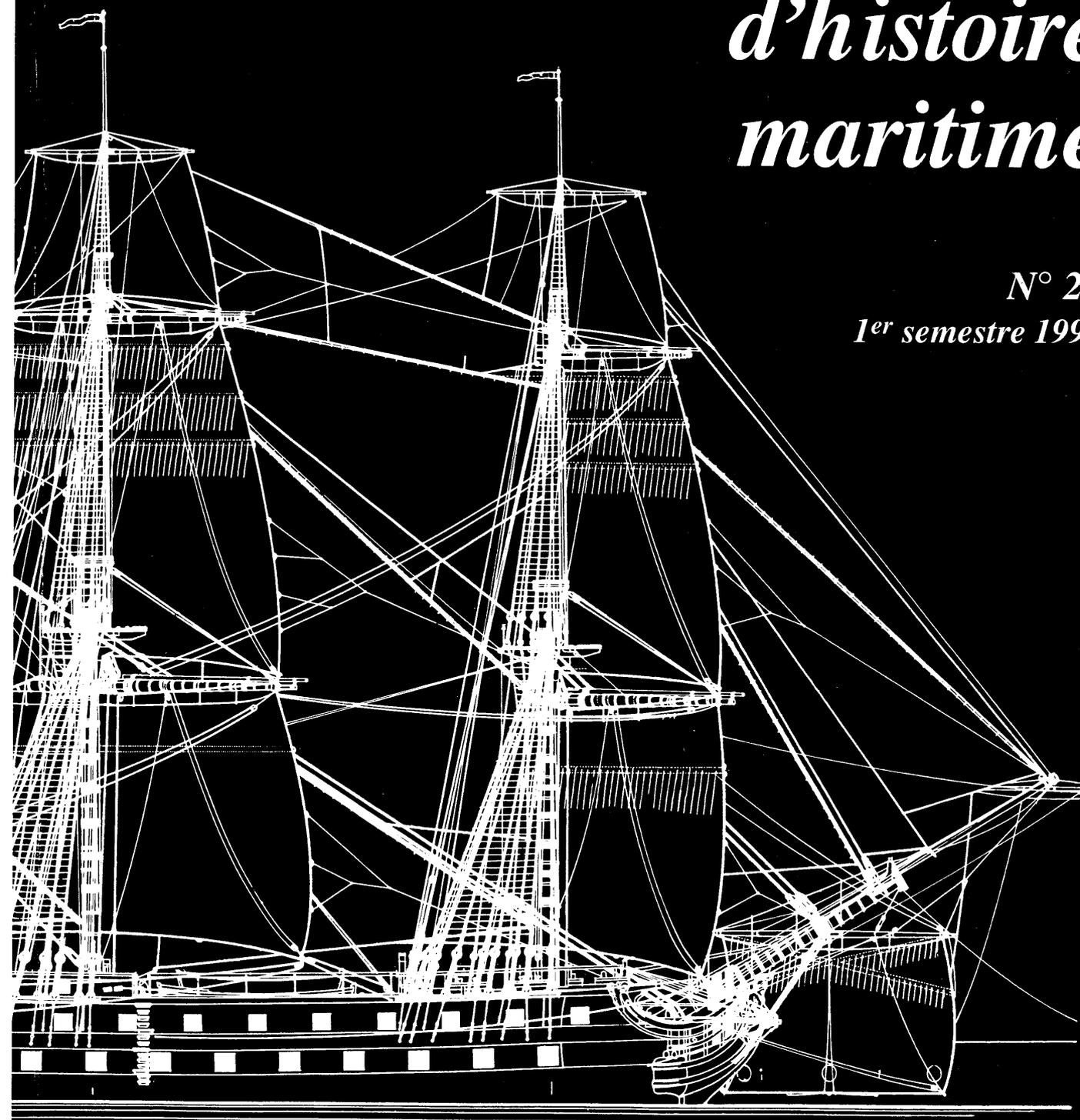


Chronique d'histoire maritime

N° 29

1^{er} semestre 1994



Commission française d'histoire maritime

COMMISSION FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME

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

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 : Philippe Masson, président du Comité de lecture
Michel Vergé-Franceschi, rédacteur en chef des publications
Secrétaire général : Eric Ledru
Trésorière : Cristina Baron
Administrateurs : François-Emmanuel Brézet, Christian Buchet, commandant Louis Durteste, amiral Raymond Frémy, Raymonde Litalien, amiral Michel Georges Ortscheit, Michèle Polak, Christiane Villain-Gandossi.
Commissaire aux comptes : Gérard Kauffmann.

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, mars 1994
ISSN : 0243-6671

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

Cotisation CFHM et abonnement *Chronique* : membre actif : 220 F, étudiant : 110 F.

SOMMAIRE

Le mot du président par l'amiral Jacques Chatelle	5
Éditorial par Michel Vergé-Franceschi	9
NOUVELLES	
In Memoriam	13
Philippe Masson à l'honneur	13
Les membres de la CFHM à l'honneur	15
Promotions	15
Prix littéraires : Prix du jeune historien de la CFHM, Prix ACORAM 93, Prix <i>Neptunia</i> 93, Prix spécial du jury de la Fondation Napoléon	17
Thèse : Le "Plan Tirpitz" par le commandant F.-E. Brézet	18
La Lettre de Méditerranée	20
ESSAIS	
Histoire ancienne et médiévale : Anciens ports lagunaires entre Rhône et Vidourle de l'Antiquité au Moyen Age , par Jean Cabot, professeur émérite des universités (CFHM Méditerranée)	23
Histoire moderne : Graffiti anglais des prisons maritimes françaises des XVII^e et XVIII^e siècles , par Luc Bucherie, docteur d'Etat, (CFHM Paris)	37
PUBLICATIONS	
Service historique de la Marine à Vincennes	45
Ouvrages et revues reçus par le secrétariat général	45
Annonces de parutions et comptes rendus	46
Agenda : manifestations d'hier et de demain	63
Séminaires parisiens	66
Annuaire (supplément)	69

LE MOT DU PRÉSIDENT

Le conseil d'administration, issu des élections du 7 décembre dernier, a été à nouveau profondément remanié, huit de ses membres n'étant pas rééligibles. Je voudrais, ici, commencer par remercier ceux qui, pendant quatre années, ont bien voulu se dévouer au profit de notre Commission et, en premier lieu, notre ancien secrétaire général qui a rempli avec dévouement une tâche que l'absence de support logistique rendait particulièrement difficile.

Mais nos statuts commandent, et si les "Anciens" ont vu partir ceux dont le mandat n'était pas renouvelable, ils n'en n'ont pas moins accueilli avec un très vif plaisir ceux que vous avez appelés à les remplacer.

Depuis, notre conseil d'administration s'est réuni à deux reprises: une première fois pour procéder – conformément aux modifications apportées à notre règlement intérieur et approuvées par l'assemblée générale – à l'élection de notre bureau, la seconde fois pour définir la politique qu'il entendait mener pendant ces deux années à partir d'un budget prévisionnel rigoureux établi selon les recommandations de notre commissaire aux comptes.

Votre conseil d'administration a bien voulu me renouveler ainsi sa confiance, je l'en remercie, ainsi que tous ceux qui ont voté pour moi, Philippe Masson conservant pour sa part les fonctions de vice-président, Michel Vergé-Franceschi, représentant d'une nouvelle génération de jeunes et brillants historiens, l'a rejoint, remplaçant notre ami Jean-Pierre Busson que la maladie a cruellement éprouvé, et dont je tiens à rappeler ici tout ce que lui doit la Commission française d'histoire maritime. Enfin, Eric Ledru et Cristina Baron ont bien voulu accepter les responsabilités toujours délicates de secrétaire général et de trésorier au sein d'une équipe d'administrateurs aux compétences complémentaires.

Notre rédacteur en chef, dont les qualités ont pu être appréciées de tous, a été également reconduit dans ses fonctions après qu'ait été vérifié que rien, dans nos statuts, ne s'opposait au cumul de cette fonction avec une vice-présidence.

Dans la dernière *Chronique* j'exposais les principes qu'avait respectés la politique éditoriale du précédent conseil d'administration: priorité à la

Chronique, organe statutaire de liaison et d'information de la CFHM, dont la forme et la présentation actuelles semblent appréciées de la grande majorité de nos membres. Ensuite, et selon nos moyens financiers, aider à la publication d'un ouvrage collectif ou à celle des actes de colloques organisés avec une large contribution scientifique de notre Commission, ouvrages destinés à être distribués, comme la *Chronique*, gratuitement à tous nos membres.

Après avoir approuvé le budget prévisionnel pour 1994, le nouveau conseil d'administration a décidé de poursuivre dans cette voie : c'est ainsi que cette année chacun d'entre nous recevra les actes du colloque, *Les Normands et les Amériques, dix siècles de relations*, organisé conjointement par la Délégation Normandie et le Centre havrais de Recherches historiques. Un engagement semblable a été pris pour l'édition des actes du colloque que la Délégation Méditerranée prépare pour 1995.

Certains regrettent l'abandon de *Marins et Océans* qui permettait à chacun de s'exprimer. Il nous a semblé, toutefois, que sur un plan scientifique, la publication des actes d'un colloque répondait mieux à la vocation, et faisait davantage pour le renom de la CFHM. Nous avons d'ailleurs évoqué ce point et explicité nos contraintes, notamment budgétaires, lors de l'assemblée générale.

Toutefois, et pour répondre au souhait manifesté, il a été décidé de reprendre dans la *Chronique* la publication des articles que voudront bien nous adresser les membres de la CFHM : c'est ainsi que vous trouverez dans ce numéro deux études d'histoire maritime.

Parlant budget, le conseil d'administration a également recherché quelles économies pouvaient être réalisées sur les frais généraux. Il a ainsi été décidé de ne plus envoyer les appels de cotisation séparément, mais de profiter de l'expédition de la présente *Chronique* pour y joindre le bulletin de renouvellement d'adhésion correspondant. Nous comptons sur votre compréhension, comme sur votre aide, pour mieux faire connaître notre Commission, et susciter de nouvelles adhésions.

Rappelant que la *Chronique* devait être à la fois l'œuvre de tous, et l'occasion de faire connaître à tous les activités des Délégations régionales, des Groupes de travail ainsi que celles des membres de la CFHM eux-mêmes, dans leurs travaux liés à l'Histoire maritime, je voudrais vous demander de répondre largement à l'appel de notre rédacteur en chef en lui faisant parvenir articles, informations, révisions, susceptibles d'être publiés dans notre prochain numéro. Vous trouverez déjà dans cette *Chronique* de nombreuses informations sur les activités, séminaires et colloques à venir, liste non exhaustive tant ces manifestations sont nom-

breuses, preuve que l'Histoire maritime est bien vivante dans notre pays. Nous comptons sur vous pour nous aider à la compléter au profit de tous.

Je ne voudrais pas manquer de signaler ici les distinctions qui viennent d'être décernées à deux membres de notre conseil d'administration: nomination de Philippe Masson au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur au moment où il quitte ses fonctions au Service historique de la Marine ; attribution de la mention Très Honorable à François Brézet pour la thèse de doctorat consacrée à la Marine de l'amiral Tirpitz qu'il a soutenue à la Sorbonne devant une assistance particulièrement nombreuse, dans laquelle on remarquait le général Spiedel, attaché de Défense de la République fédérale allemande.

Pour terminer – bien que l'année soit largement engagée – je voudrais vous présenter à tous mes vœux très chaleureux pour vous-même, vos familles et le succès de vos travaux de recherches en Histoire maritime.

Contre-amiral Jacques CHATELLE
Président de la Commission française
d'Histoire maritime

ÉDITORIAL

La Commission française d'histoire maritime et vos administrateurs travaillent beaucoup : après le dernier conseil d'administration du 22 novembre 1993 s'est tenue l'assemblée générale du 7 décembre 1993, puis le nouveau conseil d'administration s'est réuni le 12 janvier 1994 pour élire notamment le nouveau bureau : celui-ci est composé de notre président, l'Amiral Chatelle, brillamment réélu pour un second mandat, des deux vice-présidents Philippe Masson et moi-même, d'Eric Ledru, notre nouveau secrétaire général, et Cristina Baron a fait l'amitié à tous d'accepter de prendre en charge la responsabilité de notre commune trésorerie.

Au cours de ce même conseil du 12 janvier 1994, comme je l'annonçais dans la *Chronique* n° 28 du deuxième semestre 1993, j'ai proposé ma démission en qualité de rédacteur en chef des publications de la CFHM, mais le nouveau conseil m'a à nouveau unanimement désigné pour cumuler cette tâche avec l'une des deux vice-présidences, pour les deux années à venir. Il me faut donc tout d'abord remercier tous les membres de la C.F.H.M. qui ont désiré, à travers ce double choix, assurer la pérennité de la politique éditoriale qui a été suivie pendant les deux années précédentes.

Ces choix sont simples : 1) Poursuivre la publication de la *Chronique d'Histoire maritime* qui en est à son vingt-neuvième numéro en quatorze années d'existence. 2) Soutenir la publication d'un volume annuel réalisé collectivement et distribué gratuitement à chacun des membres de la Commission.

En 1993, cette politique a permis à chacun de nous de recevoir en échange de sa cotisation annuelle, deux *Chroniques* (n°27, 55 pages et n° 28, 80 pages) et *La France et la mer au temps des grandes découvertes*, ouvrage de 390 pages, réalisé par nos membres.

En 1994, la même politique permettra d'envoyer à chacun de nous, en échange de sa cotisation annuelle (portée à 220 F par l'assemblée générale du 7 décembre 1993, première augmentation depuis quatre ans, mais 110 F pour les étudiants), deux *Chroniques* (n° 29 et 30), et un ouvrage *Les Normands et les Amériques, dix siècles de relations*, actes du colloque organisé au Havre les 21 et 22 novembre 1992, conjointement par la Délégation "Nor-

mandie" de la CFHM et le Centre havrais de Recherche historique, avec le concours de la municipalité et du port autonome du Havre.

A présent que nous avons publié un très grand nombre de comptes rendus d'ouvrages et de colloques en retard, dont il nous était légitimement demandé de rendre-compte, la *Chronique* va pouvoir renouer avec ce qu'elle faisait entre 1980 et 1990, (cinquante-sept articles parus en dix ans), c'est-à-dire publier de petits articles -courts-, de nos membres (moins de dix mille signes). Cette *Chronique* n° 29, grâce aux différentes économies réalisées, peut vous présenter trois parties équilibrées : la première, consacrée aux **nouvelles des membres** ; la seconde consacrée à deux courts **essais** dus à nos membres des délégations Méditerranée et Paris ; la troisième consacrée aux **nouvelles publications**, annoncées ou analysées. Enfin, les dernières pages vous livrent notre habituel **Agenda**, si cher à chacun de nous ainsi qu'un supplément à notre annuaire.

L'envoi annuel et gratuit de deux *Chroniques* qui se veulent en constante amélioration -et d'un livre- exige, vous vous en doutez tous, une gestion scrupuleuse de notre trésorerie, et notamment des économies draconiennes en matière de frais postaux. Que Cristina Baron excuse notre ingérence dans son domaine, mais chacun de nous doit être bien conscient de l'indispensable solidarité qui doit exister entre chacun des membres et le conseil d'administration de la CFHM, car nous ne pouvons *vous* publier qu'avec *vos* seules cotisations. Sont déjà sur les rangs, pour une participation à la légitime publication de leurs *Actes*, qui seront distribués à chacun de nous, nos membres de la Délégation "Méditerranée" pour le colloque qu'ils sont en train de mettre sur pied pour 1995 et dont le thème annoncé au conseil par le commandant Durteste, chef de la délégation, sera *Méditerranée, mer ouverte*. Aussi merci de bien vouloir expédier vos cotisations rapidement en ce début d'année 1994 soit au siège de notre Commission soit directement à Cristina Baron, 17 rue Boyer-Barret, 75 014 Paris. Merci aussi d'éviter les frais postaux occasionnés par d'éventuelles lettres de rappel.

Afin d'éviter au maximum les frais d'envoi, vous ne serez pas étonné de recevoir aujourd'hui sous ce pli votre **appel de cotisation** avec le premier n° de la *Chronique* 1994, et nous essaierons de vous expédier *Les Normands et les Amériques*, dont Philippe Manneville achève en ce moment la fabrication au Havre avec le second n° de la *Chronique*, à l'automne.

Enfin, merci de ne pas oublier que la *Chronique* est *votre* Chronique, que ces pages sont ouvertes à chacun d'entre vous pour donner des nouvelles des Délégations et des groupes de travail, annoncer des colloques, rendre compte d'ouvrages et de manifestations diverses ; des articles peuvent

aussi y trouver leur place (courts et expédiés, si possible sur disquette) si nos ressources nous y autorisent et s'ils répondent aux normes scientifiques exigées. Merci à tous pour vos envois et votre compréhension.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI
 rédacteur en chef des publications de la CFHM

Table des matières de l'ouvrage

Les Normands et les Amériques

qui sera expédié à chaque membre de la CFHM, fin 1994

1re partie : Voyages et navigation

Frédéric DURAND : Ces vainqueurs de l'Atlantique Nord : les Vikings

René LEPALLEY : Les dialectismes normands dans le rapport du capitaine Binot Paulmier de Gonneville, navigateur honfleurais, sur son expédition de 1503 aux Amériques.

Franck LESTRINGANT : Deux visions normandes du Nouveau Monde au XVI^e siècle : Guillaume le Testu et l'anonyme du *Drake manuscript*.

André ZYSBERG : La flotte du Havre en 1664 et 1686.

2^e partie : Peuplements

Raymonde LITALIEN : Les Normands au Canada sous le régime français : pêcheurs, explorateurs et colons.

Patrick VILLIERS : Flibustiers, négriers, planteurs et engagés dans les Antilles françaises des années 1640 aux années 1680.

3^e partie : Guerre

Etienne TAILLEMITE : Deux officiers normands dans la guerre d'Amérique : Verdun de la Crenne et Liberge de Granchain.

Jean-Paul LEDRU : Saint-Domingue, une mauvaise rencontre pour le marin havrais Patrice-Gaspard Laignel.

Ulane BONNEL : Un duel naval au large de Cherbourg au temps des crinolines : l'*Alabama* et le *Kearsarge*.**4^e partie : Transports, commerce, pêche**Olivier CHALINE : Le Havre et les Îles au XVIII^e siècle : espace et pratique du commerce.Corinne LECOIS et Karine VAHE : Honfleur et le trafic américain aux XVII^e et XVIII^e siècles.André VIGARIÉ : La reprise des relations portuaires haut-normandes avec l'Amérique au XIX^e siècle.

