exposition évoquera les mythes et les réalités des routes de l'Orient jusqu'à l'ouverture de la route circumafrique par les Lusitaniens, et l'organisation des grandes compagnies européennes. Images du monde, regards réciproques, art de la navigation, art et traditions de l'industrie de la soie, proposeront aux visiteurs de multiples sujets de réflexion et des objets exceptionnels.

C'est grâce à de telles entreprises que le Musée de la Marine conserve, dans un paysage culturel parisien saturé, les quelque 260 000 visiteurs annuels, en légère augmentation régulière, qui rendent mal compte de son rayonnement et de sa place parmi les plus grands musées maritimes du monde.

Hors des galeries publiques, le musée poursuit d'autres activités, plus discrètes, qui affirment son rôle au-delà de la simple contemplation et de l'aide apportée à l'Education nationale. Afin de rapprocher encore plus le Musée de la Marine des milieux scientifiques et universitaires, je me prépare à élargir le protocole de coopération signé déjà avec l'URA d'histoire maritime, et à obtenir du CNRS la mise à disposition d'un chercheur en archéologie nautique.

Je ne désespère pas de parvenir dans un futur raisonnable à ériger une salle de conférences convenable, pouvant accueillir dans des conditions satisfaisantes les séminaires, conférences et communications qui animent chaque semaine le musée, lieu de recueil commode, au cœur de Paris, des sociétés savantes se consacrant à l'histoire maritime.

Les musées de province de l'établissement public entrent pour une part importante dans sa fréquentation et dans son rayonnement. Ils reçoivent chaque année un total de plus de 350 000 visiteurs, hissant les résultats globaux du Musée de la Marine au-dessus de la barre honorable de 600 000 visiteurs annuels.

La politique engagée depuis quelques années, visant à rénover chaque établissement en s'efforçant de le rapprocher de l'histoire locale, a atteint ses limites. J'ai obtenu l'an dernier l'autorisation de retirer le Musée de la Marine de Camaret, Saint-Martin-de-Ré, Le Croisic et Antibes, où nos musées navals insuffisants et mal soutenus par des municipalités inattentives ne correspondaient plus aux normes contemporaines de la muséologie. Conservant Saint-Tropez et La Seyne-sur-Mer sous réserve des orientations municipales, le musée naval de Nice, qui marche sans problèmes

pour des raisons inexplicables car il présente un très modeste intérêt, le Musée de la Marine se replie solidement sur ses établissements principaux, conformes à son image et à ses traditions.

Brest, dont la visite est couplée avec celle du plus étonnant château de Bretagne dépasse 65 000 visiteurs. Un musée d'archéologie sous-marine est en cours de préparation, pour recevoir les mobiliers de fouilles des côtes atlantiques.

La citadelle du Port-Louis, exploitée en coopération avec le musée de la Compagnie des Indes de la ville de Lorient, reçoit plus de 80 000 visiteurs. Un vaste programme de restauration et d'extension des installations muséales est mis en place par le ministère de la Culture. Nous y développerons un grand musée sur les compagnies des Indes, en particulier sur les canons et le mobilier de fouilles du *Mauritius* de la V.O.C. dont nous sommes dépositaires en accord avec le gouvernement gabonais.

Rochefort est l'objet de tous nos soins depuis quelques années. L'ancien hôtel des Chefs d'escadres vient d'être totalement rénové. L'immeuble mitoyen, ancien hôtel de la marquise d'Amblimont, remis à l'établissement public en 1992, nous permet d'entreprendre le doublement de la surface du Musée de la Marine. Avec la mise en conformité de l'ancienne école de médecine navale pour lui permettre de recevoir des visiteurs libres et non plus seulement des chercheurs, l'emprise du Musée de la Marine à Rochefort deviendra significative. Les travaux dont le total atteindra presque 8 MF, sont subventionnés depuis cette année par les collectivités territoriales et le seront probablement par la communauté européenne. Tout cela est cohérent avec la remarquable politique suivie par le maire de Rochefort pour mettre en valeur un exceptionnel patrimoine architectural et développer une industrie touristique de première grandeur.

Il n'y a pas grand chose à faire pour dynamiser notre musée de Toulon, mal situé dans une ville peu touristique. Des expositions légères de peintres inspirés par la Méditerranée entretiennent un courant d'activités plus mondaines que populaires, mais nous jouons ainsi notre rôle. A la suite de la mise hors d'eau de la Tour Royale, temporairement fermée au public car trop atypique malgré son remarquable intérêt architectural, un projet de scénographie est très doucement en cours de préparation. Restant à financer par un moyen extérieur, il pourrait faire de la Tour Royale une attraction culturelle et touristique majeure de la région toulonnaise.

Je ne saurais terminer ce tour de France de nos établissements de province sans évoquer l'enlèvement d'un projet dynamique de conservatoire maritime et de musée des sports nautiques à Caen, sur un site maritime

exceptionnel. Lié à un vaste projet d'urbanisme de la ville garant de sa réalisation mais partenaire encombrant, le centre est conjugué à un futur indistinct.

Il y a de toutes façons suffisamment à faire chaque jour, pour que nous ne soyons pas pressés d'ouvrir de nouveaux chantiers, mais il manque toujours cruellement au Musée de la Marine une capacité d'accueil de ses bateaux, de ses machines à vapeur, des deux bathyscaphes, et bientôt peut-être de l'*Ondée*, dernier vapeur au charbon en service en France, mais objet bien difficile à gérer par un musée parisien.

Toute cette variété fait du Musée de la Marine l'un des plus étonnants musées français et surprend les étrangers familiers du patrimoine maritime. Elle est riche d'ouvertures, de projets et d'initiatives, mais épuisante aussi. Sans être jamais en contact physique avec la mer, le Musée de la Marine, cohérent avec les errements historiques d'une France terrienne, trouve dans la diversité de ses préoccupations et de ses projets la spécificité de son rôle parmi les autres musées maritimes du littoral. C'est à ce titre qu'il s'efforcera de créer dans les prochaines années une synergie entre tous les efforts qui, de Brest à Bayonne, font du littoral atlantique un immense conservatoire de la tradition maritime française, sans oublier désormais aucun de ses composants.

Contre-amiral François BELLEC

COMPTE-RENDUS D'OUVRAGES

Actes du colloque de Nantes, organisé par la C.F.H.M. Parvenu à la rédaction le 23 septembre 1993, ce colloque organisé par notre ancien président, Hervé Coutau-Bégarie, fera l'objet d'un compte-rendu dans la *Chronique* n° 29 seulement. Signalons dès à présent qu'il s'agit d'une somptueuse publication.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

giques. Un document d'histoire, inédit, à partir de témoignages et d'archives, traités avec objectivité.

Il faut remercier les Editions Ouest France d'avoir pris l'initiative de rééditer ce récit d'une épopée tragique publiée pour la première fois en 1984 à partir d'archives en partie demeurées jusque là secrètes.

Jacques CHATELLE

ANTIER (Jean-Jacques), *L'aventure héroïque des sous-marins français, 1939-1945*, Ouest-France.

En 1939, nos 77 sous-marins constituent l'une des plus belles flottes du monde. En juin 1940, c'est le drame : non pas le combat à la loyale contre l'ennemi, mais la rupture de l'alliance et le déchirement de la France en deux camps. Quatre sous-marins rallient de Gaulle. En 1942, quatre autres échapperont au sabordage, seuls rescapés de la tragédie de Toulon. Les autres, malgré le drame de conscience, obéiront aux ordres. Ils se battront contre leurs alliés d'hier et subiront de terribles pertes : 18 coulés, 23 sabordés, s'ajoutant aux 16 coulés ou capturés par les Allemands, sans compter les accidents, les mines et les internements.

Un terrible document humain où se heurtent Honneur et Discipline, dans le déchirement de choix toujours tra-

BATTESTI (Michèle), *La marine au XIX^e siècle. Interventions extérieures et colonies*. Du May, Paris, 1993, 140 p. Préface d'Etienne Taillemite, 320 F.

Images des Mers du Sud. Le voyage de la corvette "La Coquille" (1822-1825), Du May, Paris, 1993, 120 p. Préface de Michel Mollat du Jourdin, 370 F.

Entre la fin de la "seconde guerre de Cent-Ans" et le premier conflit mondial, l'histoire de la marine française au XIX^e siècle reste une zone largement ouverte à la curiosité des historiens. Après les chapitres d'Etienne Taillemite dans *L'Histoire ignorée de la marine française* et les contributions de *L'Histoire militaire de la France*, le livre de Michèle Battesti permet de se familiariser avec une période marquée par de belles réalisations obtenues malgré de fortes contraintes.

Au lendemain de l'effondrement impérial, le rôle de la marine dont

l'existence même a été un instant remise en cause se trouve redéfini. Il lui faut se réadapter à l'hexagone, une fois perdues les bases du grand empire européen. Dans l'immédiat, l'important est de se faire rétrocéder les miettes coloniales laissées par le vainqueur. La marine se trouve désormais vouée à un rang secondaire, à cause de l'insuffisance des budgets et surtout de la volonté de ne pas heurter la Grande-Bretagne. Seuls sont possibles des voyages d'exploration et des interventions extérieures limitées, l'Algérie faisant exception par l'ampleur des moyens mis en œuvre et par ses conséquences. La crise méditerranéenne de 1840 fait apparaître clairement l'incapacité de la France à soutenir une politique autonome dans cette partie du monde. C'est le début d'un nouvel effort naval qui culmine sous le Second Empire, surtout lorsque la guerre de Crimée a montré la double nécessité du blindage et de la vapeur. Pendant quelque temps, la marine a pris techniquement de l'avance sur la *Navy*. Une histoire de la marine au XIX^e siècle est aussi une histoire de la colonisation. Le lecteur en retrouve les principaux protagonistes s'assurant de Tahiti ou conquérant l'Indochine. Le contraste est saisissant entre l'ampleur de la tâche réalisée et le petit nombre d'acteurs.

C'est donc un récit agréable à suivre qui nous est proposé. La nature et la destination de l'ouvrage ne se prêtaient pas à des développements sur les controverses théoriques du dernier quart du XIX^e siècle ou sur les arsenaux au temps de la révolution industrielle. Les lecteurs apprécieront la grande qualité de l'illustration qui mêle gravures, peintures, aquarelles et photographies

souvent originales, et fait de ce beau volume la digne suite des ouvrages déjà parus dans cette collection.