Philippe DUPRÉ : Cherbourg et l'Amérique.

Dominique CONFOLENT : La pêche morutière à Granville de 1900 à 1933.

Jean-Claude DUTEURTRE : Les relations maritimes entre la Normandie et les Amériques aujourd'hui et demain.

Philippe MANNEVILLE
Le Havre

N O U V E L L E S

IN MEMORIAM

Nous avons eu malheureusement à déplorer ces temps derniers les disparitions de plusieurs de nos membres : après l'Amiral Sabatier de Lachadenède, premier président de la CFHM, l'Amiral Tripiier, préfet maritime à Toulon et M. le chef d'escadron Loïc Du Rostu ainsi que des amis comme Jacques Chantriot, ancien documentaliste au musée de la Marine nous ont quitté. Le conseil d'administration et la rédaction adressent leurs sincères condoléances aux familles.

**PHILIPPE MASSON,
VICE-PRESIDENT DE LA CFHM,
A L'HONNEUR**

C'est avec joie que nous apprenons la nomination de Philippe Masson au grade de chevalier de la Légion d'Honneur. Né en 1928, agrégé de l'Université et docteur ès Lettres, Philippe Masson a dirigé de 1965 à 1993 la Section historique du Service historique de la Marine à Vincennes. Egalement professeur d'Histoire maritime à l'École de Guerre navale, Philippe Masson est connu des historiens mais aussi -consécration-, du grand public de par l'extraordinaire richesse de sa production : outre une prodigieuse quantité d'articles parus dans *Historia*, *Armées d'aujourd'hui*, *Cols Bleus* ou la *Revue historique des Armées*, Philippe Masson publie dès 1968 un *Napoléon et la Marine* (aux éditions Peronnet), avec José Muracciole, puis après avoir écrit une biographie du *Général de Gaulle* (Ballantine, 1969), il dirige en 1979-1980 un *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale*, (éditions Larousse, 2 t.). En 1982, il dirige chez le même éditeur un ouvrage, *La Mer*, sort la même année *Marines et océans au XX^e siècle*, (éditée à l'Imprimerie nationale), et toujours en 1982 sa thèse, consacrée à *La Marine française et la Mer Noire (1918-1919)*, est publiée aux Editions de la Sorbonne. Outre *La crise de Suez de 1956*, *La Marine française et les débarquements de Normandie et*

de Provence, *La Marine et la mer au XX^e siècle*, il publie *Les océans au XX^e siècle*, dans la collection le Monde actuel, puis en 1983 *Histoire des batailles navales* (Atlas). A partir de 1985 ses travaux se multiplient : il participe à l'*Histoire des médecins et pharmaciens de la Marine et des Colonies* (Privat, 1985, ouvrage collectif), publie la même année *Les Naufrageurs du Lusitania* (Albin Michel), puis *La IV^e République* (Larousse, 1985), et *La France en guerre* (Larousse, 1985). Dès cette époque, Philippe Masson écrit plusieurs ouvrages chaque année : *Misère et grandeur des gens de mer* (Lavauzelle, 1986), *De la Mer et de sa stratégie* (Tallandier, 1986), *La révolution maritime au XIX^e siècle*, en collaboration avec Michèle Battesti, (Lavauzelle, 1987), *Titanic, le dossier du naufrage* (Tallandier, 1987), *Du Dreadnought au nucléaire*, en collaboration avec Michèle Battesti (Lavauzelle, 1988). *L'Affaire de la Méduse, le naufrage et le procès* (Tallandier, 1989) connaît un réel succès de librairie comme son *Titanic*. Ces dernières années, il publie successivement *Une guerre totale (1939-1945)* (Tallandier, 1990, paru chez Pluriel dès 1993), *La Marine française et la guerre (1939-1945)*, (Tallandier, 1991), et un fort utile *Précis d'Histoire de la seconde guerre mondiale* (Tallandier, 1992). Après avoir codirigé *La France et la mer au temps des grandes découvertes* (Tallandier, 1993), pour la CFHM, il publie dès janvier 1994 une *Histoire de l'armée allemande (1939-1945)*, chez Perrin.

Des étudiants, Philippe Masson est surtout connu et apprécié de par sa publication aux éditions Lavauzelle d'une magistrale et synthétique *Histoire de la Marine*, en deux tomes (*L'ère de la voile*, t. 1, et *De la vapeur à l'atome*, t.II), qui vient d'être rééditée chez le même éditeur en 1992 en raison de son succès.

En conclusion : une Légion d'Honneur bien méritée, décernée, à un universitaire, dans le cadre du ministère de la Défense.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

LES MEMBRES DE LA CFHM A L'HONNEUR

PROMOTIONS

Madeline ASTORKIA-HAUTEFEUILLE a été nommée depuis peu à la direction des Archives départementales de Digne, après avoir été des années durant conservateur des Archives de la Marine au Service historique de la Marine à Toulon. Madeline Astorkia réside à présent 5 lot Saint-Barthélemy, 04 510 Le Chauffaut

Jean-Henri BAIXE vient d'être nommé membre du conseil d'administration de l'Institut national de l'audiovisuel.

François-Emmanuel BRÉZET a soutenu en Sorbonne sa thèse de doctorat (nouveau régime).

Olivier d'HAUTHUILLE a quitté le commandement de la *Foudre*, pour prendre la tête du S.I.R.P.A.

Christian HUETZ de LEMPS a quitté l'université de Bordeaux III (Institut de Géographie), pour un poste de professeur de Géographie à l'université de Paris IV-Sorbonne. Il a été nommé en outre membre du conseil scientifique de la Casa Velasquez le 7 octobre 1993.

Sylviane LLINARES-CRETEUR a soutenu en Sorbonne sa thèse de doctorat (nouveau régime), intitulée *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*.

Henri MASSE, sous-préfet, directeur de cabinet du préfet des Alpes Maritimes, a quitté Nice pour devenir secrétaire général de la préfecture du Var, Avenue du 112^e Régiment d'Infanterie de Marine, 83 070 Toulon Cedex

Jean PETER a soutenu en Sorbonne sa thèse de doctorat (nouveau régime), consacrée à *Toulon, le port arsenal de Vauban (1666-1706)*, 4 vol., 1030 pages.

Jean-Pierre POUSSOU, professeur à l'université de Paris IV-Sorbonne, a été élu président de cette université.

André ZYSBERG, professeur à l'université de Caen, responsable de la Délégation "Normandie" de la CFHM, a été nommé à la tête du service informatique de la Nouvelle Bibliothèque de France, 1 Place Valhubert, 75013 PARIS.

Election de membres de la CFHM à l'Académie de Marine

Le contre-amiral **François Bellec**, directeur du Musée de la Marine et le commissaire général **Bertrand Voisard**, directeur central du commissariat de la Marine, ont été élus membres titulaires de l'Académie de Marine dans les sections "Histoire, Lettres et Arts" et "Marine militaire".

L'amiral **Michel Merveilleux du Vignaux**, président de la SNSM et le contre-amiral **Jean Kessler**, chef du Service historique de la Marine, ont été élus membres correspondants dans la section "Marine militaire".

Jacques CHATELLE

PRIX LITTERAIRES

Prix du jeune historien de la C.F.H.M.

Attribué tous les deux ans, ce Prix de 2 000 F a été décerné le 7 décembre 1993 à **Françoise Perennes**, étudiante de l'université de Savoie, laquelle a soutenu un remarquable mémoire de maîtrise (en 800 pages et cinq tomes), sur *Les chevaliers de Malte dans la Marine de Richelieu (1626-1642)*, sous la direction du professeur Vergé-Franceschi. Présidé par le professeur Philippe Masson, le jury était composé de MM. Brancourt, Christian Buchet, André Delaporte, et de MM. les professeurs Yves Durand, Philippe Haudrière et Jean Meyer. Ce prix s'ajoute à la mention T.B. et aux félicitations du jury obtenues par M^{lle} Perennes pour son mémoire soutenu à Chambéry en octobre 1993 devant MM. les professeurs Bernard Grosperin et Michel Vergé-Franceschi.

Jacques CHATELLE

Prix ACORAM 1993

Il a été décerné le 16 octobre 1993 au Palais de Chaillot, dans le cadre de la Fureur de Lire à notre rédacteur en chef des publications, **Michel Vergé-Franceschi**, pour son ouvrage *Abraham Duquesne, marin huguenot du Roi Soleil*.

Eric LEDRU

Prix Neptunia 1993

Décerné en 1990 à Jean Boudriot, en 1991 à François Beaudouin, en 1992 à Jean et Michèle Polak, il a récompensé le 16 octobre 1993 **Michel Vergé-Franceschi** pour l'ensemble de son œuvre : vingt ans de travaux maritimes (1973-1993). Le jury était composé de l'Amiral F. Bellec, de

Michel Merle d'Aubigné, de Martine Acerra, Jean-Jacques Antier, Jean-Michel Barrault, François Carn, Claude Molteni de Villermont, Lucien Laubier, Claude Marcus, Michèle Polak, Jean Recher, Eric Rieth, Claude Villers.

Eric LEDRU

Prix spécial du jury 1993,

Décerné par la Fondation Napoléon

Il a été décerné cette année à **Roger Lepelley** pour l'ensemble de son œuvre consacrée à la marine impériale. Remis le 2 décembre 1993 par le baron Gourgaud, président de la Fondation et du Souvenir napoléonien il récompense notamment les quatre derniers ouvrages de Roger Lepelley sur cette époque :

La Manche, frégate française, 1803-1810

Le Vieil arsenal de Cherbourg de 1793 à 1814

Croisières dans la mer des Indes 1810-1811

Frégates dans la tourmente 1812-1814

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

Prix de l'Académie de Marine 1993

Deux médailles ont été décernées à des membres de la CFHM lors de la séance solennelle de rentrée de l'Académie : à **Robert Dumas** pour le tryptique qu'il a consacré aux derniers cuirassés français *Le Dunkerque et le Strasbourg*, préfacé par l'amiral Louzeau, ancien chef d'Etat Major de la Marine ; *Le Richelieu*, préfacé par M. Etienne Taillemite ; *Le Jean-Bart*, préfacé par M. Jean Labayle Coumat.

A **Philippe Haudrière**, ancien administrateur de la CFHM, pour son ouvrage sur *La Bourdonnais, marin et aventurier*.

Jacques CHATELLE

Soutenance de thèse en Sorbonne :

Le "plan Tirpitz" : une étude globale du développement de la marine impériale allemande de 1897 à 1913

par le commandant F.-E. Brézet

Le vendredi 26 novembre 1993, en présence d'un auditoire nombreux et attentif, le commandant Brézet a présenté et défendu une thèse portant ce titre. Le jury était composé de MM. J. Meyer, professeur émérite à la Sorbonne, directeur de la thèse ; R. Babel, professeur à l'Institut historique allemand de Paris ; Ph. Haudrière, professeur à l'université d'Angers ; G. Pedroncini, professeur à l'université de Paris I ; R. Poidevin, professeur à l'université de Strasbourg.

Dans un exposé liminaire, M. Brézet rappelle que l'arrivée de Guillaume II sur le trône impérial en 1888 n'avait pas amené pour la Marine de guerre le changement que l'on pouvait escompter de la part d'un souverain passionné par les choses de la mer, car le Reichstag avait rejeté les plans d'accroissement de la Marine présentés par le Secrétaire d'Etat Hollmann, les jugeant "sans limites", en l'absence d'un concept clair sur l'utilisation éventuelle des forces navales. L'arrivée de l'amiral Tirpitz au Secrétariat d'Etat en 1897 relève donc de la volonté impériale de développer la Marine avec l'accord du Reichstag. Plusieurs mémoires, rédigés par A. Tirpitz de 1891 à 1894, et dans lesquels il définissait le concept d'emploi d'une flotte de combat, ainsi que la composition d'une "flotte de second rang", destinée à faire bonne figure dans "une grande guerre européenne", avaient attiré l'attention de Guillaume II sur cet officier.

Une fois nommé, Tirpitz fait preuve d'une rare habileté politique pour arriver à convaincre le Reichstag. Ce que le commandant Brézet nomme le "plan Tirpitz", consiste à réaliser par "étapes" successives le développement de la Marine de guerre en conciliant à la fois la planification à long terme et le droit de vote annuel du budget, que le Parlement considère comme une prérogative inaliénable. De 1898 à 1912, Tirpitz fera voter deux lois et trois amendements, qui, si la première guerre mondiale n'avait éclaté, auraient permis d'obtenir en 1920 une flotte de soixante "grands bâtiments" (bâtiments de ligne et grands croiseurs, nommés plus tard croiseurs de bataille), niveau estimé suffisant pour dissuader une "flotte de premier rang", celle du Royaume-Uni, jamais mentionnée, mais toujours présente dans les préoccupations de Tirpitz, de risquer sa propre suprématie dans une offensive. Ainsi le Reich allemand aurait-il obtenu une liberté d'action permettant de conduire une "politique mondiale", à la mesure de la "puissance mondiale" qu'il estimait être devenu.

M. Brézet souligne aussi avec force que l'étude du "plan Tirpitz" ne peut se limiter à la description du processus législatif conçu et presque mené à terme. Il faut y ajouter l'étude des aspects techniques et industriels, d'autant plus importants qu'aux problèmes créés par la construction rationnelle de la flotte s'ajoutent les défis technologiques lancés par la Grande-Bretagne, qui entame à partir de 1906 la construction des bâtiments puissants du type *Dreadnought*. Ces défis sont relevés par Tirpitz et ses services d'une manière proche de la perfection, au prix d'un accroissement notable des coûts.

En outre, Tirpitz doit tenir compte des modifications intervenues dans la politique intérieure et les relations extérieures de l'Allemagne. En politique intérieure il doit, en particulier, compter avec les vicissitudes d'un régime de caractère mal défini, et avec l'attitude ambiguë d'une constellation de partis qui soutiennent le développement de la flotte de guerre avec des arrière-pensées parfois contradictoires. En politique extérieure, l'action de Tirpitz ne bénéficie pas longtemps de la "zone de calme" que l'action concertée de la politique étrangère était censée lui assurer. L'attitude agressive du Reich contribue, bien qu'elle soit surtout verbale, à accentuer la poursuite en Europe de la "politique des blocs" et à créer en Allemagne le sentiment d'"encerclement", bien plus que le développement de la flotte elle-même. La montée de cette fièvre obsidionale à partir de 1912, alors que la rivalité navale anglo-allemande atteignait pour sa part la "zone de calme" souhaitée, allait conduire la politique du Reich aux extrêmes.

A l'issue de cet exposé, une discussion s'engage entre le candidat et les membres du jury. Ces derniers soulignent unanimement la richesse documentaire du travail de M. Brézet, l'intérêt des chapitres techniques, qui sont particulièrement neufs, la pertinence des analyses politiques, et surtout la qualité des développements sur la personnalité de Tirpitz. De plus M. Brézet inscrit heureusement son travail dans le contexte des relations internationales, mettant ainsi bien en lumière le poids de la mer dans l'histoire du monde.

Enfin, après une brève délibération, le jury déclare à l'unanimité M. Brézet digne du titre de docteur de l'Université de Paris-Sorbonne, avec la mention très honorable et avec ses félicitations. Il formule en outre le vœu que ce travail soit diffusé le plus rapidement possible.

Philippe HAUDRIÈRE

LA LETTRE DE MÉDITERRANÉE

La réunion du 13 octobre 1993 organisée en Arles à l'Espace van Gogh par Philippe Rigaud et ses amis de l'association "Allège du Rhône" (18 avenue des Alyscamps, 13200 Arles) a commencé par une visite du vieil Arles et du quartier de la Roquette.

Les graffiti observés sur divers monuments dont l'Hôtel de Ville et deux toiles dans l'église Saint-Césaire portant des navires à voiles latines ont retenu l'attention des spécialistes.

Après un déjeuner dans un petit restaurant près du Théâtre antique, la réunion de l'après-midi a été consacrée aux "choses sérieuses".

Le commandant Durteste a présenté aux membres de la Délégation Madame Roxane Clemenson qui était déjà membre, et qui poursuit l'œuvre de l'amiral Sabatier de Lachadenède et travaille notamment sur la guerre d'indépendance d'Amérique, et le professeur Jean Cabot venu en voisin de Vauvert, qui travaille sur le Delta du Rhône. Ses travaux et l'intervention de Philippe Rigaud sur le fonds marin des Archives d'Arles doivent faire l'objet d'articles dans la *Chronique*.

Le principe d'une cotisation annuelle de 50 F. (en sus de la cotisation CFHM portée de 200 à 220 F par l'assemblée générale) pour les membres de la commission qui désirent recevoir nos convocations et comptes-rendus a été adopté à l'unanimité.

Lors de la réunion du 15 décembre 1993 à la CCI de Marseille, le commandant Durteste a présenté aux membres de la Délégation Monsieur Chevallier, de l'association Mémorial Amiral de Grasse, le commandant Bergoin a présenté le commandant Auzanneau qui entre autres activités fut le créateur des premiers Commandos de la Marine au centre Sirocco à Alger, et Hubert Poilroux a présenté Monsieur André Mauric, architecte naval, et pionnier de l'archéologie sous-marine avec le commandant Cousteau et le regretté professeur Fernand Benoit. Tous trois participaient pour la première fois à nos travaux et ont manifesté le désir de devenir membres de la Commission.

Du traditionnel "tour de table" particulièrement riche en interventions diverses, on retiendra celles qui peuvent aider les recherches en cours ou à venir :

Le commandant Auzanneau commence une recherche sur la formation des officiers de la marine marchande en Méditerranée (Ecoles d'Hydrographie) ; les personnes qui connaîtraient des sources et pistes de

recherches peuvent s'adresser directement à lui : Immeuble le Devenson, Allée des Pins, 13009 Marseille.

Madame Chabrolin, conservateur, annonce l'acquisition en 1993 par les Archives départementales des Bouches-du-Rhône, de la collection Froissard et des correspondances privées (1750-1850) des familles provençales Eyssauteir, Colas de Pradines, Bruni d'Entrecasteaux.

Madame J. Carpine-Lancre cherche des renseignements sur le séjour à Cassis du peintre breton Mathurin Méheut.

Le commandant Bergoin expose les travaux du Comité pour le tri-centenaire de la mort de Pierre Puget (comité présidé par M. Constant Vau-travers). La commission histoire de l'Académie du Var, présidée par le M. le professeur Saint-Martin a aussi organisé une "réunion exploratoire" sur le même sujet.