Simultanément, Michèle Battesti nous fait découvrir dans un magnifique album le voyage de la corvette *La Coquille* en 1822-1825. A bord de cette gabarre-écurie de 380 tx commandée par Louis-Isidore Duperrey, un habitué de ce genre d'expéditions, s'embarqua une équipe de scientifiques appartenant aux corps de la Marine : médecin, chirurgien, pharmacien, flanqué d'un unique civil, le dessinateur Louis Le Jeune. Partis de Toulon, ils gagnèrent les Malouines, passèrent le Cap Horn, longèrent les côtes boliviennes, allèrent aux Iles Tuamotou, à celles de la Société, en Nouvelle Irlande, contournèrent l'Australie pour atteindre la Nouvelle Zélande puis les Iles Marshall et Java, avant de rentrer à Marseille. Ce long voyage nous est connu grâce aux dessins de Lejeune (conservés au S.H.M. à Vincennes) et aux rôles d'équipage, par le récit de Duperrey et le journal du pharmacien Lesson. Accumulant relevés magnétiques et géographiques, plantes roches et animaux, l'expédition visite les îles et rectifie les cartes. Tahiti, sous l'emprise des missionnaires protestants anglais, n'est plus l'île de rêve tant espérée. On assiste à l'essor de Sydney, on rencontre des Papous, des Malais et des Maoris. Heureusement, il reste encore quelques "bons sauvages", comme à l'île de Routouma.

Avec 24 894 lieues parcourues en 31 mois et 13 jours, le voyage est une réussite sanitaire, grâce aux escales qui préviennent le scorbut et aux emballages métalliques de l'eau et du biscuit. L'apport scientifique est mis en évi-

dence par le baron Cuvier en 1825. D'abondantes collections d'insectes, d'oiseaux, de poissons, de plantes, des cartes, des plans et des témoignages ethnographiques sont autant de preuves du succès de l'expédition. C'est dire l'intérêt de ce volume dont l'illustration et le commentaire nous font découvrir la faune, la flore, les pirogues, les costumes et les habitations des pays abordés.

Olivier CHALINE



BRUGUIERE (Michel) et **PINAUD** (Pierre-François), *Guide du chercheur pour la période 1789-1815. Les sources de l'histoire financière et économique*. Droz, Coll. du centre de recherche d'histoire et de philologie de la IV^e section de l'Ecole pratique des Hautes Etudes. Hautes Etudes médiévales et modernes n° 71, Genève, 1992, 195 p.

Le chercheur en histoire moderne et contemporaine trouvera dans ce petit répertoire des indications précieuses. L'ouvrage est divisé en six parties : 1° Section ancienne des Archives nationales (avant 1789) ; 2° Section moderne (y compris Marine, Colonies et Affaires étrangères ou Bureau des consulats) ; 3° Sources privées (fonds T, AP, AB XIX, AQ, Minutier central des notaires) ; 4° Manuscrits des bibliothèques publiques de Paris et des départements ; 5° Archives départementales (cadre de classement général et répertoire numérique de la série J) ; 6° Archives diverses (Ministère des Affaires étrangères, Service historique de l'Armée de terre, préfecture de Police de Paris, Monnaies et Médailles,

Cour des comptes, Banque de France, chambres de commerce).

Les aspects financiers des activités maritimes sont abordés dans ce travail. Citons par exemple aux Archives nationales, hors des fonds Marine et Colonies : G5, 1 à 38, Amirauté de France, comptes des amirautés, 1789-1792 ; C 2864, Papiers des assemblées, faillite de Baudard de Saint-James, trésorier général de la Marine et des Colonies, 1788-an VII ; AF IV 1217, Budget et comptabilité du ministère de la Marine et des Colonies, an VIII-1813 ; T 479 et 1085, Papiers privés tombés dans le domaine public à la suite des séquestres révolutionnaires, Fournitures d'arbres pour la Marine ; AB XIX 3302, Lettre de Jean-Joseph Lagarde au ministre de la Marine sur les dépenses de son département, 20 août 1801.

L'utilité de ce *Guide...* est aussi de fournir des "fils conducteurs" pour l'histoire d'une période de transition politique et de réorganisation financière, marquée par un grand désordre dans les archives.

Une bibliographie sélective et deux index (analytique et noms de personnes) très utiles, ajoutent encore à l'intérêt de cet ouvrage.

Il faut donc remercier le très regretté Michel Bruguière d'avoir conçu cet ouvrage et Pierre-François Pinaud d'avoir su le conduire à bon achèvement.

Philippe HAUDRÈRE



BOULAIRE (Alain), et **LE BIHAN** (René), *Brest des Ozanne*. Ouest-France.

Brest des Ozanne présente l'œuvre dessinée et gravée sur Brest par les

peintres de la Marine du XVIII^e siècle que furent Nicolas et Pierre Ozanne.

Très régulièrement, du XVIII^e siècle à nos jours, Brest est motif pour les dessinateurs et les peintres, principalement attirés par le port. En cette série continue d'œuvres, peu également, en qualité ou en précision, celle des Ozanne.

Ils montrèrent avec constance les divers visages du port depuis l'Ancien Régime jusqu'à la fin de l'Empire ; ils inventorièrent avec minutie les activités marines, sur la Penfeld et sur la rade. Ceci à l'apogée de la jeune base navale, lorsqu'on édifiait des constructions à terre, sans pareilles dans la province ; lorsqu'on y armait des flottes, sans égales dans le royaume. Le travail des Ozanne témoigne autant des grands chantiers que des puissants vaisseaux, alors que les combats lointains sous-tendaient l'activité maximale de l'arsenal et la prospérité de la ville.

Dire les Ozanne, c'est évoquer toute une famille, dont quatre artistes nés et formés à Brest. Deux frères d'abord, Nicolas (1728-1811) et Pierre (1737-1813). Certes, dessinateurs attentifs et graveurs fidèles mais surtout ingénieurs de la Marine et constructeurs. Rien de moins casaniers que ces hommes, tantôt voyageurs, tantôt chargés de hautes missions, de Versailles à Saint-Domingue. Ensuite, les deux sœurs, Jeanne-Françoise et Marie-Jeanne. Si elles apparaissent plus discrètes, comme il sied alors au "beau sexe", elles se révèlent artisanes virtuoses, plus déterminées que les frères à entailler le cuivre de leur pointe, à le faire mordre par l'acide. Bref, à rendre sur l'estampe le détail et l'atmosphère du dessin. On ne saurait, en ce travail austère de transposition et d'impression, oublier Yves

Le Gouaz, le mari de Marie-Jeanne. Oui, c'est toute une famille qui rayonne de Brest à Paris, de la Penfeld à la rue Saint-Hyacinthe et qui concourt au premier inventaire graphique jamais réussi d'un port en activité.

Parce que l'âme de l'*Encyclopédie* et la passion de l'Académie de Marine leur procuraient l'énergie nécessaire, les Ozanne menèrent à bien une entreprise nouvelle. Elle demeure irremplaçable pour la connaissance des réalités brestoises ; elle conserve une fraîcheur telle qu'elle ressuscite le XVIII^e siècle.

René Le Bihan est conservateur du musée des Beaux-Arts de Brest. Alain Boulaire est agrégé d'histoire et docteur ès lettres.

Anne-Marie SÉCHET



BUCHET (Christian), *La découverte de Tahiti*, Préface de Paul-Emile Victor. France Empire coll. Outre-Mer, Paris, mai 1993, 130 F, 380 pages dont : Introduction, par Christian Buchet, 43 pages ; Voyage du capitaine Wallis, 11 chapitres, 141 pages ; Lettre de M. Commerson sur la découverte de la nouvelle île de Cythère ou Tahiti, 9 pages ; Voyage du capitaine Cook, 12 chapitres, 166 pages ; bibliographie, 3 pages.

Si la découverte de Tahiti est un cas pratiquement unique – car quelles découvertes d'une aussi petite île a suscité tant de littérature et engendré de telles retombées que celle de Tahiti –, la présentation qu'en fait Christian Buchet, en publiant – et pour la première fois – côte-à-côte ces deux récits de voyage et cette lettre, permet d'en déceler les raisons.

D'abord et ceci intéresse le géographe et le commerçant grâce en particulier aux observations de Cook sur le régime des vents aux abords de l'archipel, cette découverte met un terme à l'idée jusque là fort répandue qu'il devait exister dans les mers du Sud une vaste domaine terrien habitable faisant équilibre aux continents de l'hémisphère septentrional (le continent antarctique ne sera abordé que des décennies plus tard et il sera glacé et désert).

En deuxième lieu – et ceci intéresse le stratège et c'est Wallis qui le fera remarquer – cette nouvelle île offre de larges possibilités de "rafraîchissements" dans une ambiance non hostile qui est d'un grand intérêt au moment où les Puissances maritimes commencent à s'intéresser au Pacifique Sud.

Enfin – et cela n'aurait dû guère intéresser que l'ethnologue, mais on sait ce qu'il en est advenu – c'est sur cette île au climat à la douceur accueillante à la saison à laquelle ils l'auront tous les trois abordée, l'agréable automne austral, que des Européens vont se trouver pour la première fois, et au même endroit, au contact avec une société "où les femmes n'ont la peau ni noire ni cuivrée" et avec une civilisation dont les mœurs apparaîtront d'autant plus idylliques que leur description en sera recueillie par des esprits imprégnés de Rousseau et souvent libertins. Et c'est Bougainville – qui n'est resté que 10 jours, du 2 au 12 avril 1768 en baie de Matavai alors que Wallis y a séjourné six semaines (du 18 juin au 27 juillet) l'année précédente et Cook trois mois (du 10 avril au 13 juillet) l'année suivante – qui par ses récits et la lettre de Commerson, en rapporte la plus

lyrique image, celle dont naîtra le mythe de la Tahiti paradisiaque, la Nouvelle Cythère.

Non pas que Bougainville n'ait dû, instruit par Aotorou, "réviser sa vision subjective du bon sauvage". Non pas que les récits de Wallis et de Cook n'aient contribué eux aussi à la naissance du Mythe. Mais dans la relation du voyage de Wallis, quatre chapitres seulement, sur onze, sont consacrés à la description de Tahiti (limitée aux abords de Matavai et à une incursion de la journée dans la vallée de Tuarau), à ses ressources, aux relations avec les habitants et enfin aux mœurs de ces "heureux insulaires" qui, écrit-il sobrement, "ne paraissent pas regarder la continence comme une vertu [...] Ceux qui venaient nous présenter des filles au bord de la rivière nous montraient avec un morceau de bois la longueur et la grosseur du clou pour lequel ils nous les cédaient."

Quant à Cook, "le seul, dit Christian Buchet, à jeter sur l'île un regard ethnographique", il profite des temps morts pour aller à la découverte. Il est le premier à faire le tour de l'île. Il fait noter tout ce qu'il observe et c'est ce qui fait la richesse de la relation de son voyage : les ressources de l'île, l'organisation, très structurée, de la société, les coutumes, les "manufactures" (fabrication des tissus, construction des bateaux...), "amusements" (dont le "surf", qu'il est je crois le premier à décrire) ; et naturellement aussi, observations sur les mœurs à propos desquelles – après avoir noté la propension naturelle du Tahitien à s'approprier en douceur les objets qu'il désire (autrement dit, à l'euro-péenne, le vol, stigmatisé aussi par Wallis et Bougainville) – il se borne à

constater après avoir cité quelques faits et comportements : "On ne peut pas supposer que ces peuples estiment beaucoup la chasteté".

Domage que la postérité n'ait guère retenu que ces quelques phrases pour donner complaisamment naissance à un mythe. Mythe si fort que la transmission qui en a été faite aura estompé dans l'esprit public la réalité des choses et tout ce que ces trois voyages auront apporté comme connaissances dans les arts et la navigation, de la médecine et de l'hygiène navals, aussi bien que dans les sciences naturelles et les sciences sociales.

Raymond FRÉMY



CARPINE-LANCRE (Jacqueline) et **SALDANHA** (Luiz), *Don Carlos I, Roi du Portugal, et Albert I^{er}, Prince de Monaco, Souverains océanographes*. Fondation Calouste Gulbenkian, Lisbonne, 1992. Préface de SAS le Prince Rainier III de Monaco. 178 pages, 24 x 30 à l'italienne dont 6 consacrées aux sources et à la bibliographie, 2 aux références des 90 documents transcrits (une soixantaine émanant des souverains et une trentaine de leurs collaborateurs (pour les 3/4, ceux du prince Albert) ; 58 illustrations (dont 4 cartes, 37 photographies, 17 dessins et lavis parmi lesquels 14 de la main de Don Carlos).

En France, comme océanographe, le nom du prince Albert I^{er} de Monaco est largement connu du public. Celui de Don Carlos I, roi de Portugal, l'est moins. Il est vrai que les campagnes du premier se sont étalées sur plus de trente ans et que lui-même et ses colla-

borateurs ont fait paraître des dizaines d'ouvrages et des centaines d'articles, tandis que le second, assassiné le 1^{er} février 1908, n'avait pu alors accomplir qu'une dizaine de campagnes et n'avait publié que quatre livres. En outre, ses travaux étaient d'une portée moins générale que les recherches du prince Albert, car ne visant essentiellement qu'à approfondir les connaissances des ressources halieutiques des eaux qui baignent le Portugal.

La cadence des campagnes étant annuelle, c'est par année, de 1894 à 1906-07, que les auteurs ont heureusement choisi de présenter par chapitres, un pour chacune de ces années, la correspondance des deux souverains entre eux et avec leurs principaux collaborateurs. Fruits d'investigations récentes menées dans les archives monégasques, portugaises et françaises, les documents transcrits, parfois simples télégrammes, parfois longs exposés de méthodes de travail, descriptions détaillées de matériels de recherche (croquis à l'appui) ou échanges de vues sur des résultats obtenus, montrent d'une part l'intimité qui, malgré leur différence d'âge, existait entre les deux souverains, et, d'autre part, la façon dont s'était établie entre eux une sorte de collaboration.

La plupart des pièces traitent bien sûr de biologie marine, science alors encore dans l'enfance. Mais, personnellement, j'ai été frappé de ce que cette correspondance révèle sur l'intelligence des vies d'avenir du prince Albert. L'établissement de l'observatoire météorologique des Açores en est une preuve, fruit de plus de cinq ans d'obstination et de diplomatie de sa part, pour régler le financement et le statut

de cet établissement. On pourra retenir aussi son étude du 2 février 1903 sur les migrations de la sardine comme preuve de la rigueur scientifique que le prince Albert entendait que l'on mette dans la recherche océanographique avec des moyens adaptés.

L'historien pourra rendre grâce à Jacqueline Carpine-Lancre et à Luiz Saldanha d'avoir par cet ouvrage ranimé le souvenir des connaissances que ces deux souverains ont pu apporter au développement d'une science qui devait prendre plus tard tant d'importance pour l'humanité.

Raymond FRÉMY

Les auteurs : Jacqueline Carpine-Lancre, membre de la C.F.H.M., est conservateur de la bibliothèque du Musée océanographique de Monaco. Luiz Vieira Caldas Saldanha est professeur d'océanographie biologique à l'université de Lisbonne et directeur du laboratoire marin de Guia.



DAMPIER (William), *Le Grand Voyage. Le tour du monde d'un flibustier 1681-1691*. Edition présentée par Michel Le Bris. Phébus, Paris, juin 1993, 399 pages, 148 F.

Flibustier redoutable et pillard, navigateur avisé, explorateur attentif, mais aussi – et peut-être avant tout –, remarquable observateur et indéniable écrivain, on se demande comment William Dampier (1652 - 1715) pouvait réunir toutes ces facettes dans un même personnage. Il reste une énigme, comme le fait ressortir l'intéressante présentation que fait Michel Le Bris de cette édition du Grand Voyage.

Ce Grand Voyage – dix ans d'errances maritimes et de pérégrinations insulaires – est de fait un récit étonnant.

Etonnant par les aventures courues : en mai 1681, traversée à pied de l'isthme de Darien du Sud au Nord ; flibuste caraïbe ensuite, puis d'août 83 à avril 84, passage de la Virginie à la Mer du Sud par les îles du Cap Vert et le détroit de Drake ; deux ans (mai 84 à mars 86) de flibuste ravageuse sur les côtes ouest de l'Amérique, du Pérou à la Californie par les Galapagos, le golfe de Panama, et le Mexique ; traversée du Pacifique de la Californie à Guam en sept semaines (avril-mai 86) ; séjour à Mindanao ; en 1687 navigation en mer de Chine, puis dans les Moluques pour arriver au début de l'année 88 aux îles Nicobar en étant passé par Timor et le nord-ouest de l'Australie ; traversée en prao de Nicobar à Achim (mai 88), puis deux ans d'activités diverses au Tonkin, à Sumatra et en Inde ; et pour finir, le 6 septembre 1691, un retour en Angleterre par le Cap de Bonne Espérance et Sainte-Hélène, avec pour toute fortune un jeune prince indonésien, couvert de tatouages, à exhiber et ses manuscrits dont on se demande toujours par quel miracle Dampier a pu leur faire traverser tant de péripéties !

Récit plus étonnant encore par la sagacité des observations de Dampier sur le monde qu'il parcourt : les populations rencontrées, qu'il s'agisse des Indiens Mosquitos et de leur habileté à la pêche, des indigènes de Guam, des habitants de Mindanao, des aborigènes d'Australie ou des Hottentots (apparence physique, caractère, occupations, organisation de la société, outillage, etc...) ; flore (la culture du cacao à la côte de Caracas...), faune (les tortues

des Galapagos) ; ressources vivrières et chasse ; organisation du commerce espagnol (la rotation annuelle du "Galion de Manille" vers Acapulco et dont ils ont raté l'interception par suite d'un retard de ravitaillement) ; l'importance pour le commerce de points d'appui comme Poulo Condore, etc...

Récit étonnant enfin par la perspicacité et l'ouverture de ses remarques dans l'art de la navigation, qu'il s'agisse de la construction de canots à partir d'un arbre de grandes dimensions abattu au rivage ; de la fabrication et des formes des praos et de leur façon particulière de louvoyer sans changer de bord ; ou de fabriquer un corps de pompe en évitant un tronc d'arbre. Ou bien, qu'il s'agisse de ses observations sur la longue et haute houle non déferlante du Pacifique Sud ; de celles sur la présence de nuages comme signe d'apparition prochaine d'une terre ; ou encore de la fuite "à mâts et à cordes" devant un typhon en mer de Chine ; ou de routes à suivre pour tel ou tel commerçant désireux d'éviter les "zones à pirates", etc...

La lecture des chapitres V à IX qui relatent l'aventure flibustière de 1684 à 1686 pourra, à la longue, paraître fastidieuse car, malgré des détails variant d'une opération à l'autre, ce sont à répétition les mêmes préparatifs pour les raids à effectuer contre les villes convoitées, les mêmes recherches de l'appui des Indiens contre l'ennemi commun, l'Espagnol ; les mêmes causes de succès, d'insuccès et de retraites. La traversée du Pacifique et l'activité en Insulinde (chapitre X à XVII) offre beaucoup plus d'agrément car l'on y va de découverte en découverte et on prend à leur lecture un intérêt sans cesse renouvelé. Un intérêt commun à l'ensemble du récit est ce

que représentaient pour ces aventuriers maritimes la recherche d'aiguades, celle de côtes boisées et celle d'anses où nettoyer les œuvres vives du bâtiment. Ces hommes sont véritablement obsédés par la quête de l'eau, condition de leur survie ; et par la quête du bois, bois pour le gréement pour la coque, arbres pour faire des canots, mais aussi – et vital lui aussi – bois de chauffage pour la cuisine ! Cette remarque se relie à cette autre, qu'inspire le récit de Dampier, qu'il est vraiment extraordinaire d'avoir pu mener toutes ces opérations avec des flotilles ne disposant d'aucune base si ce n'est, au passage, quelques îles au large des côtes du Pérou, du Mexique ou dans le golfe de Panama ; leur seule logistique étant de vivre sur le pays ou sur ce qu'ils trouvaient à bord de leurs prises.

Quoiqu'il en soit, on reste confondu devant ce qu'ont pu faire il y a trois cents ans des hommes de la trempe de William Dampier avec des équipages et des troupes les plus indisciplinés que l'on puisse trouver et aux effectifs fluctuant au gré des intérêts particuliers.

Quel récit passionnant et instructif que ce "Grand voyage autour du Monde !" Dommage que l'ouvrage édité par Phébus ne comporte aucune carte. Cela eut bien facilité la lecture.

Raymond FRÉMY

■

DEMERLIAC (Alain) (Commandant), *La Marine de Louis XIV - Nomenclature des vaisseaux du Roi Soleil de 1661 à 1715*. Nice, tirée à 120 exemplaires par les Editions Omega (75, avenue Georges V 06000 Nice), 1992, 291 pages, 21 x 29, 550 F.

Dans cet ouvrage, l'auteur – dont on se souvient qu'il fut directeur de la rédaction de la *Revue Maritime* – "a inscrit tous les renseignements qu'il a pu trouver en trente ans de recherche aux Archives nationales sur les navires français, militaires et marchands, durant le règne de Louis XIV". On trouvera à la p. 268 la liste de ses sources d'information ainsi que l'importante bibliographie des ouvrages consultés tandis que les premières pages renseignent sur la méthodologie utilisée.

Les 21 pages de l'index de cette nomenclature donnent plus de 2 000 noms de navires.