La deuxième partie de la réunion fut consacrée à un exposé de M. Pierre Boyer sur la régence d'Alger. Après l'indispensable référence aux frères Barberousse, originaires de Lesbos, M. Boyer a brillamment passé en revue les différentes catégories des Renégats parvenus au pouvoir et la transformation des types de bateaux utilisés pour la course : demi-galères (et frégates, galiotes) puis roberges, vaisseaux ronds dont certains furent même achetés aux Suédois et enfin, chébecs au XVIII^e siècle.

La prochaine réunion est fixée au 16 février 1994 à Toulon (Chambre de Commerce).

L. Durteste, président

H. Poilroux, secrétaire

Anciens ports lagunaires entre Rhône et Vidourle de l'Antiquité au Moyen Age

par Jean Cabot
Professeur émérite des Universités

L'évolution du Delta et de la Petite-Camargue

L'histoire du Delta, et plus spécialement de la bouche occidentale du Rhône, correspond à la lutte incessante menée par les eaux, attirées par la pente favorable des alluvions deltaïques en direction du Golfe d'Aigues-Mortes, contre les cordons littoraux que la mer n'a cessé d'alimenter avec les alluvions fines du grand Rhône oriental.

Le premier tracé du petit Rhône (postérieur au relèvement des Costières lors d'un mouvement tectonique daté du Quaternaire) longeait le pied méridional de ce relief et celui de la Méjanelle. On peut considérer les étangs de Scamandre et de Mauguio-Lattes comme des reliques de cet ancien cours, appelé parfois Rhône des Touradons.

L'ancien delta du Rhône a-t-il compté sept branches comme l'indiquent certains textes antiques ? Pline l'Ancien quant à lui en distinguait trois : la massaliotique (notre grand Rhône, peut-être un peu plus occidental sur un tracé appelé Rhône d'Ulmet), la métapiniennne (Rhône de Saint-Ferréol débouchant au grau de la Fourcade), et l'hispanienne, ou espagnole, la plus occidentale, qui semble avoir été le Rhône d'Albaron, prolongé par le Rhône de Peccais.

C'est l'image que donne la carte, la plus récente, de l'organisation des cours du Rhône à la fin de l'époque romaine proposée par A. L'Homer. (Fig. 1)

La séparation progressive des étangs

La "gouttière" du Vistre, sorte de fossé entre les garrigues de Nîmes et la Costière de Vauvert, a favorisé l'accumulation des apports du Vistre et

du Vidourle en une sorte de delta commun dont la poussée des dépôts a fini par couper l'ancienne communication entre les lagunes de Scamandre et de Lattes-Mauguio ou de l'Or. (Fig. 2)

La carte géologique de Lunel au 1/50 000 fixe approximativement la limite entre ces alluvions deltaïques et les dépôts lagunaires par une ligne allant du Mas Desports (4 km au sud de Lunel) au Mas de Tournefort (sur la rive droite du Vidourle à 5 km au sud-ouest de Saint-Laurent) en remontant le long du Vistre jusqu'à 3 km au sud de Cailar. Au sud de cette limite se trouvent le Mas de Terre de Port sur la rive gauche du Vidourle, les Marais et le Mas de Port-Viel.

Le mas de Psalmodi, au sud de Saint-Laurent, dans les ruines de l'ancienne abbaye, est situé sur le dernier affleurement des Costières, sorte d'îlot, séparé de celles-ci par les alluvions du Vistre entre Anglas et Psalmodi "*in insula quoe appellatur Psalmodia*".

On a aucune difficulté à imaginer que le Vidourle, à peine long de quatre-vingt kilomètres, né à sept cents mètres d'altitude, puisse construire de pareilles accumulations lorsqu'on connaît la violence et la capacité de transports des furieuses "vidourlades". Redoutées des riverains, elles n'ont pu être tempérées entre Gallargues et la mer que par la construction de digues régulièrement entretenues, souvent détruites, aussitôt reconstruites. Plus haut, dans la vallée, Sauve, Quissac, Vic, Sommières ne doivent leur actuelle sécurité qu'à la construction récente de trois importants barrages d'écrêtement des crues.

Pour sa part, le Vistre, collecteur des eaux tombées sur les Garrigues nîmoises, peut lui aussi transporter des masses d'alluvions, comme il l'a fait lors du déluge abattu sur Nîmes le 3 octobre 1988.

Aux temps historiques, de l'époque pré-romaine, au Moyen Age, la circulation entre les étangs de Mauguio et de Scamandre, rendue de plus en plus difficile par l'avancée du delta commun du Vidourle et du Vistre, ne se faisait plus que par des "roubines" plus ou moins régulièrement entretenues sous l'autorité des abbés, des seigneurs, des consuls des villes ou plus tard des représentants de l'autorité royale.

Cela permet de mieux comprendre comment des lieux-dits comme "maison de Terre de Port", "Asport", "Port-Viel" peuvent actuellement se trouver à l'intérieur de terres jadis bordées par des étangs d'eaux libres sur lesquels la navigation était encore possible.

En dépit de ces fermetures progressives du Golfe d'Aigues-Mortes et du dépérissement des tracés successifs tentés par les eaux du petit Rhône pour franchir les cordons, les hommes ont longtemps utilisé ces bras abandonnés, soit, d'abord, en les entretenant sommairement, soit, plus tard, en les endiguant.

Le dernier avatar de ce mode de circulation est évidemment le canal de Beaucaire à Aigues-Mortes, ancien projet réalisé il y a maintenant deux siècles. Sa mise en place a fini d'effacer les dernières traces du réseau des roubines et des ports du Moyen Age.

La navigation et les ports

Le cabotage côtier

Le Golfe du Lion soumis très souvent aux souffles puissants du Mistral et de la Tramontane est redouté pour ses coups de vent capables de dérouter les navires. La navigation à voiles du Moyen Age est complètement tributaire de ces conditions naturelles, elle doit tenir compte également de la rareté des rades profondes, en particulier tout au long du littoral languedocien.

Les nefes génoises et pisanes assuraient la majeure partie du commerce entre les ports de l'Espagne, du Languedoc, de la Provence et des cités italiennes. Leurs bateaux appelés "galères subtiles" ne tiraient pas plus de 1m 60 de profondeur, ce qui leur permettait de mouiller aussi bien en ports profonds sur côtes rocheuses (Port-Vendres ou Marseille) qu'en ports de fonds de lagunes (ce qu'étaient devenus Narbonne ou l'Agal mort de Psalmodi, futur Aigues-Mortes).

Le cabotage lagunaire

La disposition particulière de la partie occidentale du delta du Rhône où de vastes étendues d'étangs se trouvaient emprisonnées derrière les cordons littoraux successifs créait des possibilités de circulation pour des embarcations appropriées à faible tirant d'eau, soit à fond plat, soit en forme de radeaux sur outres gonflées (utriculaires).

L'existence d'une voie navigable ancienne intra-lagunaire entre Montpellier et Saint-Gilles est attestée par le traité signé entre Arles et Montpellier en 1237.

Les allèges

Les allèges destinées à la navigation sur les eaux peu profondes des étangs et roubines avaient les caractéristiques générales des *tartanes* de haute-mer, elles en différaient seulement par leur fond plat et par leur taille réduite. La voile latine sur son immense vergue hissée au mât par un palan et la voile avant arrimée à la guibre fixée à la pointe de l'étrave en sont les éléments moteurs pour peu qu'il y ait du vent.

Les petites allèges permettaient la navigation sur les bras du Rhône, sur les étangs et les roubines jusqu'aux "ports" non aménagés qui s'étaient

développés aux abords des monastères ou à la proximité des villes. Les plus grandes, qui grâce à leur fond plat pouvaient franchir la barre du Rhône, s'aventuraient même le long des côtes en cabotage "lointain" vers Narbonne et Port-Vendres.

On connaît le rôle joué par les allèges dans le chargement des navires ancrés au large d'Aigues-Mortes lors du départ de Louis IX, pour la croisade de 1270.

Les ports

Entre l'embouchure du Vidourle et le Petit-Rhône on peut dénombrer une bonne demi-douzaine de "ports" actifs au cours des XII^e et XIII^e siècles. (Fig. 3)

Qu'est-ce qu'un port à cette époque ?

Comment imaginer un port du Moyen Age en l'absence de toute iconographie ou même de description écrite ?

Il faut d'abord chasser de son esprit toute idée de port "construit" avec quais, appontements, jetées... Un port moyenâgeux est un point d'accostage sur une rive de cours d'eau ou le littoral d'une anse, d'une crique ou d'un étang. Un pieu d'amarrage, une planche de débarbage, pour le bateau, un magasin d'entrepôt pour les marchandises, un gîte offrant la table et le coucher pour les hommes suffisent largement pour la taille des embarcations et le volume du négoce de l'époque.

Les cités les mieux pourvues en hommes et en ressources peuvent offrir beaucoup plus si l'on pense à Venise, à Gênes ou à Barcelone, mais les simples points de transit comme les ports des abbayes offrent déjà ce minimum. Le même terme générique de "port" désigne les deux extrêmes.

Entre Vidourle et Vistre

Psalmodi et ses Ports

En novembre 887 un concile se tient au lieu dit "Portus" situé "vers l'embouchure du Vidourle dans l'étang de Mauguio ou Melgueil, sur les frontières des diocèses de Nîmes et de Maguelone, à deux miles de Lunel, lieu composé de deux paroisses qui dépendaient de Psalmodi (Notre-Dame des Ports et Saint-Julien). Le lieu de Portus prenait son nom d'un port qu'on y avait fait pour l'avantage du commerce de ce pays. Sa situation sur la côte d'un étang qui communiquait avec la mer était trop favorable pour ne pas en profiter, surtout en un

tel pays que le Languedoc où les ports de mer ont toujours été très rares, et de peu de durée. Ce lieu est aujourd'hui entièrement détruit. Il n'en reste plus qu'une église, appelé N.-D. d'Aspor ou das Ports. Un deuxième concile se tint au même lieu le 29 avril 897".

Il ne semble pas que l'abbaye de Psalmodi ait disposé, à cette époque, d'un port plus proche que celui-ci. Le diplôme accordé le 5 juin 909 à l'abbaye de Psalmodi par Charles le Simple précise la localisation du domaine (de la robine Bosoene au grand Rhône) ainsi que les activités autorisées ; aucune activité portuaire n'est mentionnée.

Au cours des attaques des Sarrasins, pendant le X^e siècle, le monastère fut à nouveau détruit et la communauté religieuse se replia encore à Saint-Julien de Cornillac sur la rive droite du Vidourle. Le testament de Raimond I^{er}, comte de Rouergue et marquis de Gothie, rédigé en 961, cite Saint-Julien de Psalmodi. Ces différents sites dont aucune construction ne subsiste ont été récemment localisés et fouillés, ce qui permet aujourd'hui de les reporter sur la carte ci-jointe. Le site de *Portus* se trouve au débouché du Dardaillon dans l'angle nord-est de l'étang de Mauguio, à l'époque où il n'était pas encore "apaludé" entre terre ferme au nord et alluvions du Vidourle à l'est. Le maintien du site d'un port qui par la suite desservait Lunel nécessita l'entretien de la roubine par laquelle les eaux du Dardaillon atteignaient les eaux claires de l'étang.

Après son rétablissement, sur son île, en l'an 1004, le monastère reçoit de nouvelles donations, en particulier celle des Gaucelm de Lunel. En 1054, l'abbé Raymond reçoit de ceux-ci des terres comprises entre le fleuve Viturnello (Vidourle), Saint-Laurent et la Silve (godesque). L'abbaye disposait à nouveau de ses ports de rive gauche du Vidourle dont l'un appelé le port (1233) probablement situé sur l'actuel lieu-dit "Port-Viel" et l'autre dit "l'Agual mort" cité en 1121, celui même qui sera échangé entre l'Abbaye et Louis IX en 1248 pour la création d'Aigues-Mortes. Le port de Conse-haute sur le Rhône de Péccais relevait également de Psalmodi, probablement à la suite de l'union conclue entre l'abbaye de Saint-Romans et celle de Psalmodi. Saint-Romans de Aquila était situé près de Beaucaire sur la rive du Rhône.

Plus tard, en 1322, il est fait mention du domaine d'es-Ports sur le "bords de la mer", qui possède une lieue et demie de terres en cultures, de marais et de pêcheries. Il s'agit du domaine développé autour de l'ancien lieu-dit de Ports, dévolu aux Nogaret par Philippe le Bel. L'expression "au bord de la mer" est trompeuse car il s'agit en fait de la partie nord-est de l'étang de Mauguio déjà largement comblée par les alluvions conjuguées du Dardaillon et du Vidourle.

Le canal de Lunel

Le développement de la ville de Lunel, promue siège de viguerie en 1298, incite le conseil des habitants à demander au sénéchal le creusement d'une roubine neuve en droite ligne "depuis les cabanes du sel" (près de Ports ?) jusqu'aux fossés de la ville. L'autorisation accordée le 8 des calendes de juillet 1299 aboutit à la construction d'un canal de 4 cannes 1/2 de largeur sur 4 pans 1/2 de profondeur depuis le site de Ports jusqu'à La Peyrille, atteinte en 1318, mais non dépassée avant 1658.

Ce n'est qu'au XVIII^e siècle que le canal atteignit le port de Lunel, au cœur de la ville. L'intense activité du port au XIX^e siècle permit le raccordement du canal de Lunel à celui de Beaucaire à Sète en 1826. Mais l'envasement progressif et la concurrence du chemin de fer, à partir de 1845 entraînèrent son déclin rapide.

En 1941 le port et six cents mètres de canal furent comblés, comblement poursuivi jusqu'à La Bréchette en 1972.

La Fosse d'Anglars-Doliola et le port du Cailar

Entre l'île de Psalmodi et l'extrémité occidentale de la Costière, sur le Vistre, la Fosse d'Anglars est citée en 1121. Cette fosse semble avoir jadis desservi une villa gallo-romaine sise sur ce dernier éperon du relief de la Costière.

De même la *Silva apud Anglars* figure en 1146 dans un engagement du vicomte de Nîmes, Aton, envers son neveu Rostaing de Posquières, acte dont l'un des témoins est *Petri de Anglaris*.

Le port est désigné sous le nom de Doliola en 1333.

La "ville d'Anglas" revendiquée à la fois par les seigneurs de Posquières et du Cailar est attribuée à Posquières par la sentence arbitrale de 1243.

Le port du Cailar lui-même, grâce à l'entretien, par curage, du Vistre, aux frais des seigneurs du lieu, les Baschy, accueillait les barques à faible tirant d'eau des Génois venus charger les vins et les grains des environs du Cailar et de Vauvert.

Au XVII^e siècle la tour d'Anglas était un poste de contrôle de péage pour le sel transporté de Péccais au Cailar. En effet, le Vistre est resté navigable entre Aigues-Mortes et le Cailar jusqu'à la construction du canal de Beaucaire à Aigues-Mortes à la fin du XVIII^e siècle.

Du Vistre à Saint-Gilles

Le Port de Franquevaux (Portum Caboti)

Il semble que peu de temps après la fondation de l'abbaye de Franquevaux, les abbés bénéficient d'un trafic par voie d'eau. En 1156 le comte Raymond V de Toulouse a déjà accordé à l'abbaye des exemptions de péage par terre et par eau. Il était donc possible de circuler par voie d'eau depuis et jusqu'à l'abbaye.

Le fait est confirmé par une donation de Rainon, seigneur du Cailar, en 1168. Il s'agit d'une terre ou pâture qui s'étend depuis la terre de Guillaume de Saint-Michel jusqu'au "port de Cabot" (*portum Caboti*) et depuis Porcheriis (Vauvert) jusqu'à la Coupelière (*coupoleriam*).

Notons au passage que Georges Jehel semble élargir abusivement jusqu'à ce port l'espace psalmodien où naîtra Aigues-Mortes.

L'activité, sans doute modeste, de ce port est attestée par différents documents du cartulaire de l'Abbaye. En 1281, Bernard de Medenis, bachelier du port du Rhône à Saint-Gilles pour la maison et monastère du Temple de ladite ville, déclare avoir reçu de Pons Botel, religieux du monastère de Franquevaux, deux pains blancs pour nourrir deux personnes et une "eschine de pourceau" ou 3 deniers monnaie courante...

Pierre, seigneur de Posquières, devenu moine, arrente le port proche du monastère le 23 octobre 1318 à un nommé Andrei de Cast..., en sa qualité de *monachus monasterii francarum vallium*.

La présence d'un port à Franquevaux au pied même de l'enceinte du cloître est confirmée jusqu'à la fin du XVIII^e siècle par divers actes d'arrentement, de contestations de limites, de jugements. Les querelles les plus vives ont surtout opposé Vauvert (les seigneurs de Posquières puis la Communauté) à Saint-Gilles (le monastère puis le chapitre).

Toutes les argumentations s'appuient sur les sentences rendues aux XIII^e et XIV^e siècles (1256, 1294, 1301...) pour fixer les limites des domaines de chaque communauté dans le partage des marais d'Eure, du Cambon et de Scamandre.

C'est la roubine conduisant de l'étang de Scamandre au port de Franquevaux qui sert toujours de ligne de référence, plaçant le port sur les terres de Vauvert. Les arbitres de 1256, comme ceux de 1294 sont d'accord. Les derniers adjugèrent au seigneur de Vauvert et consorts la partie du tènement des palus et du clair de l'étang limité par la ligne droite décrite par le *valat de Batella*, alors de Mazeran, aujourd'hui Saint-Jean, et par le port de Franquevaux, ou par la motte du moulin à vent. Et tout le restant qui est au levant de cette ligne fut déclaré appartenir au corrasier ou cuisinier du Monastère de Saint-Gilles.

Les rudes querelles du XVIII^e siècle s'appuyaient sur des cartes levées par des géomètres. Le port figure encore sur des plans de 1773 et de 1783.

En 1785 encore, à la veille de la Révolution, le chapitre royal de Saint-Gilles faisait dresser un mémorandum contre le prieur de Franquevaux sur les limites de la roubine.

Les ports de Saint-Gilles

L'active agglomération de Saint-Gilles n'avait pas moins de trois ports qui nous sont révélés par les différents péages perçus à Pella-Morgues, La Fosse et au Port de Ra ou d'Eure.

L'emplacement exact de ces ports a fait l'objet de discussions entre auteurs. E. Bligny-Bondurand, spécialiste de la question au début de ce siècle, avait proposé une première localisation en 1901, mais il l'a rectifiée en 1915 au vu de nouveaux documents. Une savante communication de M. Venturini sur Espeyran a récemment fixé la localisation du port d'Eure ou du Ra.

– *Ra ou Eure* à hauteur d'Espeyran, sur un ancien bras du Rhône passant autrefois à travers le Scamandre, relevait de l'abbaye. Le Scamandre constitué de marais et d'étangs d'eaux libres allait d'un seul tenant du marais d'Espeyran au Viste, entre les hauteurs de la Costière au nord et le cordon du Courréjau au sud. Il constituait une voie de navigation facile pour des bateaux à faible tirant d'eau avec des escales facultatives à Franquevaux, Anglars et Psalmodi, en direction de l'étang de Mauguio. Les coutumes de Saint-Gilles au XII^e siècle évoquent la circulation par voie d'eau entre Montpellier et Saint-Gilles et précisant les péages du port du Ra. Un document de 1305, relatif aux droits de pêche du prieur de Sainte-Cécile d'Estagel fait état de bateaux allant vers Montpellier ou en venant.

– Le second port, appelé *La Fosse*, se situait "sur un ancien canal romain rendant navigable le bras du Petit-Rhône allant des environs du Mas de la Fosse à l'étang de Melqueil". Sont taxés dans ce port "totz naveg que passa per la Fossa et ten ves Monpeslier". Il s'agit donc d'un cheminement plus méridional que le précédent. Il empruntait les marais de La Fosse et de la Souteyrane. Les deux tracés se rejoignaient un peu au nord du site actuel d'Aigues-Mortes.

– Le port le plus proche de Saint-Gilles était celui de *Pella-Morgues*, situé sans doute sur le canal, tout près du quartier Saint-Jean, aux limites des enclos des Hospitaliers et des Templiers.

Les comtes de Saint-Gilles percevaient concurremment avec les abbés les droits ou leudes levés sur les marchandises transitant par le port. En 1160, Raimond V et sa femme Constance abandonnent leurs droits à

l'abbé Bertrand et ses religieux, contre la somme de deux mille sols melgoriens. Ils cèdent également leurs possessions sur une partie du territoire de la ville, de la roubine du Pharaon au territoire de Broussan, contre quatre mille sols melgoriens.

Nous connaissons en partie, les produits transportés, grâce aux recherches de Bligny-Bondurand sur les coutumes de Saint-Gilles. Pella-Morgues perçoit 5 sols par cargaison de vannerie, de poterie ou de paille. Le fer, un denier par "coste". Une meule grande ou petite est taxée une maille. Un navire venant du côté de Montpellier paie 2 deniers par charge. L'étranger donne une hémine de son meilleur vin, au-dessus de deux muids transportés. Les poutres "de la Durance" transportées par bateau, sont taxées 3 mailles chacune, par radeau : 2 sols pour plus de 24 poutres, sinon un denier chacune. La Fosse voit aussi passer des nefes qualifiées de *birzo* (busses), de galées ou sagène transportant des poutres, mais également des peaux, des cuirs, du poivre, de l'encens, de la garance, de la canelle, du grain. Les taxes sont partagées par moitié par Monseigneur de Saint-Gilles et les chevaliers Hospitaliers. Enfin le port d'Eure ou du Ra semble accueillir des navires d'un autre type appelés *carnes*, dont le "naufrage" est évalué dans son ensemble, à plus ou moins de 2 sols. On trouve ici encore du fer, des meules etc...

La création du port d'Aigues-Mortes

En raison même de la richesse de documentation du récent ouvrage de Georges Jehel consacré à *Aigues-Mortes. Un port pour un roi. Les Capétiens et la Méditerranée*, nous renvoyons le lecteur intéressé à ce titre.

Nous nous bornerons à essayer de dégager les modifications entraînées dans la navigation et les échanges de la région par la création d'un nouveau port plus important.

Le site du port

Le choix d'une implantation portuaire au fond d'un golfe en voie de comblement, n'allait pas de soi. Déjà abandonné au cours du premier millénaire par le bras du Rhône le plus occidental, il est progressivement fermé par les flèches littorales enserrant d'anciennes eaux libres devenues étangs d'*aguas mortas*.

Pourtant le site et ses alentours ont été occupés depuis le néolithique. Les Grecs, les Romains les ont pratiqués. L'intérêt que les rois Goths semblent avoir porté à la navigation lagunaire en améliorant la "roubine bosoène" témoigne d'un trafic ayant attiré un peuplement permanent.

Certes les populations ont eu à subir les incursions des Normands, des Sarrasins, elles ont subi les contrecoups des batailles que se livraient les Pisans et les Génois dans le delta. Cependant la pêche, l'exploitation des salines, le transport intra-lagunaire justifiaient le maintien de villages et de campements actifs sur les lieux.

Autour de l'abbaye de Psalmodi le nombre de lieux-dits le Port, Port-Viel, Asports aujourd'hui asséchés en terres de culture attestent de l'activité maritime ancienne de ce secteur.

Le nouveau port est implanté au sud de la "roubine bosoène" (actuel canal du Bourguidou), sur le deuxième cordon, au fond des étangs (actuellement "de la Marette et de la Ville"), eux-mêmes déjà en cours de fermeture à cette époque par le troisième cordon littoral. Il y avait certainement sur cet emplacement des communautés de pêcheurs, de sauniers et de bateliers. La production de sel pouvait trouver des débouchés car, d'une part, à travers le cordon du Boucanet, par l'actuel étang du Ponant et le "canal vieil" pratiquement disparu aujourd'hui, l'accès à la mer était possible, d'autre part, la circulation intra-lagunaire jusqu'au Rhône existait toujours, de même par le canal de la Radelle et le bas-Vidourle vers l'étang de Mauguio.

Le lieu est déjà peuplé, mais manque d'eau douce, puisque l'année même de la prise de possession du roi, en 1248, les habitants présentent une demande de privilèges où apparaît une requête pour "*que le roi fit venir quelque 'fleuve d'eau douce' dans la ville*". Une autre requête en forme de suggestion avantageuse serait "*qu'il fit faire une forte levée de terre, avec les ponts nécessaires, depuis le monastère de Psalmodi jusque vers le domaine d'Anglas, afin que les eaux des marais n'incommodassent pas le public, et que les gens à pied ou à cheval, les bêtes de somme et les charrettes puissent aller en toute sûreté d'Aigues-Mortes à Posquières et aux environs... ce qui ferait que les gens de Valliguières et de Bagnols, qui vont charger le sel à Lunel et ailleurs, en viendraient prendre à l'avenir à Aigues-Mortes, d'où il en reviendrait un grand profit au roi*".

La réussite d'Aigues-Mortes

Le nouveau port a atteint son apogée dans la seconde moitié du XIII^e siècle. Il était devenu "*un relais entre Gênes et la France*" nous dit G. Jehel. La part importante jouée par les familles génoises, en particulier les Boccanegra dans le financement, la construction, l'équipement et l'animation de la nouvelle cité est incontestable.

L'embarquement pour la croisade de 1270 peut entièrement se faire, pour la première fois, depuis le port conquis par le capétien. A force de

volonté, Louis IX s'est enfin ouvert une porte sur la Méditerranée. Philippe III, son successeur confirme les prérogatives importantes de Boccanegra sur la ville dont il est chargé d'achever l'enceinte fortifiée. La place des Génois grandit, stimulée par les activités commerciales.

Le port réalisait, concurremment avec Arles et Saint-Gilles, un lieu de rupture de charge pour les marchandises en direction ou en provenance des foires de Flandre ou de Champagne.

Philippe IV, le Bel, s'intéresse à la production des salines puisqu'en 1290, il rachète la part des Decan d'Uzès, c'est-à-dire, la plus grande partie de Peccais. Les abbés de Psalmodi ne conservent que le salin appelé encore de nos jours "salin de l'abbé".

Malheureusement au cours des siècles suivants, le port n'a cessé de s'ensabler. Le 12 avril 1337, le sénéchal tient réunion à Montpellier au sujet de la réparation du canal où passaient les barques qui venaient de la mer à Aigues-Mortes car "*la vase, le limon, les sables de l'embouchure du Rhône l'avaient presque mis hors d'usage*". A nouveau en 1366, le duc d'Anjou ordonne des réparations pour dégager le port "*engorgé par les sables*".

Les travaux entrepris par les représentants des rois ou des communautés : sénéchaux, consuls, entraînaient d'énormes dépenses. L'achèvement du canal du "Grau du roi" réalisé sous Louis XV réanime la vie du port ensablé. Une nouvelle embellie lui vient plus tard avec l'achèvement du canal de Beaucaire à Aigues-Mortes assurant la continuité de la navigation du Rhône à la Garonne par les étangs, jusqu'à Sète, et au delà par le canal des Deux-Mers.

Jean CABOT

Note : Le lecteur intéressé pourra trouver les sources, la bibliographie ainsi qu'un lexique dans l'ouvrage publié par l'auteur : *Anciens ports et moulins de petite Camargue*, édité aux Presses du Languedoc, Montpellier, 1991.

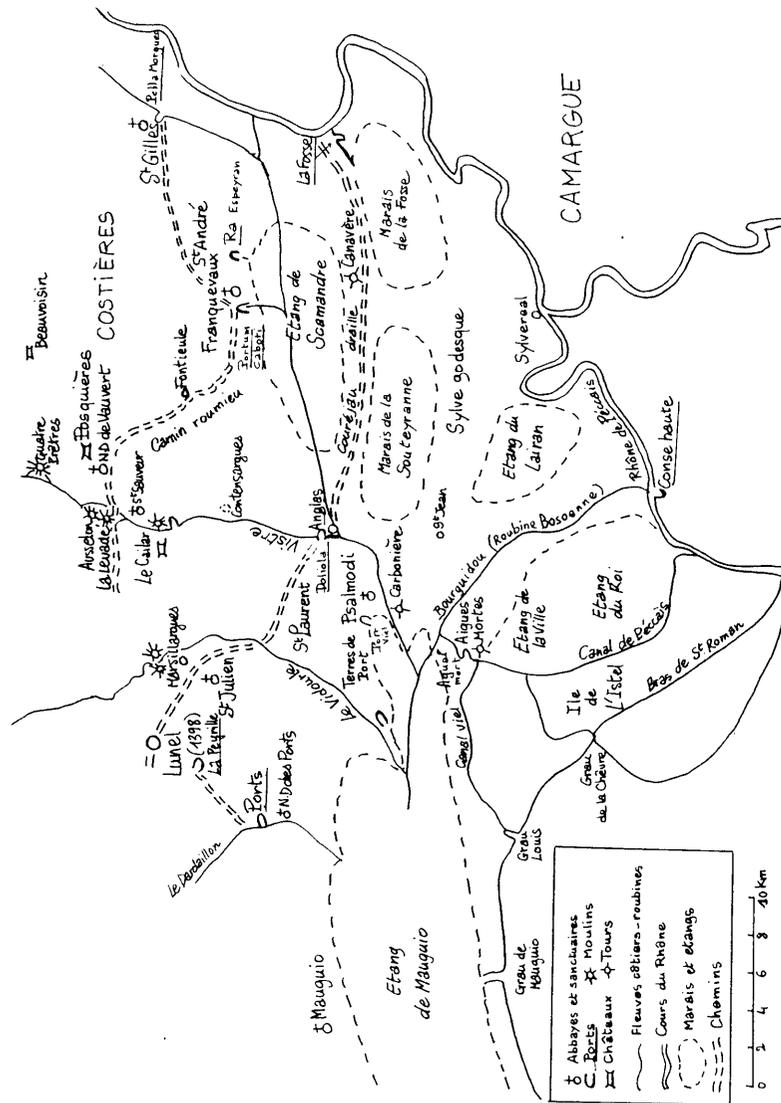


Fig. 3 - Ports, abbayes et moulins de Petite Camargue au bas Moyen Age

Graffiti anglais des prisons maritimes françaises des XVII^e et XVIII^e siècles

par Luc Bucherie

Les graffiti laissés par des marins anglais, prisonniers de guerre aux XVII^e et XVIII^e siècles sont assez spécifiques pour que l'historien s'y intéresse en tentant de les recouper avec des archives officielles.

Depuis 1978, nous avons tenté de recenser les sites où de tels graffiti avaient été identifiés en France, et cette démarche n'a pas été vaine puisqu'une quinzaine de lieux ont été inventoriés parmi lesquels Cognac (Charente), Nantes (Loire-Atlantique), Niort (Deux-Sèvres), La Rochelle (Charente-Maritime), Saumur (Maine-et-Loire), Tarascon (Bouches-du-Rhône)...

Nous souhaitons poursuivre ce recensement en confrontant systématiquement les graffiti relevés avec les différentes archives et sources françaises (Archives départementales et Archives de la Marine) ou étrangères. Les résultats en la matière seront sans doute à la mesure de nos espérances puisque de telles confrontations ont déjà permis une meilleure connaissance des navires, des hommes et des faits évoqués dans certains graffiti d'origine anglaise, comme en témoignent nos publications récentes et les quelques exemples évoqués dans cet article...

Les graffiti du XVII^e siècle sont, à notre connaissance, particulièrement exceptionnels, et seule la Tour de la Lanterne de La Rochelle paraît en receler comme en témoignent les inscriptions laissées par une partie de l'équipage du *John Thomas Marnes*, corsaire de Kinsale, capturé le 21 février 1667 (10 février O.S.) : John Bingham, natif de Montrose, William Bryan, de Newenham, Edward Kelly, de Cork, William Gorget, de Kinsale, et John Keas, *Master*, également de Kinsale...

Tout aussi rares sont les graffiti remontant à la Guerre de Succession d'Espagne. Néanmoins, nous avons relevé au château des Ducs de Bretagne à Nantes, un ensemble de noms de marins anglais couvrant la période 1702-1712 : Patrick Mc Alister et Adam Tompson, natifs de Dublin, appartenaient à l'équipage de la *Mary Ann* de Bristol, navire de 40 tonneaux venant de Philadelphie qui fut capturée le 12 août 1702 (1^{er} août

O.S.) par la *Biche*, corsaire de Nantes de 60 tonneaux, 10 canons, 6 pierriers et 67 hommes d'équipage, Capitaine Jean Saupin. La vente de la *Mary Ann* produisit 16 084 livres 13 sols 2 deniers.

Les identifications relatives à la Guerre de Succession d'Autriche sont plus fréquentes, et certains rapprochements ont permis de curieuses découvertes. Ainsi, nous disposons pour La Rochelle d'un lacunaire mais cependant remarquable Rôle des Prisons, doublé d'un Rôle de l'Hôpital de la Charité où étaient soignés les marins malades. Ce document couvre tout ou partie des années 1745 à 1748 et, outre son intérêt statistique, il nous a permis d'identifier, par les noms de marins y figurant, des navires non expressément désignés parmi les graffiti de la Tour de la Lanterne et, subsidiairement, de la Porte Royale qui lui servit d'"annexe". Le 4 septembre 1746 (24 août O.S.), la frégate du roi l'*Étoile*, Capitaine M. Bonfray Dugué-Lambert, naviguant de concert avec le *Magnanime* commandé par M. Du Bois de La Motte, donnait la chasse, au large du Cap Ortegal, à un navire anglais. Après un violent échange de coups de canons, celui-ci amenait son pavillon et était amariné : il s'agissait du *Fox*, corsaire de Bristol, Capitaine Mathieu Combes, appartenant à Thomas Penington, Thomas Power, Thomas Farmer, John Galton, Leighton Wood et Compagnie, marchands de ce port. Le *Fox* fut conduit à Rochefort par Jacques Delière, second pilote sur l'*Étoile*, qui fit la déclaration de prise le 4 octobre 1746. Selon l'inventaire de prise, puis l'estimation en date du 24 octobre 1746, le *Fox* était un dogre du port d'environ 150 tonneaux, armé de 16 canons et de 10 pierriers. Le corsaire fut déclaré de bonne prise par un arrêt du Conseil en date du 4 décembre 1746 et liquidé le 27 mars 1747. Entre-temps, l'équipage avait été interné dans les "prisons maritimes" de La Rochelle, le 15 septembre 1746 ; la Lettre de Marque enregistrée le 29 avril 1746 O.S. devant la *High Court of Admiralty* indique un équipage de 130 hommes ; cependant, les interrogatoires de Henry Conningham, Lott Halluron et Robert Linost font ressortir un effectif réel de 100 marins dont 77 ont été identifiés à ce jour et parmi lesquels 11 nous ont laissé au moins un graffiti, soit à la Tour de la Lanterne, soit à la Porte Royale : à la Tour de la Lanterne, John Clerk, Thomas Essex (évadé le 4 février 1747), Samuel Knonlon, John Leonard et Thomas Trans (décédé à l'Hôpital de la Charité le 12 janvier 1747) ; à la Porte Royale, Robert Blekley, William Carpenter (né en 1720 à Cullompton dans le Devonshire), Samuel Cornish, Lewis Leonard, Richard Mills et James Smart. Les survivants de l'équipage du *Fox* furent embarqués le 20 mars 1747 sur le paquebot *Bedford Galley* pour retourner en Angleterre.