La première partie de l'ouvrage (p. 5 à 178) présente la "Marine du Roi". On y trouve, classés par type, et s'il y a lieu – pour les vaisseaux – par rang, 1 292 navires (dont 392 vaisseaux et 152 galères) mis en service entre 1661 et 1715, sans compter les petits bâtiments divers, les affrétés, les réquisitionnés et les capturés non incorporés (tous cités cependant).

La deuxième partie (p. 179 à 267) présente la flotte marchande française pour la même époque, classée par compagnies (C^{ie} des Indes occidentales, orientales, ...du Sénégal, ...du Cap Nègre, ...de la Mer du Sud Danycan) et pour la période 1683-1686 par département (Dunkerque, Le Havre..., Langue-doc...) et dans chaque département par port (St. Valéry-en-Caux, Fécamp...).

Dans ces deux parties sont indiqués pour chaque navire :

- dates et lieux de construction, nom du constructeur ;

- caractéristiques : tonnage, dimensions, effectif, armement (détaillé par ponts pour les vaisseaux) ;

- date et circonstances de la fin du navire.

Divers tableaux viennent compléter ces listes comme celui de la p. 173 qui donne le nombre de bâtiments de chaque type existants, année par année, de 1661 à 1716.

Raymond FRÉMY



DROUAS (Jacques de), *Un officier de marine au temps de Tourville : Frédy des Malets*. Chez l'auteur, 27 avenue du 11-Novembre 92000 Meudon), mai 1992, brochure, 20 pages 21 x 29,7, 3 cartes.

A partir de recherches principalement aux Archives nationales et dans des archives de famille déposées aux archives départementales des Yvelines, l'auteur s'est attaché à retracer la carrière de François Frédy des Malets (1668-1742) admis aux Gardes de la Marine au département de Rochefort en 1684 et réformé en 1714 comme lieutenant de vaisseau.

Le principal intérêt de ces pages est de fournir de larges extraits du *Journal de campagne du "Wespe" partant de La Rochelle pour Plaisance et de là à la baie Dudeson (sic) vers le nord* dont Frédy des Malets était "capitaine en second". (Campagne d'Iberville en 1697). A travers le pittoresque du style et de l'orthographe de Frédy, on trouvera d'intéressants détails sur les difficultés rencontrées par les navigateurs de l'époque pour atterrir convenablement sur Terre-Neuve, ainsi que sur les conditions de navigation dans le détroit et la baie d'Hudson, et aussi sur la prise du fort d'York.

Une deuxième partie offre une courte relation de l'attaque menée par Langeron sur Leffingue (entre Nieuport et Rosendaël) et à laquelle participa

Fredy des Malets comme commandant de l'une des chaloupes de Dunkerque qui participèrent à l'affaire. C'est là qu'il reçut les blessures qui devaient le faire réformer en 1714.

Raymond FRÉMY



DUMAS (Robert), *Le cuirassé Richelieu 1935-1968*, Préface de Jean Labayle-Couhat. Marines Editions et Réalisations, Bourg-en-Bresse, 1992, 128 pages, 25 x 24.

Fasciné par ce symbole de la puissance navale que représentait pour lui le *Richelieu*, avant-dernier représentant français d'une race disparue, celle des grands cuirassés, Robert Dumas a voulu dans cet ouvrage exemplaire dans sa rigueur et sa présentation, rendre hommage à ce qui pouvait se faire de mieux comme "capital-ship" dans les années 30 avant que le porte-avions ne vienne prendre ce rôle, à peine quelques années plus tard.

Ce bel album s'ouvre sur la genèse (à partir de 1934) et les caractéristiques générales du *Richelieu* (p. 10 à 15), suivies (p. 16 à 48) d'une description détaillée de toutes ses installations (protection, propulsion) et de tout son armement et équipement (armes, conduite de tir, transmissions, aviation embarquée...), photographies et plans à l'appui (au nombre de 32, les plans – ceux au 1/600^e étant de Robert Dumas dont on connaît la minutie dans ce domaine – sont rassemblés dans un cahier de 40 pages à la fin du volume). Figurent aussi, bien entendu, les modifications apportées au navire et à ses armes et équipements au fil du temps (radars à partir de 1943).

Les pages 49 à 61 présentent l'histoire, illustré de belles photographies, de l'activité du bâtiment de 1939 à 1956.

L'admiration de l'auteur pour la réussite technique qu'a représentée la construction du *Richelieu* ne l'empêche pas de faire les réserves qu'il convenait sur des défauts tels que le fonctionnement délicat des chaudières, la faiblesse des moyens d'épuisement, la fragilité et la complication de certains matériels d'artillerie, et surtout l'anormale dispersion à grande distance de l'artillerie de 380, anomalie à laquelle on ne trouvera remède qu'en 1948 !

Tel quel ce volume peu vraiment être considéré comme ouvrage de référence à consulter par tous ceux qui seront amenés à évoquer le *Richelieu* dans leurs travaux.

Raymond FRÉMY



DU ROSTU (Loïc), *Le dossier Kerguelen*. Ed. Klincksieck, br. 158 p., glossaire, bibliographie, index.

Le titre ne ment pas. C'est bien d'un dossier qu'il s'agit, celui d'un personnage controversé de l'histoire maritime française et de son procès, dont Loïc du Rostu produit les pièces essentielles avec un minimum de commentaires. On y trouvera notamment la rarissime relation que Kerguelen publia en 1782 de ses deux voyages, rarissime parce qu'interdite et mise au pilon en 1783 après la condamnation de son auteur. L'intérêt du livre tient à l'authenticité de ces témoignages qui permettent au lecteur de porter son propre jugement sur cette affaire mais qui surtout, éclairent d'un jour nouveau cette "Belle Marine de Louis XVI" où tout le monde semble-t-il en prenait à son aise.

Qui était Kerguelen ? Un bon marin, sûrement, certainement capable quoi qu'en dise Loïc du Rostu de prendre des distances lunaires "...[une science] hors de portée des officiers de Marine..." (p. 39) mais qui eut le tort d'avoir un avancement rapide puisque promu capitaine de vaisseau en passant sur le ventre de quatre-vingt-six lieutenants de vaisseau plus anciens, ce que le Grand Corps ne lui pardonnera jamais.

Qui déclencha contre lui la cabale qui aboutit au procès ? L'un de ses officiers, un certain du Cheyron, enseigne de vaisseau au passé douteux qui faisait son quart dans sa chambre, ne saluait pas son commandant et faisait à table devant lui de grasses plaisanteries sur l'explication de son avancement rapide. Le commandant d'un vaisseau de 64 canons ne prenait donc pas ses repas seul ? Que fait Kerguelen ? Il ne punit pas du Cheyron. Il se contente de le traiter de jean-foutre en public et l'autorise même à entretenir de la lumière dans sa chambre pour qu'il puisse lire pendant ses quarts de nuit ! Mais il le provoque en duel : "A bord, je suis votre chef, mais à terre, nous sommes tous des Gardes-Marine, donc égaux". On note aussi que lorsqu'il prenait une décision grave, Kerguelen faisait signer à ses officiers un procès-verbal attestant le bien-fondé de sa décision. Curieux.

Que lui reprochera-t-on à son procès ? D'avoir forcé sur la pacotille ? D'avoir embarqué clandestinement sa maîtresse ? Vétilles ! Ce qu'on ne lui pardonne pas, c'est de ne pas avoir découvert le Grand Continent Austral "nécessaire à l'équilibre du Monde".

Mais il y a dans ce dossier bien d'autres sujets d'étonnement. Qui donc a eu l'idée d'envoyer dans les quaran-

tièmes rugissants pour faire de l'exploration un vaisseau en bois vert qui fait de l'eau comme un panier et dont la mâture se désintègre ?

Quoi d'autre ? Le scorbut bien sûr, comme d'habitude. Et quoi encore ? A l'île de France, le gouverneur n'exécute pas les ordres du roi qui sont d'aider Kerguelen. L'abbé-astronome de Rochon déserte, emportant avec lui la montre Berthoud. Au retour vers la France, lorsque Kerguelen par prudence, décide de réarmer quelques canons, il se heurte à une véritable mutinerie des officiers que cela dérange et il est obligé de faire protéger les charpentiers par le capitaine d'armes.

On n'en finirait pas de citer des exemples. Si vraiment il ne s'agit pas d'un cas isolé, toute l'histoire de la "Belle Marine de Louis XVI" est à refaire.

J.-J. BALLY



GILTISOV (Lev), **MORMOUL** (Nicolai), **OSSIPIENKO** (Leonid), (avec la collaboration de Jean-Charles Denieu et Serge Kostine). *La dramatique histoire des sous-marins nucléaires soviétiques – Des exploits, des échecs et des catastrophes cachées pendant trente ans*. Robert Laffont, coll. Vécu, Paris, octobre 1992, 360 pages, cahier de 8 pages de photographies, 115 F.

"Ce livre n'est pas un ouvrage académique. Il est destiné au grand public" avertissent les auteurs. Peut-être dans sa langue d'origine. Mais il est bien indigeste dans cette édition française truffée d'erreurs de traduction, voire de contre-sens (que de fois, confusion entre "tirant d'eau" et "déplacement" !).

Les auteurs sont trois anciens sous-mariniers ; leur carrière les a poussés

jusqu'au rang d'officier général. Giltsov a été le premier, second, Mormoul un des premiers ingénieurs mécaniciens et Ossipienko le premier commandant du premier sous-marin nucléaire soviétique, ici désigné sous le sigle K 3. L'ouvrage s'ouvre donc naturellement sur une chronique de la genèse, de la construction, de la formation de l'équipage, des essais et des premières missions (la 1^{re} au Pôle Nord) de ce sous-marin. Il se poursuit par le récit des mésaventures survenues dans la flotte sous-marine nucléaire de l'URSS au cours des trois dernières décennies. Il s'achève sur un chapitre dont le titre est un lamenable constat : "Une technologie de tous les déchets" et en sous-titre : "La presque île de Kola, poubelle nucléaire de l'ex-URSS" et encore "Le K 27 (immergé là-bas), un Tchernobyl sous-marin". La suite étant une liste des 24 accidents graves – dont cinq naufrages (cf. *nota*) – survenus dans cette flotte sous-marine de 1960 à 1989, avec une impressionnante liste de personnes disparues dans ces catastrophes.