La Guerre de Sept Ans a été, pour nous, l'occasion de mener une véritable enquête à partir du graffiti – visible à la Tour de la Lanterne – de

William Stanford, *able seaman*, sur l'H.M.S. *Warwick*, intercepté par la Division d'Aubigny, composé du *Prudent* et des frégates *Atalante* et *Zephyr*, le 11 mars 1756 au large de la Martinique, en vue du Vauclin. Lancé à Plymouth en 1733 et commandé par le capitaine Molyneux Shuldham, ce navire de guerre était du port d'environ 400 tonneaux, avec un armement de 24 canons de 24, 26 et 9, 10 de 6 et 12 pierriers et un équipage de 392 marins, soldats et domestiques selon le dernier rôle d'équipage – dont nous avons eu connaissance – établi à La Barbade le 9 février 1756. La prise fut conduite en rade de Fort Royal de la Martinique où l'équipage fut interné. En août 1756, 205 prisonniers anglais furent rapatriés vers la France sur différents bâtiments de la Division d'Aubigny lors de son retour, elle intercepta d'autres navires anglais, dont le *Whiting*, coulé le 5 septembre 1756 au milieu de l'Atlantique... Nous retrouvons 116 marins du *Warwick* – dont 7 officiers majors, 4 *midshipmen*, 19 officiers mariniers et domestiques et 86 marins et soldats sur l'état de subsistance arrêté à La Rochelle par le commissaire des Classes Dabbadie, au 30 novembre 1756. A cette date, une partie de l'équipage fut transférée au château de Cognac, tandis que l'état-major était établi dans la région de Poitiers. Parmi les graffiti du château de Cognac, nous avons pu identifier, à partir du rôle d'équipage du *Warwick*, plusieurs marins dont William Eales, *servant* du *Gunner* Robert Keys, Henry Anthony, John Porter, Thomas Done, Robert O'Hara, tous *ordinary seamen*, Anthony Tennant, *servant* du premier lieutenant Francis Osborne et John Morrow qui est le seul à avoir mentionné le nom du navire, tandis que Robert Adams de Southampton (dont le nom a également été retrouvé à la Tour de la Lanterne avec ceux de William West de Portsmouth et George Hartwell de Kenton) a laissé à Cognac un texte mentionnant la prise du *Whiting* par le *Prudent* et l'*Atalante* – transcrit phonétiquement "*the Tallant*" – de la Division d'Aubigny. En mai 1757, les prisonniers de Cognac furent transférés à Angoulême. Un premier cartel fut organisé en juillet 1757, et un second, en février 1758, renvoya les derniers marins du *Warwick* en Angleterre après plus de 700 jours passés en détention depuis leur capture à la Martinique. Le 27 mars 1758, une cour martiale – dont nous avons consulté le texte des délibérations – était réunie sur l'H.M.S. *Magnanime*, pour statuer sur la culpabilité du capitaine Molyneux Shuldham dans la perte du *Warwick*. Appelé à témoigner, William Stanford, déjà cité, affirma comme les autres intervenants que son Capitaine "*did every thing in his power*" : Molyneux Shuldham fut acquitté.

Au château de Cognac encore, c'est Gabriel Gomes Da Sylva, *Gunner* du *King of Prussia*, qui a tracé un long graffiti d'une très belle facture évo-

quant la prise de ce navire corsaire d'Exerter, capturé le 13 juillet 1757 par la frégate du roi le *Zephyr*, à quatre lieues au large de Chassiron. Le *King of Prussia* était un bâtiment de 220 tonneaux avec un armement de 20 canons et un équipage de 97 hommes, Capitaine Vincent Rydde. Il fut vendu pour 15 734 livres 9 sols et 4 deniers au sieur Chabot l'Ainé, négociant à La Rochelle.

La Guerre de Sept Ans nous a également permis de nous intéresser au château de Tarascon où les noms de plusieurs navires ont été découverts sur les parois de différentes salles. Ainsi, le *Constantine*, frégate corsaire de Bristol de 14 canons de 6 et 120 hommes d'équipage, Capitaine Charles Gwynn, fut capturé le 19 février 1757, alors qu'il n'était en Méditerranée que depuis quelques jours, par le vaisseau du roi l'*Hippopotame*, armé en course par des particuliers et commandé par le lieutenant de vaisseau Pigache. Selon le graffiti de John Walters, l'équipage – dont Thomas Bal, John Evan, William Fowles, Daniel Jones, Thomas Mecan, John Retalleck, Thomas Saunders, William Walles et Richard White – aurait été débarqué à Minorque le 2 mars suivant, conduit à Toulon le 28 et enfermé à Tarascon le 18 avril.

Toujours à Tarascon, de nombreux graffiti témoignent de l'internement de marins anglais pendant la Guerre d'Amérique et une dizaine de navires pourraient faire l'objet d'une notice de présentation. Parmi ceux-ci, citons la *Grand Dutchess de Tuscany*, d'un port de 235 tonneaux, 16 canons, Capitaine Henry Lister, "appartenant aux Anglais, sortant des Ports de Hul dans le Comté Dyork, Capitaine anglais et naviguant sous pavillon et Lettre de Mer anglaise", intercepté le 28 juillet 1778 par l'escadre du chevalier de Fabry. Le Conseil des Prises, au vu de la procédure faite par l'Amirauté de Toulon, déclara la *Grand Dutchess de Tuscany* et sa cargaison, constituée pour l'essentiel de draperies, de bonne prise. Cette décision fut contestée par des commerçants de Livourne qui réclamèrent les marchandises transportées pour différents motifs : ils estimaient, entre autres arguments, que la guerre n'était pas encore déclarée entre la France et l'Angleterre lorsqu'il confièrent leur marchandise à un navire anglais ; de surcroît, ils étaient non seulement neutres mais encore sujets d'un souverain ami de la France. Un arrêt du Conseil royal des Finances en date du 29 juin 1779 les déboutait et, le 2 février 1780, leur pourvoi en cassation était déclaré non recevable par le Conseil royal. Entre-temps, navire et cargaison étaient vendus pour 1 070 714 livres 13 sols 9 deniers, l'équipage de 11 marins – dont Thomas Bonner, William Newham et William Henry Spencer, originaires de Hull et auteurs de plusieurs graffiti – étant internés au château de Tarascon, puis libérés le 27 novembre 1779...

Dans l'Atlantique, le *Packet* fut capturé par le vaisseau du roi le *Conquérant* le 1^{er} novembre 1778. Le bâtiment était du port d'environ 80 tonneaux avec un équipage de 7 hommes. Venant de Figue à destination de Terre Neuve, il était chargé de sel du Portugal. Des marins du *Packet*, William Ayton, William Boothman et Paol Roberts de Liverpool ont été détenus à la Tour de la Lanterne de La Rochelle où ils ont laissé le tracé de leur nom en qualifiant de "Swift" leur navire ; David Murray, dont nous avons retrouvé un graffiti au Donjon de Niort, le qualifie sur les deux sites de "Speedy" ... !

Le château de Saumur, enfin, est particulièrement riche en inscriptions datant de la Guerre d'Amérique. Leur étude ne fait que commencer. A titre d'exemple, évoquons le graffiti de George Hodson Mc Calor, marin de la *Mary Fearon*, de Liverpool, interceptée le 20 septembre 1778 par les frégates du roi la *Sensible* et la *Belle Poule*, et conduite à Vannes. Lors de son interrogatoire, le capitaine John Caton devait notamment déclarer que son navire était du port d'environ 250 tonneaux, appartenant à James France, armateur à Liverpool, avec un chargement de charbon de terre, briques, cordages, œufs, harengs, beurre, fromage, lard et bœuf salé, chandelles et autres marchandises sèches à destination de la Jamaïque. Le navire était armé de 15 canons dont 8 de 6 et 7 de 4, avec un équipage de 53 hommes, dont deux furent tués et un blessé lors de l'arraisonnement. Il fut vendu pour 185 066 livres 14 sols 11 deniers, le produit net de la prise s'élevant à 181 476 livres 12 sols 11 deniers, après déduction des frais.

Les identifications qui viennent d'être développées ont été effectuées à partir des archives des Amirautés de Nantes, La Rochelle, Toulon et Vannes, complétées avec les Archives de la Marine déposées aux Archives nationales, essentiellement certains documents relatifs aux prises. Elle démontrent que le temps n'est plus de recueillir les graffiti avec un esprit de collection. Il importe de découvrir leur origine et, autant que faire se peut, leurs mobiles, en les insérant dans le cadre de l'histoire locale, nationale, voire internationale... C'est ce que nous avons tenté de faire dans le cadre de cet article. Nous souhaitons avoir livré au lecteur, mieux qu'une curiosité historique... un exemple d'étude d'une source documentaire importante mais méconnue à bien des égards !

Luc BUCHERIE

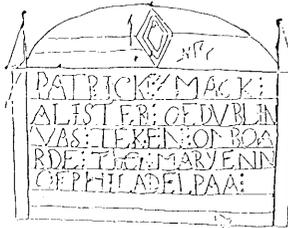
La Rochelle, Tour de la Lanterne

WILLIAM GORGET / OF KINSEL THE 10/FABARY
1667 DAY/BORD THE IOHN THOMAS MARNES/
OF KINSEL

WILLIAM GORGET
FKINSEL THE 10
ABARY 1667 DAY
BORD THE IOHN
THOMAS MARNES
OF KINSEL

Nantes, Château des ducs de Bretagne

: PATRICK : : : MACK : / ALISTER .. OF DVBLIN /
WAS : TEKEN : ON BOA / RDE : THE MARYENN / : OF
PHILADELPAA :



La Rochelle, Porte royale

Will^m. Carpent^r. / takⁿ. in y^e Fox Priuat^r. /
of Bristol by le la / Tweal frig^t of 46 Gun^s
August y^e 24th 1746

Willi^m. Carpenter. Born / 1720 / in. Cullumpton Devon^r.



La Rochelle, Tour de la Lanterne

Samuel : Knon Lon : / TAKEN : in : The : Fox
Privter : of : Bristol / August : The : 24 : 1746

Samuel : Knon Lon :
TAKEN : in : The : Fox
Privter : of : Bristol
August : The : 24 : 1746

La Rochelle, Tour de la Lanterne

WILLIAM : STANFORD / Taken : in : his : Ma /
JESTYS : ship : WAR / WICK : March y^e 11 / 1756

WILLIAM : STANFORD
TAKEN : IN : HIS : MA
JESTYS : SHIP : WAR
WICK : MARCH Y^E 11
1756

Cognac, Château François I^{er}

JOHN MORROW / TAKEN IN Y^E WARWICK^R /
MATH. ye. II / Dublin 1757

JOHN MORROW
TAKEN IN Y^E WARWICK^R MATH^E
DUBLIN 1757

Cognac, Château François I^{er}

GABRIEL. GOMES / DaSYLVa. BELON8 /
EN8. TO. LYBSURN. G / VNNER. OF. THE. K /
EN8. OF. PRUSIA. PRY / VaTER. BELON8EN8. II /
TO. EXETER. TAKEN. LV /
XIII. IVLY. ANNO. DOMINO. MDCC



Tarascon, Château

JOHN WALLTERS TAKEN IN THE / CONSTANTINE PRIVATEER of Bristol THE 19th DAY of /
FEBRUARY LANDED ON THE ISLAND of MINORCA Y^E 2nd DAY / of March BROUGHT TO TOULON Y^E
28th & BROUGHT TO THIS / CASTEL Y^E 18th APRILL 1757

JOHN WALLTERS TAKEN IN THE
CONSTANTINE PRIVATEER of Bristol THE 19th DAY of
FEBRUARY LANDED ON THE ISLAND of MINORCA Y^E 2nd day
of March BROUGHT TO TOULON Y^E 28th Brought To this
CASTEL Y^E 18th of APRILL 1757

La Rochelle, Tour de la Lanterne
W^m BOOTHMAN / SWIFT PACKET / 1783

W^m BOOTHMAN
SWIFT PACKET
1783

Niort, Donjon
DAVID Murray / Taken In The Speedy / Packet

DAVID MURRAY
Taken In the Speedy
Packet

Saumur, Château
George Hodson Mc Calor / taken in the Mary / Fearon of Liverpool Sep^t 20 1778

George Hodson Mc Calor
taken in the Mary
Fearon of Liverpool Sep^t 20 1778

[Relevés de l'auteur]

P U B L I C A T I O N S

**SERVICE HISTORIQUE
DE LA MARINE A VINCENNES**
par Michèle BATESTI

L'ouvrage, malheureusement posthume, de l'Amiral Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne (1936-1939)*, est désormais disponible à Vincennes. Préfacé par Philippe Masson, cet ouvrage de 539 pages constitue un véritable inédit.

D'autre part vient d'être réimprimé le volume *La participation de la Marine française aux débarquements de Normandie, de Corse et de Provence*, dans la collection Travaux historiques

**OUVRAGES ET REVUES REÇUS
PAR LE SECRETARIAT GENERAL**
par Eric LEDRU

American Neptune (The), volume 53, n° 3, summer 1993.

Anuario de Actividades 1992, Instituto de investigação científica tropical, Lisboa.

Assimetria social e inversão, Instituto de investigação científica tropical, Lisboa, 1993.

BOGLIO (Jean-Louis), *A selection of books on Pacific and indian ocean regions*, catalogue n° 2.

BOGLIO (Jean-Louis), *Maritime Books*, catalogue n° 5.

(Peuvent être commandés à Jean-Louis Boglio, P.O. Box 72, Currumbin, 4223, Queensland, Australia).

BRIOT (Jacqueline et Claude), *Les Clippers français*, Le Chasse-Marée-Armen, Douarnenez, 1993

Cinémathèque mondiale de la mer et de l'exploration (Catalogue de la), Toulon. (Peut être demandé à Toulon au docteur Baixe).

GOLDRICK (James) and HATTENDORF (John B.), *Mahan is not enough*, Naval War College Press, Newport, Rhode Island, 1993.

Mariner's Mirror (The), novembre 93.

Mémoire de Seine, n° 12, automne 1991.

Océanorama, n° 21, décembre 1993.

PARREIRA (Adriano), *Documento n° 105 da Caixa n° 1, Angola, Manuscrito avulso depositado no Arquivo histórico ultramarino, Lisboa*, Instituto de investigação científica tropical, Lisboa, 1993.

RASMUSSEN (Knud), *Du Groenland au Pacifique, deux ans d'intimité avec des tribus d'esquimaux inconnus*. Editions du Comité des Travaux historiques et scientifiques, Format, Paris, 1994. (1^{re} édition 1929).

ANNONCES DE PARUTIONS

Actes du colloque Patrimoine maritime et fluvial, tenu à Nantes (23-28 avril 1992), sous l'égide conjointe du ministère de la Culture et de la CFHM. Les actes sont publiés. Contacter notre ancien président, Hervé Coutau-Bégarie. M.V.-F.

Actes du colloque Le Yemen et la Mer Rouge, tenu au Sénat (29-30 novembre 1993), (voir *Chronique* n° 28, p. 41-42), par la CFHM en liaison avec le centre culturel yéménite, l'association France Yemen et le soutien de l'ambassade du Yemen: contact, colonel Nied, chargé de la publication des Actes. M.V.-F.

Amérique (La France et), du XVI^e au XX^e siècle, publié par la Commission d'Histoire de la société des Cincinnati de France, étude réalisée par quatre membres de la CFHM, Gérard de La Mardière, Gérard de Colbert-Turgis, Christian de La Jonquière, Jean du Moulin de Labarthète. Ce travail est publié dans la même collection que *Rochambeau (1725-1807)* et que *De Grasse (1722-1788)*. M.V.-F.

Archives de mer, Concarneau, 1993, Salon du Livre maritime. Contributions d'Etienne Taillemite, Martine Acerra, Benoît Coutancier, Philippe Haudrière, Daniel Charles, François Chevalier, Alain Cabantous, Michel Vergé-Franceschi, René Estienne, Philippe Henwood, Erik Le Maresquier, Jean-Pierre Niauxat. L'ouvrage (75 pages) peut-être obtenu auprès de Sylvie David-Rivièreux qui en fait la présentation : Palais de Chaillot, musée de la Marine M.V.-F.

Armées et diplomatie dans l'Europe du XVII^e siècle, textes réunis par Marc Perrichet, membre de la CFHM, aspect du renouvellement des usages diplomatiques et militaires européens au XVII^e siècle (France, Allemagne, Moscovie, empire ottoman), contributions de Jean-Marie Valentin, André Berelovitch, Bruno Simon, Jean Chagniot, Bernard Barbiche, Lucien Bely, 1992, Presses de l'Université de Paris Sorbonne, ISBN 2-904315-96-9, Prix : 85 F. M.V.-F.

COMPTE RENDUS

BELLE (François), LANCASTRE e TAVORA (Luiz de), OLIVEIRA (Rogério d'), MICHEA (Hubert), *Nefs, galions et caraques et autres navires dans l'iconographie portugaise du XVI^e siècle*, éditions Chandeigne, Paris, 144 p., 130 illustrations, 295 F.

Ce magnifique ouvrage présente - pour la première fois -, les documents iconographiques portugais du XVI^e siècle sur les navires des découvertes au lendemain des travaux entrepris par l'Infant Henri le Navigateur entre 1415 et 1460. Nombre de ces enluminures sont inédites et représentent les bâtiments utilisés par les navigateurs portugais : *barca*, de petites dimensions, à la différence des barques génoises ; caravelles apparues en 1441 pour longer pour la première fois le littoral africain, depuis la découverte en 1434 du cap Bojador, caraques destinées à atteindre les Indes, après le franchissement du cap des Tempêtes en 1488, après soixante-et-treize ans de recherches le long de la côte d'Afrique. Outre la beauté de ses illustrations, le livre offre un panorama complet de la vie à bord, rythmée par les maladies, les punitions, les plaisirs ou la prière de ces hommes hardis et entreprenants. Au côté du texte de François Bellec, dont on peut une fois encore admirer le style si caractéristique, le lecteur trouvera une présentation des sources, une étude de la construction navale portu-

gaise et un petit glossaire nautique dus respectivement à MM. de Lancastre e Tavora, R. d'Oliveira et Hubert Michéa. Un livre d'art doublé d'un ouvrage d'érudition.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI



BOUDRIOT (Jean), *The History of the French Frigate (1650-1850)*, english translation by David H. Roberts.

Edition anglaise d'un des plus beaux ouvrages de Jean Boudriot. (Voir la présentation jointe à cet envoi).



BRIOT (Jacqueline et Claude), *Les clip-pers français*, Le Chasse-Marée-Armen, Douarnenez, 1993.

Alors que des travaux déjà nombreux ont analysé l'histoire des derniers grands voiliers français de construction métallique, l'apogée de nos navires long-courriers en bois, et notamment l'épopée des clippers, située entre 1845 et 1875, n'a quasiment pas été l'objet d'étude.

C'est cette sérieuse lacune dans l'historiographie maritime que viennent de combler Claude et Jacqueline Briot dans une remarquable somme, témoignage lumineux de leur passion pour ces extraordinaires outils que furent ces clippers dans cette terrible lutte pour le

contrôle des flux de marchandises à l'échelle de la planète au cœur de ce XIX^e siècle conquérant.

Les auteurs démontrent, dans un premier temps, les liens étroits entre architectures française et anglo-saxonne dès le XVIII^e siècle, les raisons de l'émergence d'un nouveau modèle de navire : le clipper américain, sa maturation en Europe et la naissance d'un type français original dans l'esprit d'un constructeur bordelais de génie : Lucien Arman.

Puis, ils racontent dans un prodigieux fourmillement de détails révélateurs, l'histoire des "Hirondelles de Rio" et la vie du chantier d'Augustin Normand qui lance dès 1849 l'*Impératrice du Brésil*, puis la lignée magnifique des clippers *France et Chili*, *Paulista*, *Carioca*, *Petropolis* et *Commerce de Paris*. Les navires de la ligne de Rio sont observés grâce à une exceptionnelle documentation et leur architecture décrite par François Renault, le spécialiste de cette période, qui a ainsi apporté un précieux concours à l'ouvrage.

La description de la vie à bord des "Pigeons du Cap Horn", qui passent par deux fois à chaque voyage le fameux rocher pour aller charger du guano sur la côte pacifique, s'inspire d'un exceptionnel manuscrit inédit, écrit par un passager. La documentation photographique répond au même soucis d'authenticité : aucun document n'est postérieur à 1870 !

Suit enfin une description du port du Havre en ces temps, d'une richesse rare, fondé sur un travail initial qui avait précédé l'élargissement de cette étude à la France et en fait, à l'espace maritime mondial.

De par son étonnante richesse iconographique, cet ouvrage fondateur devrait

intéresser un large public ; il s'avère pour l'historien de la période un fond de référence essentiel.

Éric Ledru



BUFFETAUT (Yves), *Les navires du débarquement - 6 juin 1944*, Marines Editions et Réalisations, Bourg-en-Bresse, 1994, 160 p., 21 x 27, 140 photographies, 4 cartes, 11 plans sommaires de bateaux de débarquement, 295 F.

Il ne s'agit pas ici d'un simple descriptif (plans, photos, caractéristiques) des navires ayant participé à l'opération Overlord : cuirassés et croiseurs employés en préparation, ou en soutien d'artillerie, escorteurs, transports, bâtiments et engins de débarquement aux flancs frappés d'un "L" (*Landing*) si variés dans leurs types et leur multitude du petit LCVP (11 m., 9 tpc, 1 089 engagés) au robuste LCT (58 m., 650 tpc, 245 en lignes) et au grand LST (119 m., 5 400 tpc, 229 à la mer le 6 juin). À l'aide d'un texte sobre s'appuyant sur des illustrations très évocatrices, l'ouvrage d'Yves Buffetaut dit bien cela mais va beaucoup plus loin. En effet, partant de la conception de l'opération Overlord et de la stratégie génétique en découlant pour donner aux opérations prévues les moyens propres à assurer leur réussite, il montre comment dans les différentes phases de cette immense affaire, de la préparation d'artillerie à l'aube du 6 juin à la consolidation de la tête de pont le 4 juillet, ces navires participèrent aux actions menées sur ces plages aux noms de guerre d'*Utah*, *Omaha*, *Sword*, *Gold* et *Juneau*, et y poursuivirent leur tâche de façon que, en moins d'un mois, un million d'hommes avaient été mis à terre.

Les pertes navales furent moins élevées qu'on ne l'avait craint, à ceci près que le mauvais temps causa la perte de 555 péniches de débarquement contre 201 seulement du fait de l'ennemi ; et sur ces 555, 415 furent perdues du fait de la tempête du 19 juin et des jours suivants pendant laquelle, pourtant, le vent ne souffla jamais à plus de 27 nœuds.

Le lecteur averti corrigera de lui-même quelques erreurs comme celle, pp. 66-67, qui, dans les forces navales françaises classe sous le sigle FNFL les croiseurs *Montcalm* et *Georges Leygues* et les destroyers d'escorte type *Sénégalais*. Et aussi quelques impropriétés de termes : "charges de profondeur" au lieu de "grenades sous-marines". Quoi qu'il en soit, malgré quelques erreurs et impropriétés de termes, l'ouvrage constitue une bonne introduction à la connaissance de ces événements qui, à cinquante ans de distance, n'ont rien perdu de leur grandeur.

Contre-amiral R. FRÉMY



CORBETT (Julian S.), *Principes de Stratégie maritime*. Economica, Fondation pour les études de défense nationale, Paris, 1993, 300 p., préface d'Hervé Couteau-Bégarie, 195 F.

Dans la même collection "Bibliothèque stratégique" dirigée par Lucien Poirier et Hervé Couteau-Bégarie, notons aussi l'excellente traduction du maître-livre de l'incontournable théoricien anglais de la guerre navale, *Some Principles of Maritime Strategy*, dont la lecture n'est donc désormais plus réservée à *the happy few*.

François BRÉZET



CROULEBOIS (Georges), *Pont Libre*. Les Sept Vents. 1993. 337 p. Photos et cartes.

Comme Pierre Perret mais dans un autre registre, Georges Croulebois vous dit tout, tout, tout sur le porte-avions. Mais ne plaisantons pas car ce livre est un monument qui aurait mérité une couverture cartonnée et un titre ronflant pour en imposer aux pontifes plus ou moins avertis. L'auteur sait de quoi il parle puisqu'il a passé vingt ans de sa vie sur les "ponts-plats". Il en parle avec talent dans un style coulant, vif, imagé, parfois poétique, mais jamais pédant ce qui est tour de force car ce livre est une encyclopédie, un "Que sais-je" de 337 pages qui fourmille d'informations pertinentes et précises. Vous y trouverez d'abord la genèse de l'aviation embarquée en France et à l'étranger, genèse ô combien chaotique menée par quelques illuminés contre "les trois dogmes" : celui du canon-roi, celui de l'hydravion seul apte à voler sur l'eau, celui de l'Armée de l'air enfin qui déclare : "Tout ce qui vole est à moi". Dans tous les pays, ces pionniers ont mené le même combat contre les mêmes dogmes, avec un succès inégal selon les marines.

Vous y trouverez ensuite l'historique succinct mais très documenté de l'activité des huit porte-avions qui ont navigué sous pavillon français et qui ont accompli tant de tâches ignorées ou incomprises de la plupart des Français par la faute de la Marine qui ne sait pas faire sa claque. Imaginez le vacarme des grosses caisses si l'Armée de l'air pouvait promener sur toutes les mers du monde ses bases métropolitaines amarrées à quatre à Orange, Luxeuil ou Dijon, inutiles et vulnérables, les yeux fixées sur la ligne bleue des Vosges. On peut s'étonner d'ailleurs qu'au vu du bilan

comparatif écrasant de ce dernier demi-siècle l'Aéronautique navale ne tente pas de retourner le dogme n° 3 à son profit. Vous y trouverez enfin une histoire condensée de la guerre aéronavale dans le Pacifique et de toutes les guerres où les porte-avions ont joué un rôle, et même une annexe sur la psycho-physiologie du métier de pilote embarqué.

Si le passé et le présent sont la trame de l'ouvrage, l'avenir n'est pas en reste puisque l'auteur consacre 54 pages au *Charles de Gaulle*, au *Rafale* et aux autres aéronaves qui lui sont destinés. Exposée avec une très grande clarté, la genèse technique de notre futur porte-avions nucléaire est passionnante. On y découvre, dans une analyse fouillée jusque dans ses moindres détails, le prodigieux écheveau de contraintes incontournables dont le dessinateur doit tenir compte. Le compromis final est un heureux miracle lorsqu'il est réussi.

Le chapitre consacré à la description des manœuvres d'aviation et à la vie courante à bord d'un porte-avions illustre le fait que cette cathédrale d'acier est un mécanisme d'horlogerie bien huilé aux innombrables rouages, tous vitaux. Le livre s'adresse bien sûr au profane mais ce chapitre est si dense et si précis que le lecteur le plus averti y trouvera des détails qu'il ignorait.

Cet ouvrage est enfin un catéchisme qui aidera les Français à comprendre à quoi sert une marine. Tout au long des 337 pages, l'auteur reprend inlassablement ces trois idées-forces : Une marine est un tout qui ne se conçoit plus aujourd'hui sans porte-avions. Ce mastodonte qui vous écrase de sa masse lorsqu'il est à quai, devient sur la mer immense un point minuscule qui se déplace de 1 000 km en 24 heures et qui peut tenir des mois, en autonomie.

Enfin, un pays comme la France serait sans marine forte un mort ou un esclave en sursis. A quand la création d'une Marine européenne à (x?) porte-avions, capable de prendre la relève, pour sa sécurité, d'une marine américaine menacée de décomposition ?

Jean-Jacques BALLY

■

DELCORDE (Raoul), *Le jeu des grandes puissances dans l'Océan Indien*. Préface du contre-amiral (CR) H. Labrousse, Editions L'Harmattan, Série "Logique Politique", Paris, 1993, 236 p.

M. Raoul Delcorde, docteur en sciences politiques de l'Université catholique de Louvain (Belgique) est un diplomate belge qui fait partie de la délégation de son pays à Vienne, à la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe (CSCE). Il est l'auteur d'un ouvrage sur la sécurité dans le Golfe, et a publié plusieurs articles sur les problèmes géostratégiques au Moyen Orient.

Son ouvrage aborde remarquablement les tensions qui surgissent tout au long de "l'arc de crise" qui s'étend de la Mer Rouge aux détroits malais et indonésiens. L'Océan Indien n'est pas une "zone de paix" comme le souhaitent certains de ses pays riverains, mais une "zone de paix violente" susceptible de donner naissance à des conflits limités ou à de véritables guerres.

La géopolitique de l'Océan Indien ne peut-être évoquée sans étudier les conséquences de la rivalité des Etats-Unis et de l'ex Union Soviétique qui, pendant plus de trente ans, se disputèrent la suprématie sur cet océan. Actuellement la Russie ne peut plus jouer à ce jeu difficile, mais Moscou

reviendra un jour ou l'autre dans cet océan qui est la route normale de la Russie d'Europe et de la Russie d'Asie. La France, pays riverain de l'Océan Indien depuis le XVII^e siècle, et liée à la République de Djibouti par des accords de défense, a défini une stratégie conforme à ses intérêts, à ses engagements, à son rôle de puissance européenne, et à sa tradition de nation ouverte à toutes les formes de coopération pour le développement de la paix et de la sécurité.

R. Delcorde a parfaitement analysé ce jeu des grandes puissances en traitant de la guerre du Golfe et de sa suite. Cette mer semi-fermée, avec un seul accès à la mer libre par le détroit d'Ormuz, est le théâtre de tensions incessantes entre les pays riverains. La rivalité Iraq-Iran, le réarmement de l'Iran et sa poussée permanente vers l'Océan Indien, l'attitude de l'Iraq, la production et l'évacuation du pétrole, maintiennent dans cette région un climat explosif. Bon gré, mal gré, les puissances occidentales, sous la bannière des Nations Unies, doivent surveiller étroitement la situation et doivent maintenir en alerte les moyens nécessaires pour une intervention immédiate. Il faut s'installer et vivre dans la crise.

Dans la conclusion, R. Delcorde aborde une très intéressante analyse théorique reprenant et approfondissant les thèmes rencontrés tout au long de l'ouvrage en les situant aux trois niveaux d'analyse classiques : le niveau de l'acteur, le niveau des relations internationales, et celui du système international tout entier.

Enfin il termine par l'esquisse d'une théorie de l'intrusion des superpuis-

sances dans l'Océan Indien à travers les événements-signes, les événements-indices, et les événements constitutifs qui ont marqué cette pénétration.

Contre-amiral H. LABROUSSE

■

DESANGES (Jehan), **STERN** (E. Marianne) et **BALLET** (Pascale). *Sur les routes antiques de l'Azanie et de l'Inde*. Le Fond Revoil du Musée de l'Homme (Hels et Damo, en Somalie), Institut de France, Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, nouvelle série, tome XIII, Paris, 1993.

Cette étude a l'intention de tirer de l'oubli, après un siècle de silence, les découvertes archéologiques effectuées par le célèbre explorateur français Georges Révoil en Somalie entre 1877 et 1890. Jeune sous-lieutenant d'infanterie, il démissionna très tôt et, à partir de 1877, effectua une série de voyages dans l'est africain, subventionnés par une société commerciale de Marseille, dans le dessein d'établir des relations entre les peuples de l'intérieur, et de persuader ceux-ci d'alimenter avec les ressources de leur terroir, et de leur trafic, les factoreries qu'il conviendrait d'installer sur le littoral. Ces voyages se déroulèrent en Somalie depuis la côte septentrionale jusqu'à Zanzibar...

Dès le début de son troisième voyage en Somalie, subventionné cette fois par le ministère de l'Instruction publique, en septembre 1880, Révoil découvre dans la région du cap Guardafui un matériel antique important. Quelques mois plus tard dans la région de Salouine et de Heis, sur la côte nord de Somalie, à environ 220 kms à l'est-nord-est de Berbéra, il fouille avec succès un

vaste ensemble de tumuli. De retour à Paris, ce matériel, étudié par l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, fit l'objet de plusieurs publications et d'un livre de Révoil : *La vallée du Darror*. Ce matériel antique d'un ensemble cohérent fixait en Afrique les limites de l'Empire romain, et se rattachait, en particulier aux Ptolémées.

Après un siècle de silence, un archéologue anglais N. Chittick fut le premier, en 1976, à rompre le silence. En France, l'amiral H. Labrousse attira l'attention du professeur Jehan Desanges sur le Fond Révoil, et, grâce à l'appui du professeur Jean Leclant, secrétaire perpétuel de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, une équipe française entreprit de tirer le Fond Révoil de l'oubli, et de tenter de retrouver sur la côte nord de la République de Djibouti les vestiges des escales et des ports établis par les Ptolémées d'Égypte. Quatre reconnaissances sur le terrain, dirigées par le professeur Desanges et l'amiral Labrousse furent effectuées dans les années 1980, entre Obock et Doumeira, le long du détroit de Bab El Mandeb. Elle permirent la découverte d'une citerne antique, qui pourrait être celle de Bérénice Epidiros, et de rechercher sur le terrain la ville antique de Deiré que l'archéologue italien Conti-Rossini hésitait à placer à Raheita.

La publication de l'Institut contient de remarquables analyses des différents matériels trouvés à Guardafui, à Heis, et à Salouine, qui témoignent de la limite extrême de l'expansion commerciale romaine sous le Haut Empire. Le contrôle des détroits et l'établissement de routes commerciales maritimes de l'Égypte vers l'Afrique de l'Est s'appuient précisément sur la pré-

sence romaine en Égypte et sur les principaux ports de l'Égypte des Ptolémées en Mer Rouge. Il faut souhaiter qu'une conjoncture politique plus paisible permette aux archéologues de fouiller systématiquement une partie des très nombreux tumuli qui s'égrènent sur plusieurs kilomètres à l'est de Heis, et aussi de revenir au cap Guardafui, ce cap des Aromates d'où, précisément nombre de navires, à en croire le *Périple de la Mer Etyhrée*, cinglaient directement sous l'action de la mousson vers les comptoirs occidentaux de l'Inde.

Contre-amiral H. LABROUSSE

■

FORBIN (Comte de), *Mémoires*, Préface de Micheline Guénin, Mercure de France, coll. Le temps retrouvé, juillet 1993, 628 p., dont 58 de notes, 20 d'annexes (lettres, extraits de la gazette de France, etc.) et 12 d'index des personnages, 169 F.

Ces mémoires sont bien connus et ont déjà été largement exploités. Mais il faut saluer cette réédition, la première complète depuis 1837, qui va en rendre l'accès plus facile. Le Provençal qu'était Forbin sut faire merveille en Manche et Mer du Nord, seul ou avec Jean Bart, ou sous Tourville à Béziers et Barfleur, aussi bien que comme commandant d'une division indépendante en Adriatique. Alors, plus que le tableau d'une époque et que le cadre dans lequel se jouèrent les actions de Forbin, plus que l'aventure siamoise du personnage, plus que ses désaccords avec son ministre ou les écarts de sa vie privée, ces mémoires, reflets du caractère ombrageux de leur auteur, sont avant tout l'expression du talent d'un marin

expérimenté et courageux, d'un tacticien habile et plein d'audace qui savait comment évaluer les risques pour aller au-devant du succès.

Bien sûr, Forbin présente toujours les faits à son avantage. Mais les mémoires ne sont-ils pas faits pour celà?

Contre-amiral R. FRÉMY

■

GIARD (Michel), *La mer et rien d'autre*.

Dessines-moi un bateau... Michel Giard nous offre un bateau pour tous les âges, avec des marins dessus. Du *Snekkar* de Rollon jusqu'au *Pourquoi-pas* de Charcot, une série de clichés destinés à l'édification des enfants comme de ceux qui ignorent les délices de la recherche universitaire et qui apprécieront la fraîcheur de ces textes; une pomme et une poignée de gémon tous les deux...

Hubert MICHÉA

■

GUILLERM (Alain), *La marine de guerre antique*, Edition S.P.M., coll. Kronos, Paris, 1993.

Cet ouvrage de 160 pages, d'une extraordinaire densité, est celui d'un spécialiste qui semble avoir vécu et vogué à travers toutes ces époques si lointaines, des origines de la navigation méditerranéenne à la fin de l'empire de Byzance, visité en long et en large et en profondeur chacun des esquifs dont il nous donne la description et dont il nous reproduit les plans et les représentations.

Ouvrage forcément très technique, mais abordable malgré tout au lecteur moyen que je suis dont jamais il ne laisse tomber l'intérêt.

Nous revivons avec lui la vie des marins et des ports de l'antiquité, l'évolution des flottes au cours des grands combats navals en Méditerranée comme sur l'Océan : Phéniciens et Grecs, Romains et Carthaginois, marines hellénistiques, navires romains contre navires vénètes et, après la défaite définitive des Celtes, des deux côtés de la Manche, la naissance de cette flotte romaine de Bretagne, *Classis Britannica Romana* (CLBR) montant la garde face aux meutes de pirates saxons prêts à tout submerger.

Rome contre les héritiers d'Alexandre : une nation d'agriculteurs se muant, peu à peu, sous la pression de la nécessité, en puissance navale et atteignant ainsi à la suprématie, après la destruction de trois empires : Carthage, la Macédoine, les Séleucides, sans compter les Lagides avec Antoine et Cléopâtre.

J'avoue que ces pages ont été pour moi une révélation : j'avais toujours considéré l'Empire romain comme une puissance essentiellement terrestre, suivant la marche irrésistible de ses légions. Mais Alain Guillerm nous démontre d'une façon irréfutable que c'est sur les flots que furent gagnées par lui les batailles décisives.

Yann BOUËSSEL DU BOURG

■

HABERT (Jacques), *Verrazane. Quand New York s'appelait Angoulême*. Préface d'Alain Decaux. Editions Perrin.