On demeure confondu devant les malfaçons, les erreurs de conception, les "bricolages" tenant lieu de mises au point ou de réparations ; devant aussi le laxisme des commissions de recette, plus soucieuses de tenir un calendrier que de s'assurer du bon fonctionnement et de la sécurité. On l'est au moins autant devant le nombre d'incendies dont ces sous-marins ont été accablés ou celui des fuites d'air ou de fluides radioactifs s'échappant de tuyautages crevés ou de soudures éclatées. On l'est encore plus alors devant la légèreté coupable (ou l'incompétence)

ce) avec laquelle étaient traités les problèmes d'irradiation et de contamination du personnel et du matériel (voir en particulier p. 113, 121 et 317), "les boissons alcoolisées étant considérées comme le meilleur remède contre l'irradiation !" (p. 49).

Sans doute, observe le C.V. (r) Claude Huan, spécialiste réputé en la matière, "l'ouvrage reprend en partie tout ce que la presse russe libérée a raconté depuis deux ans [...] mais il oublie de signaler toutes les protestations des familles des marins "disparus", sans compter qu'il se limite trop à la Flotte du Nord et dissimule bien d'autres erreurs". Ainsi, s'il présente l'avantage de rassembler en un seul volume bon nombre de faits de cette "dramatique histoire", l'historien fera bien de ne pas s'en contenter et de chercher à la compléter par d'autres sources de documentation.

Raymond FRÉMY

Nota : Claude Huan, dans la revue *Enjeux Atlantiques*, n° 6, (octobre 1992), écrit : "plus de vingt sous-marins soviétiques ont été perdus dans les vingt-cinq dernières années".



GREVOZ (Daniel), *Les canonnières de Tombouctou*. Les Français à la conquête de la cité mythique, 1870-1894. L'Harmattan, Histoire coloniale, 1992, br. 181 p., bibliog., 110 F.

Cet excellent récit historique est construit comme une tragédie classique en cinq actes. La règle des trois unités est respectée si l'on admet que les 2 000 km qui séparent Saint-Louis-du-Sénégal de Tombouctou sont l'unique théâtre de l'action. Le pre-

mier Acte explique la naissance du mythe de la cité de l'or qui durera jusqu'à l'époque moderne, exercera sur les protagonistes un attrait irrésistible et sera la cause directe du drame. Acte II : dans l'indifférence générale de la métropole, une poignée de Français vont partir à l'assaut d'un immense pays totalement inconnu et sans aucun intérêt militaire ou économique, où règnent de façon endémique la fièvre jaune, la malaria, la typhoïde. La mortalité est effroyable. A partir d'un mauvais port, ils devront d'abord remonter une rivière à peine navigable jusqu'à Kayes, puis construire une voie ferrée bricolée dont l'écartement décroît de 1 m à 0,60 m puis à 0,50 m dans sa branche finale. Ensuite, ce sera la piste jusqu'au Niger où ils réussiront à mettre à l'eau deux canonnières expédiées démontées de France. Ces canonnières sont armées par des marins qui suivant la formule consacrée sont "mis pour emploi aux ordres de l'Armée de terre". Mélange explosif. Les marins eux aussi ne rêvent que de Tombouctou. L'un d'eux songe même déjà à descendre avec le courant jusqu'à l'embouchure. Le drame se noue à l'acte III lorsque l'objectif est à portée et que tout le monde ne songe qu'à une chose : entrer à Tombouctou le premier. Les marins veulent y aller en bateau. L'armée de terre veut y aller à pied. Mais ce que veut surtout le lieutenant-colonel Bonnier, commandant supérieur local, c'est y entrer le premier. Les marins trouvent que "ça traîne". Enfreignant tous les ordres, sauf ceux heureusement très vagues du ministre de la Marine, le lieutenant de vaisseau Boiteux part seul avec ses

deux canonnières et dix-sept marins, et prend possession de Tombouctou qui part à marches forcées pour le rejoindre, parvient à Tombouctou le 10 janvier, inflige à Boiteux 45 jours d'arrêts pour insubordination et se fait massacrer par les Touaregs quelques jours plus tard avec 11 de ses officiers et 70 tirailleurs. Acte V : Joffre (le futur maréchal) arrive comme les carabiniers, prend la succession de Bonnier, rédige un rapport dans le style "*veni, vidi, vici*" et y gagne ses galons de lieutenant-colonel. Boiteux se suicidera quelques années plus tard. La controverse entre la Marine et l'Armée de terre au sujet de la prise de Tombouctou fera du bruit. Elle n'est pas close puisque si vous visitez le musée des Troupes de Marine à Fréjus, vous y verrez une vitrine attribuant la conquête de Tombouctou au lieutenant-colonel Bonnier. Epilogue : le lieutenant de vaisseau Hourst (celui du Yang-Tsé-Kiang) finira par obtenir gain de cause et descendra le Niger jusqu'à son embouchure, pour constater que le haut fleuve n'est navigable qu'entre Bamako et Gao. Ce n'est là que la trame du récit. La richesse de détails fait sa valeur. Au total, un exemple hélas assez typique des expéditions coloniales françaises avec leur mélange habituel d'héroïsme et de gâchis.

Ce livre a obtenu le premier prix des ouvrages historiques et le prix d'excellence 1992 de l'association des Arts et Lettres de France. Clair, très bien écrit et solidement documenté, il mérite amplement ces récompenses.

J.-J. BALLY



LASSAQUE (Jean), *Le croiseur "Emile Bertin", 1933-1959*. Marine éditions & réalisations, Bourg-en-Bresse, 1993 ; 100 pages, 103 photographies, 20 plans, coupes et schémas. Album 21 x 27.

L'*Emile Bertin* est un cas tout-à-fait particulier : dernier de nos croiseurs à être propulsé par quatre hélices, armé de trois tourelles triples de 152, il a été, avec ses 100 000 ch., le croiseur léger (5 900 tW.) le plus rapide de tous les temps (40 nœuds).

L'ouvrage comporte deux parties. La première est une étude historique ; participation du croiseur à la campagne de Norvège en 1940 ; son immobilisation en Martinique de 1940 à juillet 1943, sa présence aux combats qui ont suivi la percée d'Anzio (campagne d'Italie, mai 1944), au débarquement de Provence (15.08.44) et son action dans le Golfe de Gênes au sein de la Flank Force ; sa campagne en Extrême-Orient (les 24 et 25 mars 1946, entretiens à son bord, en baie d'Ha Long, Thierry d'Argenlieu/Ho Chi Minh) ; ses dernières années à l'Ecole de canonage à Toulon.

La deuxième partie a un caractère technique : emménagements du croiseur ; sa propulsion, son armement et les modifications apportées au bâtiment avant la guerre, puis au cours des refontes (particulièrement DCA, radars) de 1943 et 1945.

Cet album est un instrument facile à consulter pour qui s'intéresse aux éléments de la guerre aéronavale au milieu de notre siècle.

Raymond FRÉMY



LAUBIER (Lucien), *Vingt mille vies sous les mers*. Odile Jacob, Paris, mars 1992, 334 pages, 169 F.

Biologiste et écologiste marin, directeur à l'Institut français de recherche pour l'exploitation des océans (IFREMER), professeur à l'Institut océanographique, Lucien Laubier a écrit là un ouvrage de référence pour tous ceux qui cherchent à replacer dans leur cadre historique les diverses étapes de la conquête de l'univers océanique : qu'il s'agisse :

- des premières conquêtes, de l'Antiquité à la deuxième moitié du XIX^e siècle ;

- de l'essor de l'océanographie à partir des premières années du XIX^e siècle, mais accéléré à partir du début du XX^e siècle ;

- de la conquête des grandes profondeurs, balbutiement dans les années 1920 et qui ne démarre véritablement qu'il y a à peine plus de quarante ans avec les premiers bathyscaphes ;

- de sauvetages et guerre sous-marines, qui ne se développent qu'à partir du début de notre siècle ;

- de l'océan profond vecteur de la communication du premier câble télégraphique sous-marin à l'été 1850 au câble sous-marin à fibre optique de nos jours, concurrent et complément du satellite ;

- des richesses des grands fonds qui, à part la pêche, ne sont l'objet que d'un soupçon en 1874 (découvertes des premiers nodules polymétalliques), mais dont les recherches qui les concernent n'ont vraiment pris de l'élan qu'à partir de 1960 ;

- de l'écosystème abyssal, dont l'étude a conduit à la découverte des "oasis des profondeurs" et de certaines

"sources de la vie", mais dont les premières observations ne remontent qu'en 1974 et qui n'est vraiment abordée de manière significative que depuis une dizaine d'années.

Chaque chapitre donne en outre le point actuel auquel on est parvenu dans le domaine considéré et, si l'ouvrage demande une lecture attentive (en particulier les pages traitant d'océanographie biologique), on en est largement récompensé par la somme de connaissances qu'il permet d'acquérir sur l'océan et sur son rôle majeur dans la vie de notre planète et dans celle du genre humain.

Rémond FRÉMY



LEPELLEY (Roger), *Frégates dans la tourmente (1812-1814)*. Edité par l'auteur, 15 La Roseraie, 78000 Versailles, mai 1993. 516 pages, 15 x 22 dont 76 pour 21 annexes (parmi lesquelles une sur l'organisation des équipages de la Marine impériale et le rapport de Decrès du 13.11.1812 sur les projets de l'Empereur) ; 109 illustrations dont 51 cartes et plans.

Roger Lepelley a une passion pour les frégates françaises de l'ère napoléonienne. C'est aux vingt-quatre d'entre elles envoyées de 1811 à 1812, par divisions de deux, faire la course en Atlantique à partir de nos côtes qu'il applique cette fois son intérêt. Il écrit ici leur histoire à partir des ordres de mise en condition (achèvement de la construction, armement), des instructions d'opérations (verbeuses, contraignantes et irréalistes) et des compte-rendus de mission ainsi que des correspondances

échangées à leur sujet. Les longues – et parfois intégrales – citations de ces documents figurant dans l'ouvrage montrent parfaitement les difficultés rencontrées :

- pour achever la construction de certaines de ces frégates et recréer les autres (manque d'approvisionnements, jours de travail des arsenaux réduits parfois à trois par semaine faute de pouvoir payer le salaire des ouvriers) ;

- pour leur constituer un équipage ;
- pour, une fois armées, les entraîner, mais sans pouvoir sortir des rades ou des estuaires de leur port d'armement ;

- pour les approvisionner en vivres, matériels et munitions pour des croisières de six mois ;

- pour appareiller enfin en essayant de profiter des mauvais temps d'automne pour déjouer la croisière anglaise en blocus devant nos ports.

Ensuite, dans les gros temps d'hiver, que d'avaries restreignant l'efficacité de ces frégates, en particulier bris de mâtures et de vergues dus à la mauvaise qualité des bois employés. Sans parler des pertes comme celle du *Rubis* aux îles de Loos, conséquence du mauvais état des câbles livrés à l'armement. Comment, aussi, ces frégates auraient-elles pu affronter avec succès leurs homologues anglaises plus rapides, et à l'armement plus puissant, dans des combats qu'elles n'avaient pu éviter faute de vitesse ? Sur dix-sept frégates sorties de nos ports pendant le dernier hiver de l'Empire, neuf durent amener !

Enfin, malgré l'habileté et l'ardeur des commandants (dont Bouvet, sur l'*Aréthuse*, et Roussin, avec la *Gloire*, pour ne citer qu'eux), quelles maigres prises : à peu près uniquement des petits bâtiments (en grande majorité des brigs de 50 à 180 tonneaux), et, à

part quelques Anglais, tous espagnols ou portugais, voire américains.

Quand parvenu au terme de sa lecture on referme l'ouvrage, on ne peut s'empêcher de déplorer l'erreur de conception de la part de l'Empereur, l'erreur de commandement de la part de son ministre Decrès – et au fond sa duplicité – qui leur auront fait embarquer d'aussi braves gens sur de tels bateaux pour des aventures vouées à l'échec et pour un résultat qui, quoi qu'il pût advenir, ne pouvait avoir aucune influence sur l'issue de la guerre ni sur le sort de l'Empire.

Raymond FRÉMY



LIMONIER (Charles), *Les 110 ans de la Havraise péninsulaire – Histoire de la flotte*. Marseille, P. Tacussel, mai 1992, 398 pages, 21 x 27, 420 F.

La "Havraise" est connue pour s'être illustrée de 1882 à nos jours dans les liaisons maritimes et commerciales de la France avec et dans l'Océan Indien. Les premières pages de l'ouvrage en retracent succinctement l'origine et indiquent comment, au fil des âges, elle a adapté ses structures aux besoins de l'époque ; elles disent aussi la façon dont la "Havraise" et ses navires ont traversé les guerres 14-18 et 39-45.

Après un tableau donnant, sur 13 pages, la liste, arrêtée au 1^{er} juillet 1991, des 127 navires composant ou ayant composé la flotte (dates importantes, caractéristiques principales), le corps de l'ouvrage consacre à chacun de ces navires une fiche de 1 à 6 pages donnant :

- port d'attache,
- origine,
- caractéristiques détaillées et leurs modifications au fil du temps,
- lignes desservies au cours de la carrière du navire,
- événements marquants de cette carrière (avec, à l'occasion, citation de rapports de mer), par exemple :
 - sauvetage du cargo mixte *Ville-de-Marseille*, victime d'un cyclone à Tamatave le 3 mars 1927,
 - l'abordage dans la nuit du 23 juillet 1969, dans le sud-est de Porquerolles, du cargo mixte *Ville-de-Majunga* avec le pétrolier norvégien *Silja*, (le bruit et la lueur de l'explosion avaient été perçus jusqu'à Toulon).

- la participation de cinq navires de la Compagnie aux transports de l'opération "Daguet", 1990-91.

De nombreuses photographies et de nombreuses, elles aussi, illustrations de Roger Chapelet et Pierre Arata complètent fort heureusement l'intérêt documentaire de l'ouvrage.

Raymond FRÉMY



MANCERON (Gilles), *Segalen*. Ed. J.-C. Lattès, 1992. br. 595 p., photos, index, 199 F.

Rien de plus enrichissant qu'une bonne biographie, surtout lorsqu'on en connaît mal le sujet. Ignorance que l'on peut avouer sans honte car Victor Segalen appartient à cette race d'hommes dont les idées et les goûts furent très en avance sur leur temps, au point que soixante-douze ans après sa mort, cet "annonciateur de la nouvelle Renaissance" reste encore à découvrir.

Hasard ? Destin ? En six mois, ce jeune médecin frais émoulu de l'Ecole de Santé navale a découvert Gauguin et la Chine, les deux phares qui ont guidé sa vie. Heureuse époque où le 747 n'existait pas et où pour rallier Tahiti, on franchissait l'Atlantique en Paquebot, puis les Etats-Unis en chemin de fer (avec un crochet pour voir les chutes du Niagara) et où l'on attendait un mois à San Francisco le bateau * qui vous emmènerait à Papeete. Au total, presque quatre mois de voyage. A l'arrivée, on lui tint à peu près ce langage : "Il paraît qu'un certain Gauguin, un fou qui peint des chevaux roses, vient de mourir à Nuku Hiva. Voulez-vous être assez aimable Monsieur Segalen pour vous rendre sur place et nous ramener les quelques croûtes et bois sculptés obscènes que cet individu a laissés en mourant. Nous les vendrons aux enchères pour payer ses dettes". Là où cesse le hasard, c'est lorsque Segalen a le flair de trouver beaux des "déchets" et de consacrer ses économies à en racheter les trois-quarts. Mais chance à nouveau lorsque quelque temps plus tard son bateau perd une hélice en partant de Bombay pour lui donner le temps d'étudier le Bouddhisme.

Ce personnage étrange affamé d'exotisme et voyageur infatigable n'aimait pas la mer : "Vraiment, la pleine mer est bêtasse. Elle ne vaut que parce qu'elle nous conduit ailleurs". Contempteur acharné de tous les prosélytismes européens, anti-colonialiste avant la lettre, il l'était sans doute moins qu'il ne le croyait lui-même. Comment expliquer qu'à San Francisco, émerveillé par Chinatown, ce médecin n'ait pas remarqué les extraordinaires pharmacies chinoises (qui existent toujours) et qu'il ne

se soit jamais intéressé à cette facette de la culture chinoise qui est sans doute la plus différenciée de la nôtre ?

Lisez ce livre. Il est bien fait. Et Victor Segalen est un futur grand écrivain.

* Ce bateau s'appelait *Mariposa*. Le nom est resté. Le paquebot qui assure la ligne San-Francisco – Tahiti s'appelle toujours *Mariposa*. Il est localement surnommé "Ménopausa", ses passagers étant en majorité des passagères, américaines, riches et d'un âge certain. Ce ne sont plus les Vahinés qui le prennent d'assaut lorsqu'il arrive à quai, mais des Tanés.

J.-J. BALLY



MARTINANT DE PRÉNEUF (Jean), *Les officiers de marine pendant la Seconde Guerre Mondiale. Honneur et service*. Mémoire de maîtrise d'Histoire présentée à l'université de Paris X-Nanterre en 1992, 140 pages dactylographiées 21 x 29,7 dont 5 pages de "sources et bibliographie", 30 pages d'annexes.

Petit-fils du commandant du *Boulonnais* mort pour la France à Casablanca le 8 novembre 1942 en ralliant son torpilleur pour le faire appareiller vers le combat, Jean Martinant de Préneuf a voulu essayer de comprendre le pourquoi et le comment des attitudes et des comportements des officiers de marine qui se sont trouvés à l'époque devant des choix douloureux. D'où cette étude sur le sens de l'honneur et celui du devoir des officiers de marine d'active et sur leurs manifestations au cours des vicissitudes qu'ont affrontées notre Patrie et notre Marine pendant ces années-là. L'auteur ne s'est pas borné à

puiser aux archives de la Marine à Vincennes ni à consulter l'abondante bibliographie qu'il a pu avoir sous la main. Il a voulu, en plus, avoir recours au témoignage et il a pu le faire à l'aide d'un questionnaire auquel l'AEN (Association amicale des anciens élèves de l'Ecole navale) a bien voulu recommander à ses membres de répondre. 1 037 questionnaires ont été envoyés. Il y a eu 396 réponses, complétées par une série d'entretiens méthodiques d'une durée de deux heures environ avec une trentaine d'officiers.

Les têtes de chapitre indiquent bien le sens de la recherche de Préneuf : "L'éducation de l'honneur", "Paroles d'honneur", "Le champ d'honneur", "L'honneur de servir". Tout ce qui en résulte est très honnête, fidèle et impartial. On reste toutefois sur un certain sentiment d'insatisfaction qui provient sans doute de la difficulté à traiter un sujet dans lequel entrent tant d'éléments subjectifs. Comment rétablir la perception des situations de catastrophe dans lesquelles les choix ont dû être prononcés ? Comment, au même âge qu'avaient alors leur acteurs, se reporter au cœur d'événements survenus cinquante ans plus tôt ? Quand, dans le même laps de temps, environnement géo-politique et géostratégique, conditions de vie, liaisons et transports, moyens de communication et d'information (délai passant, pour la communication d'une nouvelle, du mois ou de jours à l'instantanéité que permet le satellite) sont passés par une révolution à nulle autre pareille et en aussi peu de durée ?

Raymond FRÉMY

MOLLAT DU JOURDIN (Michel), *L'Europe et la Mer*. Seuil, coll. Faire l'Europe, Paris, mars 1993, 350 pages, 140 F.

Quel fut, quel est, quel sera le rôle de la mer dans l'aventure européenne ? Tel est le sens de la démarche que l'auteur se propose et dont il va développer le processus en deux parties :

- 1^{re} partie : L'Europe et la mer dans l'espace et dans le temps ;

- 2^e partie : L'Europe et la mer dans la société des hommes ;

- et en conclusion sous forme d'interrogation : "Et maintenant ?" (cette conclusion est datée de décembre 1990, il y a 2 ans et demi).

L'ouvrage comporte 18 illustrations, cartes et graphiques. Il se termine sur un index des noms de lieux et de personnes de 12 pages (sur deux colonnes) suivi d'une bibliographie présentée sur 6 pages.

Raymond FRÉMY



PETIET (Claude), *Ces Messieurs de la Religion, ou l'Ordre de Malte au XVIII^e siècle*. France-Empire, 1992, br. 323 p., bibliog., 140 F.

L'Ordre de Malte a engrangé au fil des siècles un tel capital de prestige que près de deux cents ans après qu'il eût été dépossédé de son île, son souvenir demeure dans l'imaginaire du grand public sous la forme d'un mythe puissant teinté de romanesque. C'est pourquoi il faut lire ce livre car la réalité dépasse de beaucoup la fiction. Clair, documenté et bien écrit, il dresse un tableau très fouillé de ce qu'était l'Ordre des chevaliers de l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem au XVIII^e siècle. Tout y est :

historique, organisation, fonctionnement, missions, recrutement des chevaliers, vie à bord des galères, etc.

L'Ordre de Malte était à lui tout seul dit la préface "ce que sont de nos jours l'ONU, l'UNESCO, l'OMS, la Croix-Rouge et le Conseil de l'Europe". A cet inventaire, on serait tenté d'ajouter l'OTAN et l'UEO, mais en beaucoup mieux. Avouez qu'il était bien commode pour les cours européennes de faire protéger leur flanc sud par une force maritime souveraine que l'on pouvait désavouer si la conjoncture diplomatique du moment l'exigeait (ce dont la France ne s'est pas privée, traditionnellement alliée de La Porte) et qui par surcroît ne leur coûtait rien puisqu'elle s'autofinçait sur la course et sur le revenu de ses filiales. Car l'Ordre était aussi une multinationale très sagement administrée qui à la veille de la Révolution possédait 671 commanderies éparpillées sur le continent. Une multinationale à la gestion très moderne puisque pour tenir la main à cet éparpillement, elle avait inventé l'audit.