Le 7 mars 1524, Giovanni Verrazane, navigateur d'origine italienne, mais au service du Roi de France, atterrissait avec la "Dauphine" sur la côte atlantique des États Unis actuels, côte qu'il allait reconnaître de la Caroline du Sud

au Maine. Au cours de cette exploration, le 17 avril, il découvrait bien avant Hudson le site dans lequel se développera plus tard New York, qu'il baptisa Angoulême en hommage à François I^{er}.

Dès les années cinquante, Jacques Habert, sénateur représentant les Français de l'étranger, membre d'honneur de la CFHM, a entrepris, alors qu'il était professeur d'histoire au lycée de New York, de réhabiliter la mémoire de ce Giovanni Verrazane, florentin installé en France.

Nous lui devons déjà, après plusieurs articles et ouvrages publiés en français et en anglais, et une thèse en Sorbonne, un "Giovanni et Girolamo Verrazane, navigateurs de François I^{er}", publié en 1982 en collaboration avec le professeur Michel Mollat du Jourdin, membre de l'Institut, ancien président de l'Académie de Marine et président d'honneur de la CIHM.

Aujourd'hui, rendant au navigateur florentin le nom que celui-ci utilisa toujours - de nombreux documents en témoignent - dans sa vie publique comme dans sa vie privée, Jacques Habert vous donne un "Verrazane" destiné à faire connaître à un public français élargi la place qui revient à ce marin, certes d'origine italienne - comme la plupart des grands navigateurs de l'époque: Christophe Colomb, John Cabot, Amérigo Vespucci - fidèle jusqu'à la fin à son pays d'adoption.

Avec lui, dans un livre rigoureux et précis, qui ne cherche pas à cacher certaines zones d'ombre, nous suivons la vie de ce Jean de Verrazane, nous recherchons ses origines à Florence, nous le suivons à Rouen, à Lyon, au milieu de ces commerçants florentins auxquels il appartenait, nous vivons ses

rencontres avec François I^{er}, nous partons avec lui à la rencontre du nouveau monde, nous participons avec lui à la seconde expédition qui devait mener l'un de ses bateaux jusqu'à Sumatra - par l'Est, à travers l'Atlantique Sud et l'Océan Indien, après qu'il n'ait pu franchir le Cap Horn- et lui-même, sur le chemin du retour aux côtes brésiliennes. Nous assistons enfin à sa mort dramatique aux Caraïbes lors du voyage, que terminera son frère, Girolamo, auquel nous devons ce qui sera appelé la "Cartographie verrazanienne".

De nombreux documents retrouvés par l'auteur, parfois de façon étonnante, tel ce manuscrit signé François adressé au vice-amiral Guyon de Chillo par François I^{er} le 16 mars 1523 lui ordonnant de laisser partir du port du Havre-de-Grâce les quatre navires de Messire Jehan de Verrazane découverts dans les archives de l'Université de Californie à Los Angeles.

Bref un livre passionnant, qui rend à Verrazane, ou Verrazano, la place qu'il mérite, et qui témoigne de façon irréfutable de ce qui lui est dû. Et nous ne pouvons que partager le souhait de Jacques Habert en conclusion de cet ouvrage: que "la France à son tour", après les États Unis et l'Italie, sache enfin "reconnaître la valeur et les services de ce grand marin de François I^{er}"; qui "mérite sa place dans l'odyssée des grandes découvertes et dans l'histoire de France".

Contre-amiral J. CHATELLE

■

• **HOLLANDAIS** (analyse d'ouvrages hollandais reçus à la CFHM)
Tijdschrift voor Zeegegeschiednis, année XII, t. 1, mai 1993.

On trouvera dans ce volume un article de A.P. van Vliet consacré à une bataille de Nieuwport, en 1600, entre les flottes des "sept provinces" et celles des provinces belges sous contrôle espagnol.

On trouvera également un article sur les innovations scientifiques apportées par la marine néerlandaise en matière d'hélices, illustré de photographies de modèles, par J.M. Dirkzwager.

Cette livraison contient une abondante analyse bibliographique, complétée de la suite du répertoire des publications parues tant en Hollande que dans d'autres pays. Nous avons relevé des publications françaises dont celles de membres de la CFHM repères 15.975 à 16.692.

Hubert MICHÉA

■

• **ITALIENS** (analyse d'ouvrages italiens reçus à la CFHM)

Un extrait de *Le penisola italiana e il mare* propose le travail de Mario Marzari, "Il periodo napoleonico in Italia et l'opera degli ingegneri Salvini e Tupinier nell'Arsenal venetto", consacré aux travaux ordonnés par ces ingénieurs. Après un rapide survol des conséquences de la bataille de Trafalgar, l'auteur étudie la standardisation des méthodes et de la production de matériel naval développées par les autorités impériales sous l'impulsion de Sané.

Notons en particulier la création d'une fonderie de canons et d'une forge à ancres et la construction à Venise de cinq navires de 74 canons dont trois destinés à la marine française: le *Rivoli*, le *Castiglione* et le *Mont Saint-Bernard*, et la construction de chameaux destinés à leur faire gagner la mer libre.

Des plans et des photographies de modèles, en particulier du *Rivoli* dans ses chameaux illustrent ce texte.

Il s'appuie sur un appareil de notes très abondant mettant en évidence la richesse des archives *Archivio di Stato* de Venise et d'autres fonds italiens.

On pourra se référer, pour ce qui concerne à Tupinier et au *Rivoli*, à *Nepetunia* n°155, 1984/3, sous la plume de L. Poirier.

Hubert MICHÉA

■

LAROQUE (Pierre), *Abandons d'enfants et classes sociales dans les villes maritimes de la Provence des Lumières. Un exemple: Toulon*. D.E.A. soutenu à l'université Lumière/Lyon 2, Lyon, 1993, 145 p.

Les journées d'histoire et d'archéologie maritime de Marseille de mai 1993 ont mis en lumière le fait que dans la Provence de l'Ancien Régime ou de l'époque contemporaine, les notions de ville, d'espace portuaire, de quartier maritime, s'enchevêtrent et donnent à l'historien une vision confuse des ensembles urbains qu'il étudie.

Cette étude s'est attachée à cerner les composants des groupes socio-professionnels propres au complexe maritime toulonnais, notamment les ouvriers de l'Arsenal royal de la Marine de Toulon, les marins pêcheurs et leurs enfants, les mousses dont se servait la Marine royale lors des levées d'embarquement. Des données numériques, financières, démographiques, ont pu être dégagées dont l'interprétation en cours et future est susceptible de modifier l'histoire de cette cité. L'auteur souligne l'intérêt du traitement informatique de ces matériaux grâce à l'existence de belles séries

d'archives tant civiles que militaires, ce pour les 17^e et 18^e siècles.

Le sujet, centré sur une population infantile atypique par définition, les enfants trouvés, se révèle d'un grand intérêt. Point nodal de comportements socioculturels propres aux populations urbaines et rurales de l'Ancien Régime, la condition de l'enfant trouvé ou abandonné a entraîné, lors de son étude, toute une série de questions.

1) Quelles relations économiques, sociales, démographiques entretient la ville avec les communes proches qui composent son *Hinterland* naturel ? Des indices concordants, des résultats significatifs, donnent de l'importance à des villages de l'intérieur comme ceux de la dépression de Cuers ou de la côte comme La Seyne, Sanary, Six-Fours. Des recherches plus poussées notamment dans les archives notariales et communales de ces villages donneront les éclaircissements nécessaires à une compréhension et à une interprétation du phénomène (ville terroir, terroir ville) qui rythme les rapports entre les deux ensembles cernés, phénomène nettement perceptible au travers de l'abandon des enfants dans les villages et leur retour en nourrice dans les campagnes environnantes.

2) Quelles composantes économiques, socio-démographiques permettent à la ville d'être définie comme un ensemble maritime cohérent voué non seulement à la construction navale militaire mais aussi au commerce local et international, aux activités civiles typiques des ports provençaux comme la pêche ou le cabotage ? Ce travail souligne l'ouverture de Toulon vers des ensembles urbains de moindre importance mais qui jouent un rôle de régula-

teur pour les hommes, de relais pour l'économie, de ports tels que La Ciotat, Six-Fours, Sanary, La Seyne.

De cinq sources d'archives différentes se dégagent des résultats significatifs :

Nous assistons à une évolution démographique de la ville sur tout le 18^e siècle, répartition socio-professionnelle de la population pour la période concernée, localisation de cette dernière par quartier, composition de la famille toulonnaise, étude d'une population infantile : les mousses. Enfin pesée globale des courants migratoires propres au port, définition d'une aire d'attraction géo-économique toulonnaise, ce, au travers d'archives inédites comme les registres d'entrées des malades de l'Hôtel-Dieu de Toulon et les registres des décédés dudit hôpital.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

■

LITALIEN (Raymonde), *Les explorateurs de l'Amérique du Nord 1492-1798*. Préface d'Etienne Taillemite, Editions du Septentrion, Québec.

Lorsque la France s'éveilla aux navigations lointaines, vers les années 1520-1530, un quart de siècle après la découverte du nouveau monde, ce fut pour s'intéresser d'abord à l'Amérique du Nord qui allait devenir rapidement le champ d'action privilégié des premiers découvreurs français.

Ce furent d'abord Jean Verrazane et Jacques Cartier qui explorèrent les côtes du continent nord américain de la Floride au St Laurent dans la recherche de la Route des Indes et du passage du Nord-Ouest.

Avec Champlain qui explore la région des Grands Lacs, Cavelier de la Salle qui descend le Mississippi jusqu'au Golfe du Mexique, les Le Moyne, découvreurs de la Louisiane, les Gaultier de la Verendrye qui parcourent un immense territoire des Grands Lacs aux Rocheuses, c'est l'intérieur du Continent qui peu à peu est exploré par les descendants des premiers colons. Il faudra toutefois attendre le XVIII^e siècle, avec les expéditions de Cook, Laperouse et Vancouver, dans le Pacifique, de Mackenzie vers le Nord et l'Océan Arctique pour achever la conquête de ce continent immense et rude.

Bien sûr les Français ne sont pas les seuls, et très vite leurs efforts se heurtent aux ambitions des Anglais au Nord, à celles des Espagnols en Californie et dans le Golfe du Mexique, mais ils furent les premiers, et le livre de Raymonde Litalien vient opportunément nous le rappeler.

C'est en effet ce vaste mouvement exploratoire issu du monde de la Renaissance et parachevé par l'Europe des Lumières, que Raymonde Litalien, docteur ès lettres de la Sorbonne, représentant les Archives nationales du Canada à Paris, a entrepris de nous conter avec une passion et une finesse d'analyse tout aussi remarquables.

Son livre qui se lit d'un trait, tant l'action est intense et permanente, ne peut que toucher profondément nos coeurs de Français, tant il est porteur d'émotions et aussi de regrets. Que de noms français jalonnent l'histoire de cette conquête de l'Amérique du Nord, jusqu'à l'éviction de notre pays surclassé par la puissance navale de la Grande Bretagne au service d'un dessein ferme

et d'une détermination qui trop souvent manquèrent à la France.

Au total, un ouvrage riche et documenté d'une haute tenue scientifique: en témoignent les notes historiques et les références bibliographiques nombreuses qui l'accompagnent, sans oublier un index particulièrement complet.

Contre-amiral J. CHATELLE

■

Louisiane (Un siècle de souveraineté française en), (1673-1763). Publié par la Commission d'Histoire de la Société des Cincinnati de France, société amie de la CFHM. Contact : Gérard de La Martinière, membre de la CFHM et président de la Commission d'Histoire de la Société des Cincinnati de France.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

■

Méditerranée occidentale au XVII^e siècle (la). Textes réunis par Marc Perrichet, membre de la CFHM, études sur l'esclavage méditerranéen, la Provence et l'Espagne, contributions de Yves-Marie Bercé, Michel Fontenay, François-Xavier Emmanuelli, Alice Marcet, Bartolomé Bennassar, Jean-Paul Le Flem, Jean Canavaggio. Actes du colloque de l'Association des historiens modernistes des Universités, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1990, 124 pages. Peut être commandé directement à Michel Vergé-Franceschi, trésorier de l'Association des historiens modernistes des Universités françaises. 70 Francs.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

PRÉZELIN (Bernard), *Les flottes de combat* 1994. EMOM & Editions Ouest-France, Rennes, novembre 1993, 1 000 p., 21 x 27 à l'italienne, 130 schémas, 2 900 photographies (plus du tiers datées de 1992 et 93).

172 marines répertoriées, avec pour trente d'entre elles un tableau indiquant l'âge moyen de leurs bâtiments ; 1 781 navires de 133 types différents présentés avec leurs caractéristiques marines ; un tableau donnant pour les huit plus grandes marines (*US Navy*, Flotte russe, *Royal Navy*, Marine française, flotte japonaise, marines indienne, italienne et allemande) leur tonnage et le nombre d'unités dans chaque catégorie de navires... La quantité et la qualité des repères et commentaires que l'on trouve dans cette nouvelle édition des Flottes de combat permet d'apprécier comment, par leur composition, leurs armes et leur équipements, leur répartition, les marines d'aujourd'hui s'inscrivent dans le panorama géopolitique issu de la victoire des Etats-Unis dans la "Guerre des Etoiles" et de l'éclatement concomitant de l'URSS et du Pacte de Varsovie. Un panorama nullement figé d'ailleurs, puisque à côté du délabrement de l'appareil économique et industriel laissé par l'URSS à la Russie, s'y inscrivent aussi les effets de la crise économique mondiale qui a rendu bien tentante, voire obligée, la compression des budgets militaires ou étalement dans le temps des réalisations (vg. en France, mise en service du porte-avions *Charles de Gaulle* repoussée à 1999).

L'ouvrage montre que nombre de marines de moyenne envergure ou de marines d'États éloignés des anciens théâtres à risques d'affrontement

majeur ou des actuelles zones de troubles ont peu réagi à ces crises : par exemple, Taiwan se contente de procéder au rajeunissement de sa flotte (23 frégates neuves à mettre en service d'ici 1999) et le Japon profite du calme pour développer la surveillance acoustique de ses approches contre le danger potentiel que constituent toujours les flottes de sous-marins de ses voisins chinois, coréens du Nord et russes. Par contre, les réductions auxquelles ont procédé les Etats-Unis et la Russie dans leurs flottes de sous-marins stratégiques sont significatives de ce nouvel ordre du monde, comme aussi les contraintes que s'impose la Grande Bretagne dans ce domaine et la politique prudente de la France dans l'amiadation du nombre de patrouille demandée simultanément à ses SNLE et dans le plan de renouvellement de ceux-ci. Significative aussi la décision des Etats-Unis de ramener de 450 à 350 le nombre de ses bâtiments de combat, tout comme la baisse des effectifs de la *Royal Navy* : 58 500 hommes en 1994, 55 000 en 1995 ; ou encore la construction par la France de deux nouvelles séries de frégates, sans équipement de lutte ASM destinées aux opérations dans des "zones à risque limité" : celle des six *Floréal*, bâtiments simples et robustes entrés en service en à peine deux ans, et celle des six *La Fayette*, bien armées pour la lutte anti-aérienne, dont les œuvres mortes et les superstructures affichent des formes surprenantes, résultat d'une recherche de furtivité menée plus loin qu'aucune autre marine ne l'a semble-t-il encore fait.

Plus significatif encore est le désastre que représente pour la Russie l'héritage que lui a laissé l'URSS en fait de

porte-avions : sur les sept porte-avions de l'ambitieux programme de construction de l'ancienne puissance, il n'y en a pas un seul qui soit opérationnel (cf *nota*). Lamentable exemple venant à point pour rappeler, une fois de plus, que la mise en œuvre d'une stratégie génétique, si elle matérialise la conception qu'une nation se fait de sa place dans le monde, révèle aussi, dans un sens comme dans l'autre, les possibilités industrielles et les capacités financières qu'elle peut et veut y consacrer.

Contre-amiral R. FRÉMY

Nota : L'*Ulyanovsk* a été démantelé dès le 3 janvier 1992, à 20 % de sa construction.

Le *Kusnetzov* (67 500 tpc) a bien été incorporé en 1991 à la Flotte du Nord, mais reste inemployé faute d'avions adaptés.

Le *Varyag*, du même type, est à Nicloaev achevé à 80%, tous travaux arrêtés depuis deux ans en attente d'une décision sur son avenir (vente? démolition?).

Les trois type *Kiev* (43 000) ne pourraient, faute d'avions adaptés, être utilisés que comme porte-hélicoptères. D'ailleurs le *Kiev* et le *Novorossysk* sont en réserve, et encore, le premier pourrait être cannibalisé au profit du *Gorshkov* et le second a été endommagé par un incendie en 1992.

Quant au *Minsk*, ses avaries de propulsion n'ont jamais été réparées faute de crédits et il a été vendu à la démolition à à peine quinze ans d'âge!



RIETH (Eric), *Voiliers et pirogues du monde au début du XIX^e siècle*. Ed. Du May, Paris, 1993, format 23 x 28,5, 168 p., 135 illustrations. 340 F.

Lorsque le futur amiral Pâris publie en 1843 son *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, la notion de patrimoine maritime est loin d'être développée. Le premier, Pâris se consacre dans ces deux volumes, l'un de texte, l'autre de planches, à sauvegarder la trace des marines exotiques qu'il a côtoyées dans ses voyages autour du monde à bord de l'*Astrolabe* puis de la *Favorite*.

Des côtes africaines au Brésil, en passant par l'Inde, la Chine et l'Océanie, il relève dessins et plans de tous les types de bateaux, de la pirogue au voilier de cabotage.

76 dessins seront publiés, faisant apparaître dans leur cadre naturel le curieux "bateau de Canton servant à élever des canards", les solides pinasses du Gange chargées de passagers ou le bateau-serpent du sultan de Travancore.

57 planches gravées viendront y apporter une dimension technique. Le tout traduit avec la précision du navigateur, du technicien et du théoricien de la mer qu'était Pâris, inlassable observateur des bâtiments mais aussi des sites et des hommes ; regrettant déjà que cet univers où l'ingéniosité pallie les défaillances technologiques disparaisse peu à peu sous l'influence des Européens.

Ces images, reflet d'un monde aujourd'hui profondément modifié, Eric Rieth les fait revivre pour la première fois depuis l'édition originale, appuyant son commentaire par de larges extraits du texte de Pâris, à juste titre considéré comme le premier ethnologue de la mer.

Eric Rieth, chargé de recherche au CNRS et chargé de cours à l'université Paris-I, est responsable du département Archéolo-

gique du musée de la Marine. Il a publié *Le Voyage de la Favorite* aux éditions Anthèse et, en collaboration avec Michel Vergé-Franceschi, *Voiles et Voiliers au temps de Louis XIV* aux éditions Du May.