Cette république d'aristocrates a toujours été un asile pour les caractères hors série. Le livre donne quelques exemples de carrières de chevaliers qui sont autant de romans. Elle était aussi pour la France une pépinière de marins compétents parce que sélectionnés au mérite, ce qui n'était pas tellement courant à l'époque. Leur passage dans la marine royale devait d'ailleurs leur poser quelques problèmes d'adaptation car leur vocabulaire maritime était vraiment très particulier. Mais pour la valeur, ils n'avaient rien à apprendre. Dans l'Ordre, il était très mal vu de ne pas vaincre. Les historiens ont-ils jamais songé que l'attaque éclair de Suffren à La Praya et la manière dont il a mené sa campagne aux Indes

étaient peut-être tout simplement le réflexe instinctif d'un chevalier de l'Ordre, bien plus que le fruit de savantes cogitations tactiques ?

A partir du milieu du siècle, le bel édifice se lézarde, gangrené par les idées nouvelles, ruiné par la perte de ses revenus et déjà convoité par plus d'un. Bonaparte n'a fait que précipiter les choses. Il vole le trésor, l'Angleterre volera l'île. Le Tsar n'héritera que du Grand Maître dont il finira par usurper le titre et Naples, qui voulait tout, n'aura rien. Qu'en est-il aujourd'hui ? L'Ordre a survécu à ce gâchis, plus que jamais fidèle à "l'idéal de don à l'humanité qui n'a jamais cessé de guider ses pas". Il existe et il est toujours souverain. L'île de Malte a présenté sa candidature à la CEE. L'OTAN a créé le 30 avril 1992 une force navale permanente désignée Stanavformed, basée à Naples... pour protéger son flanc sud. Au moment où l'Europe, incapable d'identifier le ciment dont elle a besoin pour assembler ses pierres fait semblant de croire qu'un bon crépi appliqué par des plâtriers en col blanc suffira à éviter l'écroulement à la moindre secousse, ce livre donne à réfléchir.

J.-J. BALLY



PORTUGAL (Analyse d'ouvrages en portugais reçus par la CFMM) : ALBUQUERQUE (Luis de) et MADEIRA SANTOS (Maria Emilia) (Sous la direction de), *Historia Geral de Cabo Verde*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1990, vol. 1, in 8°, 369 pages.

Auteurs : Angela DOMINGUES (Portugal), Antonio CORREIA e SILVA (Cabo

Verde), Ilidio do AMARAL (Portugal), Iva Maria CABRAL (Cabo Verde), Luis de ALBUQUERQUE (Portugal), Maria Emilia MADEIRA SANTOS (Portugal), Maria Manuel TORRAO (Portugal).

Sommaire : Découverte des îles du Cap Vert (p. 23-124) ; Peuplement et formation de la société (p. 125-178) ; Espace, écologie, et économie interne (p. 179-236) ; Activité du commerce du Cap Vert : organisation, fonctionnement, évolution (p. 237-346) ; Les premiers temps de l'histoire de l'archipel (p. 347-370) ; Naissance d'une société, préteur-armateur (p. 371-430).

Table des abréviations, bibliographie (p. 447-456) ; index ethnographique, géographique et onomastique (p. 457-469) ; deux notes sur la Bretagne ; index des gravures (p. 471-472) 24 figures ; index analytique (p. 473-478).

- Vol. 2, Corpo documental, in 8°, 369 pages.

Index sistematico : plusieurs pièces font mention de draps de Bretagne. On ne trouve rien en ce qui concerne la France ni l'Angleterre.

Le Cap Vert devint dès la première moitié du XVI^e siècle, un centre d'importation des esclaves noirs avant de devenir dans la seconde moitié le centre de leur regroupement à destination du Brésil et des Antilles.

Centro de Estudos de Historia e de Cartografia Antigua

223 - MADEIRA SANTOS (Maria Emilia), *João Pereira Dantas um homem da expansão europeia*.

Dantas, après avoir été en poste au Levant, en Asie et en Afrique, fut envoyé en qualité de diplomate à Paris de 1557 à 1569 d'où il assura un service de renseignements au profit du roi du Portugal.

Ses observations quant à l'opportunité de modifier le trajet et les dates de départs de voyages de l'Asie vers l'Europe prévoyant d'établir des places fortes capables d'assurer la sécurité de la route, en particulier au Cap, furent, semble-t-il, reprises par les Hollandais à partir de 1662.

A Paris, il recevait des informations de commerçants obligés d'origine portugaise qui, devenus français, circulaient facilement en Orient dans le cadre des accords entre la Turquie et la France. En 1563, il était averti, via Venise, d'achat importants de bois destinés à la construction de galères pour les Turcs. (D'après Biblioteca de Ajuda, Ms 49-X-9). Il obtient également des informations précises sur le Royaume d'Achem via Istamboul où une ambassade de ce royaume s'est rendue pour demander de l'aide contre les Portugais. Ces informations se retrouvent sur l'atlas de Vaz Dourado en 1568. Il assure que la cour de France estimait que l'information et l'action outre-mer devait être le fait des particuliers...

225 - FREITAS FERRAZ (Maria de Lourdes de), *Emigração Madeirense para o Brasil no século XVII*.

Etude des flux migratoires, quelques reproductions de vues de Madeire.

226 - MADEIRA SANTOS (Maria Emilia), *Rotas Atlânticas o caso da Carreira de S. Tomé*, Lisbonne, 1990.

Etude et carte des routes pratiquées entre le Cap Vert, S. Tomé, le Bénin, le Mina et les Antilles, au milieu du XVI^e siècle. Du rôle de S. Tomé dans le contrôle du monopole royal du commerce.

227 - VEIRA (Alberto) et GASPARD RODRIGUES (Victor Luis), *A administração do Município do Funchal (1470-1489)*, Lisbonne, 1990.

Liste des titulaires des postes administratifs importants dans l'île.

228 - AGUIAR CARDOSO CORREIA E SILVA (Antonio Leão de), *A influencia do atlântico na formação de portos em Cabo Verde*.

229 - FREITAS FERRAZ (Maria de Lourdes de), *A cidade do Funchal na 2^o Metade do século XVIII-Freguesias urbanas*, Lisbonne, 1990.

Statistiques des naissances, mariages et sépultures entre 1750 et 1799. Esclaves et expatriés font l'objet de décomptes séparés.

Commandant Hubert MICHÉA



VERCKEN (Roger) (vice-amiral), *Histoire succincte de l'Aéronautique navale*. Préface de l'amiral Coatanea, chef d'état-major de la Marine. Edité par l'Association pour la recherche de documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique navale (ARDHAN), 3 avenue Octave Gréard, 75007 Paris, juin 1993, 70 F + 20 F d'envoi. 170 pages dont 5 de "bibliographie sommaire" et une annexe de 10 pages sur "l'identification des formations et le marquage des aéronefs de l'Aéronautique navale".

De nombreux ouvrages et écrits ont déjà paru sur ce sujet. Mais s'agissant de vues particulières ou, au plan général, de vues déjà anciennes, il manquait à cette histoire un précis la présentant sous une forme claire et concise. L'amiral Vercken y parvient en 9 chapitres traitant successivement :

- Les origines et la naissance de l'Aéronautique maritime (1911-1914).
- La première guerre mondiale (1914-1918).
- L'entre-deux guerres (1919-1939).
- La seconde guerre mondiale (1939-1945).
- La renaissance de l'Aéronautique

navale de la fin de la guerre au début des années 60.

- Les opérations d'outre-mer de 1945 à 1963.
- L'Aéronautique navale de 1963 à 1992.
- Les opérations d'outre-mer de 1963 en 1992.

Bien sûr, comme le laisse supposer son titre et ainsi que le reconnaît volontiers son auteur, cette histoire n'est ni complète ni exhaustive. Mais, sous un faible volume, l'ouvrage rend parfaitement compte de la façon dont au cours de ses quatre-vingts ans d'existence, l'Aéronautique navale, pour remplir toutes les missions qui lui ont été confiées, a su s'adapter, passant du ballon et de l'hydravion côtier de la Guerre de 14 aux grands hydravions multimoteurs de recherche et d'éclairage des années 30 à 50, puis à l'aviation de patrouille maritime d'aujourd'hui ; de l'aviation embarquée du "Béarn", (qui servit glorieusement en 40, mais à terre) aux porte-avions de nos jours et à leurs aéronefs ; et de l'hydravion catapultable des croiseurs de l'entre-deux guerres aux hélicoptères de nos frégates actuelles.

Evolution des matériels, formation des personnels suivant les époques, constitution des sections, escadrilles et flottilles avec des tableaux de situation en 1939, 1946, 1963 et pour finir au 01.08.92, tout y est, y compris bien sûr l'énoncé de toutes les opérations auxquelles a participé notre Aéronautique navale.

Telle quelle cet histoire succincte se présente donc comme un excellent aide-mémoire et comme un guide pour le chercheur, mais aussi comme un aimant pour qui aurait le désir d'enrichir ce travail au profit de l'ARDHAN.

Raymond FRÉMY



VERGÉ-FRANCESCHI (Michel), *Abraham Duquesne - huguenot et marin du Roi-Soleil*. Préface de François Bluche. Editions France-Empire, Paris, novembre 1992, 140 F. 440 pages dont 21 pour 581 notes, 17 de sources et 9 de bibliographie, 15 d'annexes (dont états de services d'Abraham Duquesne, chronologie, corps des officiers de vaisseau au 1^{er} janvier 1677, etc.), 34 d'index des noms de personnes, et 5 d'index des noms de vaisseaux.

Au delà des exploits bien connus d'Abraham Duquesne (1610-1688) dans la Marine royale, de La Rochelle en 1628 et Guetaria en 1638 à Agosta et Palerme en 1676 ou Alger en 1682 et 83 ; au delà de son origine dieppoise, de ses activités dans le commerce maritime ou la course, de ses services auprès de la Reine de Suède ; au delà du fait qu'il ne put accéder aux plus hautes dignités auxquelles il aurait pu prétendre s'il n'avait été indéfectiblement huguenot, l'ouvrage de Michel Vergé-Franceschi – dont on sait le goût pour l'étude des officiers de vaisseau sous l'Ancien Régime – s'efforce de réparer l'oubli dans lequel étaient quelque peu tombées bien des facettes de la personnalité et des activités de celui que François Bluche qualifie de "héros sublime et grincheux".

Dépassant l'histoire des actions navales dans lesquelles il avait été engagé – rappelées ici cependant avec tout le détail et les précisions nécessaires, y compris la composition des escadres qui y avaient participé et le tableau de "qui" commandait quel navire – ce travail lève le voile sur la vie privée de Duquesne, ses origines familiales, son cadre de vie, la façon dont il menait ses affaires personnelles et

conduisait ses armements particuliers ; aussi sur sa recherche de terres et domaines – Monros, Le Buchet – tant comme symboles de réussite que pour l'apport des titres mobiliers plus ou moins liés à ces fiefs. A côté de l'homme à la fierté souvent ombrageuse, attaché à son rang au point de ne vouloir tenir d'ordres que de celui dont il tenait ce rang, le roi, conscient de sa compétence hors de pair au point qu'on peut penser trouver là l'origine de ses rivalités avec le chevalier Paul et ses insoumissions à Maillé-Brézé et d'Estrées, on redécouvre le grand expert maritime qu'il a été, allant négocier bois et vaisseaux en Suède pour la marine royale ou chargé de missions d'inspection des ports et littoraux français ; ou encore améliorant les défenses de Brest et Toulon et proposant un plan d'aménagement des arsenaux. Tant et si bien, qu'après avoir su donner des gages au bon moment (comme la prise des navires de la flotte particulière de Fouquet), il sera pendant de longues années, et malgré des disgrâces temporaires, appelé à participer aux décisions de Colbert.

Une telle présentation de cet homme issu du commerce et parvenu aux plus grands commandements de la marine de guerre de son temps illustre combien la carrière de Duquesne honoré de la confiance du Roi-Soleil, est l'image même du parcours accompli par la marine royale depuis Louis XIII et Richelieu jusqu'à Louis XIV et Colbert. Comme l'on comprend alors que, depuis la décision de Louis XVI en 1787 et jusqu'à la belle frégate de lutte anti-aérienne d'aujourd'hui, neuf bâtiments de notre marine de guerre aient porté le nom du grand marin qui, dans

une période foisonnante d'intrigues, de retournements et de vicissitudes, fut toujours, et jusqu'à sa fin, rester fidèle à son Roi et demeurer inébranlable dans sa Foi.

Raymond FRÉMY



WOODWARDS (Sandy) et **ROBINSON** (Patrick), *One Hundred Days, The Memoirs of the Falklands Battle Group Commander*. Naval Institute Press, Annapolis. MD., cartonné, 360 p., index, ISBN : 1-55750-651-5.

Si vous avez déjà lu la centaine d'ouvrages qui ont paru sur la campagne des Malouines de 1982 et que vous êtes saturé, lisez tout de même ce livre étonnant. Vous l'apprécierez d'ailleurs d'autant plus que vous connaissez mieux le sujet. Mais ne vous attendez pas à y trouver de pompeuses théories sur la guerre moderne, théories dont nous sommes si friands et qui font bâiller d'ennui nos voisins d'Outre-Manche. L'amiral Woodward qui fut le commandant en chef de la force navale chargée de mettre à terre l'armée de reconquête se contente de raconter jour par jour ce qu'il a vécu : ses problèmes, ses incertitudes, ses craintes, ses instants de désespoir même devant tant d'ennemis ensemble conjurés : les Exocet, les canons de 203 du *Belgrano*, le mauvais temps, le calendrier, la distance, l'absence de bases, les défaillances de son matériel, les *Rules of Engagement*, son commandant en chef à Northwood parfois, et naturellement les médias. Son ministre même l'a déjà désigné comme victime expiatoire : "Lorsque tout cela va tourner au

vinaigre, je veux avoir quelqu'un de suffisamment important à saquer". On note à ce propos que dans la recension du même livre parue dans la *Revue stratégique* (n° 54, p. 292), Sir James Cable fait dire au ministre : "Si tout tournait au vinaigre...". Or, le texte original (p. 94) dit ceci : "When - not if - it all goes sour...". Le "not if" étant de la plume de Woodward, la différence est de taille.

Le ton du récit est vivant, alerte, passionné, teinté d'un humour incisif qui n'épargne personne. Pendant la campagne, l'amiral Woodward a tenu chaque soir un journal intime et son livre en reproduit de larges extraits. Ces notes rédigées "à chaud" sont plus proches des Confessions de Rousseau que de Clausewitz, d'où une dimension humaine que l'on n'est pas habitué à trouver dans les mémoires d'un commandant en chef. "Je n'arrive pas encore à imaginer une issue plausible à cette guerre..." écrit-il le 12 juin (p. 324). "Si [le général Menenez] avait tenu dix jours de plus et cela lui était facile, c'est nous qui étions f..., pas lui" (p. 336).

L'épisode du *Belgrano* (p. 149) mérite d'entrer dans les annales de toutes les écoles de guerre. Woodward n'a pas autorité sur les sous-marins d'attaque qui dépendent directement de Londres. Comment faire comprendre à Londres, dans la nuit du samedi au dimanche qui plus est, qu'il est absolument impératif de couler immédiatement le *Belgrano* ? Sa solution tient dans un message de trois mots.

Pendant ces cent jours, l'amiral Woodward a donc connu toutes les angoisses, sauf une : il n'a jamais éprouvé le moindre doute quant à son aptitude à mener à bien cette folle

entreprise que tout le monde jugeait impossible sauf la *Royal Navy*. C'est pourquoi peut-être, par un curieux mélange de modestie et d'orgueil, il a ouvert dans son récit une parenthèse d'une cinquantaine de pages pour nous donner un résumé de sa carrière avant sa désignation surprise comme chef de l'expédition. Ce flash-back ne rompt pas l'unité du livre bien au contraire car on comprend que le succès vient de loin. A treize ans déjà, sur les bancs du collège naval où on lui enseignait l'histoire, on ne cherchait pas à lui inculquer que les Jervis, Nelson, Fisher et autres Cunningham sont des héros, mais plutôt qu'ils sont des exemples et une source d'émulation, car "les escadres de Sa Majesté ont toujours été commandées par des hommes de leur trempe" (p. 26). Nuance. Depuis toujours, la *Royal Navy* élève des purs sangs que le moment venu elle envoie courir et gagner le Grand Steeple, à cent contre un s'il le faut.

J.-J. BALLY



Cette revue à été composée en Palatino corps 10 et 9
et imprimée sur les presses de S.P.M.

dépôt légal : octobre 1993

Imprimé en France

AGENDA MARITIME OCTOBRE - NOVEMBRE - DÉCEMBRE 1993

I. Comité de documentation historique de la marine

- 12 octobre : Mme Duvoux-Hourst
- L'exploration de la vallée du Yang-Tsé-Kiang par le commandant Hourst.
- 16 novembre : Mme Faessel
- Connaissance et diffusion du mythe de Tahiti dans la littérature française au XVIII^e siècle.
- 14 décembre : Amiral Estival
- Deux théoriciens de la guerre navale : Darrieux et Daveluy.

II. Séminaire Michel Mollat du Jourdin, Christiane Villain-Gandossi

Typologie des sources d'histoire maritime
et refonte du *Glossaire nautique* (Jal),

- 17 novembre, 14 h-15 h 30 : Daniel Panzac,
- La puissance maritime ottomane à la fin de l'Empire.
- 15 décembre, 14 h-15 h 30 : Alain Rouaud,
- Le glossaire nautique arabe.
En Sorbonne, E.P.H.E.S.S., escalier E, 1^{er} étage, salle Delamare.

III. Archéologie navale médiévale et post-médiévale

(sous la direction de Jean Boudriot, architecte, et Erich Rieth,
chargé de recherche au C.N.R.S.)

- 11 octobre : J. Boudriot
- L'alimentation à bord des vaisseaux royaux. 1
- 18 octobre : J. Boudriot
- L'alimentation à bord des vaisseaux royaux. 2
- 15 novembre : J. Verne
- Une aimable marine ; la flotille de Versailles.

22 novembre : J. Boudriot

- Un document ignoré : les planches du manuscrit de Bigot de Morogues. 1748.

29 novembre : Dr Y. Romieux

- Scorbut et dysenterie lors de l'expédition en Terre-Adélie, 1837-1840.

6 décembre : R. Burlet, E. Rieth

- Restitution du gréement de la nave de 400 toneladas d'après D.G. de Palacio (1457).

13 décembre : E. Rieth

- L'épave médiévale de Culip VI (Espagne). Analyse des structures.

20 décembre : J. Boudriot, E. Reith

- L'apport du modèle en architecture navale.

Toutes ces séances sont prévues avec la projection de nombreuses diapositives. Les séances ont lieu le lundi à partir de 18 heures au Musée de la Marine (entrée porte de la conservation, côté jardin).

IV. Séminaire de recherche
Professeurs Jean Meyer et André Zysberg
Année universitaire 1993 - 1994, 1^{er} trimestre

Science, technologie et société maritimes. XVI^e au XIX^e siècle.

05 novembre : Séance réservée aux étudiants de maîtrise.

12 novembre : Jean Boudriot : "Initiation à la notion de navire de guerre et de navire au commerce".

19 novembre : Jean-Paul Duviols : "Connaissance côtière de l'Amérique espagnole par les Européens".

26 novembre : Virginie Serna : "La Marne, le patrimoine fluvial et l'occupation des sols".

03 décembre : André Zysberg : "L'entreprise anglaise sur Cherbourg pendant la guerre de Sept Ans".

10 décembre : Sylviane Llinares-Créteur : "Les artisans du gréement : cordiers, voiliers et mâteurs au XVIII^e siècle".

17 décembre : Madeleine du Chatenet : "L'amiral de Traversay et les expéditions polaires russes au début du XIX^e siècle".

Programme susceptible de quelques modifications ultérieures. Les séances se tiennent chaque vendredi matin de 11 h à 13 h (nouvel horaire) en Sorbonne, université de Paris IV, 1 rue Victor Cousin, 75230 Paris Cedex 05, escalier G, un étage et demi, salle 331.

Chronique d'histoire maritime

SOMMAIRE

Nouvelles maritimes

Délégation Méditerranée

Boulogne-sur-Mer

Liverpool

Marseille

Marennes

Concarneau

Istanbul

Manifestations 1993-1995

Paris (ENS)

Rochefort

Paris (Chaillot)

Montpellier

Paris (Sénat)

Perth

Lorient

France

Detroit

Monaco

Boulogne-sur-Mer

Montréal

Études

Le Musée de la Marine,
programme et perspective
par l'amiral François Bellec

Compte-rendus

Agenda maritime

ISSN 0243-6671