Dominique FABER



RIGAUD (P.), FOURQUIN (N.), *Glossaire nautique de la Langue d'Oc*. Capian/Objetif mer, 1993.



TRIPPIER (Michel), *Le Royaume d'Archimède*. Economica, Fondation pour les études de défense nationale, Paris, 1993, 182 p., 155 F.

"A force d'enseigner j'ai fini par apprendre...", dès les premières lignes, le lecteur comprend que la modestie et l'absence de tout dogmatisme de l'auteur vont lui permettre d'assimiler sans difficulté majeure, cette mise à jour des "Fondements et principes de l'action maritime", rédigés à l'intention d'esprits plus avertis, alors qu'il était professeur à l'École supérieure de guerre navale.

L'attribution à Archimède, "découvreur du principe qui a fait la fortune de la mer et des transporteurs qui l'appliquent", du "Trident de Neptune" l'avertit encore qu'il va être amené à découvrir les multiples facettes d'un esprit fin et cultivé ne dédaignant pas le paradoxe.

Dans une première partie, par l'étude réfléchie et bien documentée des conflits les plus récents, Michel Trippier dégage et nous aide à mieux comprendre les caractéristiques essentielles, pour ne pas dire les principes,

d'utilisation des forces navales, qu'il s'agisse d'user de la mer pour transporter des richesses ou des forces, ou d'en interdire l'usage pour les mêmes fins à l'adversaire.

La deuxième partie intitulée "La Mer et les Marins" est une méditation sur la nature de la mer et sur la condition du marin.

Une méditation ne s'analyse pas, c'est au lecteur de s'en pénétrer lui-même. La pudeur s'impose d'autant plus que son auteur est allé rejoindre les bons artisans du "navire de marbre", superbe allégorie sur laquelle s'achève cet ouvrage, qui sort décidément des sentiers trop battus.

François BRÉZET



VERGÉ-FRANCESCHI (Michel), MASSON (Philippe), (sous la direction de), *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*. Tallandier, 1993, 391 p., 150 F.

The French Commission for Maritime History rightly chose to commemorate the 500th anniversary of 1492 with this volume of studies by 22 authors devoted to the tumultuous relations between France and the sea during the first hundred years of European explorations of the rest of the world. In this well-organised, well-structured volume, the major aspects of the subject at hand are treated by specialists who outline the present state of research in their field and draw their own conclusions as to the results obtained, as well as to new directions for investigation.

Although France was not among the first European powers to engage in the race to explore planetary space, it too harboured some of the mysterious

intellectual currents of philosophy and mathematics that were leading to a new and different perception of the universe, in spite of the difficulty many French thinkers of the time experienced in abandoning their well-known, comfortable *mare nostrum*. Indeed, the nostalgia of the beautiful, complex, civilised and intellectually embraceable Mediterranean Sea still felt by many French tendency to cultivate one's own garden, France tendency to cultivate the movements of curiosity and conquest of the period of the first maritime adventures.

Oceanic discoveries presuppose the means of projecting maritime power far beyond territorial seas. After a brief panorama of the sixteenth century, four studies concerning sources and basic principles (naval architecture, vocabulary, French naval administration, contemporary publications) serve as an excellent introduction to the state of naval and maritime power, infrastructure, personnel and administration within France, and how they were employed at home and overseas to further French policy and strategy.

Given the subject of this volume, and indeed the great phenomenon of the sixteenth century, oceanic discovery, it is the Western façade of France that is under scrutiny, as opposed to its Mediterranean coast. Highly significant port studies are devoted to the Normandy coast and hinterland, to Nantes is particular, but also to Bayonne, to Breton ports, and to Boulogne.

As to personnel, only Court officials, officers and commanders of expeditions are sufficiently well documented to figure here, with two very interesting exceptions: the articles on the cos-

mographers Thevet and Nicolay, and the study of the seamen's parish of Saint-Vincent of Rouen which illuminate the life of mariners ashore but away from home.

It is to be noted that spatial study of shore establishments in France itself is more highly developed than French campaigns overseas, which is after all justified by the historical record and by the prior necessity to develop the various elements of maritime power. However, a new evaluation of Villegagnon and his attempt at colonisation in Brazil, as well as the first French voyages to the Indian Ocean, add a welcome overseas dimension, although I hasten to add that the voyages of Cartier, Verrazano and other French explorers are examined and evaluated in articles dealing more specifically with ports.

Several excellent documentary studies, as well as tables, indexes and a chronology, complete the volume which practitioners, students and readers of history will find interesting and useful.

Ulane BONNEL

Académie de Marine of France.
(Paru in *Mariner's Mirror*.)



VIVIÈS (Jean), *James Boswell, Etat de la Corse*. Présentation, traduction et notes, éditions du C.N.R.S., 1992, Toulouse, 239 p., index, bibliographie et notes.

Boswell est le premier Britannique à avoir visité la Corse où il séjourna cinq semaines et où il rencontra Paoli, chef de la nation corse depuis 1755, alors en lutte contre Gênes, aidée par la France de Louis XV (traité de Compiègne, 6 août

1764). Nous sommes alors en octobre-novembre 1765, quelques mois après que Rousseau ait proposé un projet de constitution pour les Corses (décembre 1764) et moins de deux ans après la signature du traité de Paris (1763) qui a fait perdre à la France la plupart des possessions de son premier empire colonial. Choiseul est alors à la recherche de compensations pour lutter contre l'influence anglaise en Méditerranée, d'où la prise de Minorque aux Anglais en 1756, mais il a fallu restituer l'île en 1763. Rentré en Angleterre, Boswell rencontra Pitt (février 1766) et publia dès février 1768 - peu avant la cession de la Corse à la France (par le traité de Versailles du 15 mai 1768), le *Journal* de son voyage dans lequel il narre son périple : débarquement à Century, au Cap Corse, accueil par l'un de nos ancêtres directs (hasard de l'histoire), rencontre avec Paoli, puis avec Marbeuf, commandant du corps expéditionnaire français ; description des institutions, Université de Corté, monnaie, forces militaires, mœurs des habitants, faune et flore ; étude à la fois géographique et historique de l'île, suivie de la relation du voyage proprement dit. La description géographique insiste notamment sur le nombre et la

qualité des ports, d'où l'intérêt stratégique de la Corse pour la *Royal Navy*. En 1768, l'ouvrage eut un grand retentissement et fut le second travail publié sur la Corse - en anglais -, le premier datant de 1729. Traduit en italien, en hollandais, en allemand et deux fois en français entre 1768 et 1770, le Voyage de Boswell avait eu ses traducteurs mais n'avait pas eu jusqu'à présent de commentateur. Dans sa présentation, Jean Viviers, agrégé d'anglais et maître de conférences à l'université d'Aix-en-Provence, fait figure non seulement de linguiste, mais aussi d'historien. Son analyse des situations corse, française, anglaise et génoise au tournant des années 1762-1768 est particulièrement fine et pertinente et a l'immense avantage de replacer la patrie de Napoléon (qui naît le 15 août 1769, deux mois après que Paoli, battu à Ponte-Novo, ait quitté la Corse) dans ses différents contextes, politique, diplomatique, économique et surtout géostratégique. Le tout dans un style choisi, particulièrement soigné.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI



AGENDA

Manifestations d'hier et de demain

4-8 octobre 1993 : **Rochefort**, colloque annuel du CERMA. Thème : "La Marine et la première guerre mondiale."

Cinq communications ont été présentées par Michèle Battesti, Antoine Picardat, le capitaine de vaisseau Emmanuel Brézet, l'amiral Maurice Dupont, l'inspecteur général des Archives de France (h) Etienne Taillemite, sur l'invitation de Jean Gari-dou. Les Actes seront publiés comme d'habitude par le CERMA.

15 octobre 1993 : **Dieppe**, ce vendredi a eu lieu à l'Hôtel de Ville une conférence consacrée à Abraham Duquesne, par Michel Vergé-Franceschi, sur l'invitation de la Société des Amis de Dieppe. Un public particulièrement nombreux est allé ensuite se faire dédicacer l'ouvrage à la Librairie de la Barre, proche de l'hôtel "le Grand Duquesne".

25-29 octobre 1993 : **Pau**, 118^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques. Y a notamment participé Jacqueline Carpine-Lancre sur "Les communications maritimes dans le golfe de Gascogne". Les prochains colloques des sociétés savantes auront lieu à Amiens (1994), Aix-en-Provence (1995), Nice (1996).

20 novembre 1993 : **Montpellier**, plusieurs conférences ont été prononcées au Centre d'Histoire militaire et d'études de Défense nationale (URA 1019 CNRS-Université Paul Valéry-Montpellier III), par M. le professeur Jean Meyer, le vice-amiral d'escadre J. Campredon, le contre-amiral J.-L. Duval, commandant le centre d'Enseignement supérieur de la Marine, les commandants Jean-Jacques Bally, François-Emmanuel Brézet, Louis Durteste et Claude Huan. (Voir *Chronique n° 28*, p. 41). Le texte paraîtra dans les *Cahiers de Montpellier*, juin 1994

10 décembre 1993 : **Paris**, Musée de la Marine, ce vendredi a eu lieu au Palais de Chaillot la vente annuelle de l'Association pour le développement des œuvres sociales de la Marine. A l'invitation du vice-amiral d'escadre Lejeune, président de l'A.D.O.S.M., étaient venus signer leurs ouvrages plusieurs auteurs de la CFHM parmi lesquels on reconnaissait Michèle Battesti, Michel Mollat du Jourdin, Michel Vergé-Franceschi, aux côtés d'autres auteurs tels que l'amiral Vercken, ou Vladimir Volkoff.

14 décembre 1993 : **Toulon**, ce mardi, conférence salle Mozart, de M. Saint-Martin et du vice-amiral Jean Guillou, membres de l'Académie du Var, dans le cadre de la Société des Amis du Vieux Toulon : "Centenaire de la visite de l'escadre russe."

18 décembre 1993 : **Rochefort**, ce samedi, signaient leurs ouvrages au Centre international de la Mer, dans le cadre somptueux de la corderie royale, sur invitation d'Isabel Granguet, librairie maritime, plusieurs auteurs de la CFHM, Martine Acerra, Alain Boulaire, représentant de la délégation "Bretagne", aux côtés d'Eric Vibart, du commandant Randier, de MM. Hillion et Verlomme et d'autres encore.

29 décembre 1993 : **Toulon**, ce mercredi, Michel Vergé-Franceschi donnait à Toulon une conférence consacrée à Duquesne, chez le Docteur et Mme Baixe, dans le cadre des Quatrièmes mercredis de la Nouvelle Espérance (Festival international du film maritime et d'exploration). Malgré la date, un public nombreux s'était déplacé, notamment le Docteur et Mme Perruchio, Mme Clémenson, l'amiral Aman, le colonel Guigliani et beaucoup d'autres membres de la CFHM.

31 décembre 1993-mi-février 1994 : **Paris**, le Musée de la Marine, Palais de Chaillot, soutient le défi d'Isabelle Autissier et de ses équipiers, à bord d'*Ecureuil Poitou-Charentes* : de New York à San Francisco, battre le record de *Flying Cloud*.

Décembre 1993-fin mars 1994 : **Autun**, exposition consacrée à Philibert Commerson, Musée d'Histoire naturelle, 14 rue Saint Antoine, de 14 à 17 h. Du mercredi au dimanche. Contact : Jeannine Monnier, 30 Allée Gonon, 69330 Meyzieu. L'aventure de Commerson sera présentée durant l'été 1995 par le conservateur du musée de la citadelle Vauban, au Palais, à Belle Ile en Mer, musée qui possède une grande maquette de la flûte *L'Etoile* sur laquelle Commerson était passager au cours du long périple entrepris à la suite de Bougainville.

11-20 février 1994 : **Paris**, exposition du *Rafale V* à Rétromobile, Porte de Versailles, Paris. Présentation d'un exemple rarissime d'architecture navale française de course et de record motorisé par un Hispano-Suiza de 36 litres de cylindrée, construit en 1935 par les chantiers Chauvière sur les plans de l'ingénieur Galvin. Contacter G. Guétat et E. Ledru, Groupe d'histoire du yachting, à la CFHM.

30 avril : **Bayeux**, colloque organisé par M. le professeur René Pillorget (Lille III) : communications sur "L'histoire des débarquements", par MM et Mmes Thibault, René Pillorget, Lucien Bély, Philippe Bonnichon, Jean Tulard, Michèle Battesti, Mme Roussanne, Philippe Masson, M. Watelle, le général Lucien Robineau.

17 mars-15 juin : **Paris**, Musée de la Marine, Palais de Chaillot : exposition "A la rencontre de Sindbad, La route maritime de la soie". Cette manifestation inscrite au calendrier du projet "Routes de la soie, routes de dialogue" de l'UNESCO, est patronnée par la Commission nationale pour les célébrations des découvertes portugaises et présentée en association étroite avec la Bibliothèque nationale de France. Contact relations presse : Sylvie David Rivérieulx, assistée de Catherine Becquet et Carole Bouillet, tél : 47 27 83 70.

26-27 mars : **Paris**, Salon du livre

20 avril : **Rabat**, réunion du Comité marocain d'Histoire marocaine. Le comité s'intéresse d'une part aux aspects marocains de la course salétine d'après les sources arabes du Makhen (assez riches pour le dernier tiers du XVIII^e siècle et

pour la première moitié du XIX^e, jusqu'aux années 1840), et d'autre part à la constitution du fichier des navires ayant fréquenté les ports marocains de 1765 à 1856. Contact : professeur Jean-Louis Miège, notre ancien président.

4-7 mai : **Lorient**, colloque international organisé par le Service historique de la Marine conjointement avec la *Society for Nautical Research*, le *Maritime Museum* de Greenwich et le Laboratoire d'Histoire maritime de la Sorbonne ; thème : Les flottes des Compagnies des Indes (XVII^e-XVIII^e-XIX^e siècles. Contact : professeur Philippe Haudrère, amiral Kessler, René Estienne. Voir *Chronique n° 28*, p. 43-44. Un programme détaillé a été envoyé à chacun des membres de la CFHM par les soins du Service historique de la Marine. En cas d'oubli, prière de bien vouloir le signaler à Philippe Haudrère ou à l'amiral Kessler.

12-15 mai : **France**, "Journées de la mer. Patrimoine, savoirs, techniques" : contacter Anne-Françoise Pillias, déléguée à la communication au 16 (1) 43 36 68 50. Voir *Chronique n° 28*, p. 44-45.

27 mai-3 juin : **Danemark-Norvège**, Croisière Paquet, *Cols Bleus*, à bord du *Mermoz*. Conférences de l'amiral Bernard Louzeau, ancien chef d'Etat-major de la Marine, du contre-amiral François Bellec, directeur du Musée de la Marine, et de Mme Michèle Battesti, Service historique de la Marine (Vincennes).

17-19 juin : **Caen**, colloque *Les Normands dans la bataille*, l'été 1944. Contact : Mme Raymonde Litalien. Et du 1^{er} juin au 30 septembre, exposition sur le débarquement aux Archives départementales du Calvados, 61 rue de Lion-sur-Mer, Caen.

4-7 juillet : **Exeter**, U.K. : "The Parameters of Naval Power in the Twentieth Century". A major international conference of historians, naval officers and policy makers examining the strategic objectives and practical efficacy of naval power this century at which papers will be presented by Australian, French, Dutch, American and British participants. The language will be English. Enquiries : Dr. L.P. Morris, Department of History & Archaeology, University of Exeter, Queens Building, Queens Drive, Exeter EX4 4QH, UK.

Juillet : **Concarneau**, Salon du Livre maritime.

15 septembre-3 décembre : **Paris**, Musée de la Marine, Exposition Mizu, ou les créations d'un maître contemporain fasciné par les pavillons du code international de signaux maritimes.

16-25 septembre : **Monaco**, Yacht Club de Monaco. Exposition 1904-1994 : 90^e anniversaire de la naissance du sport motonautique en Europe continentale à Monaco. Monaco Classic Week. Contacter G. Guétat et E. Ledru, Groupe d'histoire du Yachting, à la CFHM.

Début octobre : **Rochefort**, colloque annuel du CERMA, thème : la découverte du littoral africain. Contacter Etienne Taillemite et Jean Garidou.

Mi-octobre : **Paris**, Musée de la Marine, Palais de Chaillot : "La Mer par écrit", rencontre-dédicaces des écrivains de la Mer.

19-22 novembre : **Toulon**, 1^{er} congrès international d'archéologie sous-marine, palais Neptune. Contact, Professeur Elisha Linder, Université d'Haïffa, président du congrès organisé sous son initiative avec le concours de la *National Geographic Society* (U.S.A.).

23-27 novembre : **Toulon**, XXVI^e festival international du film maritime et d'exploration, palais Neptune, du mercredi au dimanche : contacter le docteur Baixe, La Nouvelle Espérance, Chemin de la Batterie Basse du Cap Brun, 83000 Toulon.

21 décembre 1994-mi février 1995 : **Paris**, Musée de la Marine, Palais de Chaillot, 34^e Salon de la Marine : les peintres officiels de la Marine, entourés d'amateurs ou de professionnels. Eugène-Louis Gillot (1867-1925), le "Turner français".

Mars 1995 : **Boulogne-sur-Mer**, colloque CFHM, organisé par la Délégation Flandres-Picardie, à l'initiative de Patrick Villiers, maître de conférences à l'Université du Littoral, et de M. l'administrateur général des affaires maritimes Guy Marchand. Lieu : Boulogne-sur-Mer. Thème : "La pêche et l'histoire maritime en Manche (XVIII^e-XX^e siècles)". Voir *Chronique n° 28*, p. 47.

Printemps 1995 : **Marseille**, colloque CFHM, organisé par la Délégation Méditerranée. Des contacts sont actuellement pris par le commandant Durteste et la Délégation pour l'organisation de ce colloque qui se tiendra à Marseille et dont le thème est : "Méditerranée, mer ouverte. (XVI^e-XXI^e siècles)". Contacter le commandant Louis Durteste, Christiane Villain-Gandossi ou Hubert Poilroux-Deleuze.

Juillet 1995 : **Bordeaux**, première semaine du mois : colloque du Centre des espaces Atlantiques de l'université de Bordeaux III-Maison des Pays ibériques, Bordeaux. Contact : Paul Butel, professeur à l'université de Bordeaux III, et Bernard Laval, directeur de la maison des Pays ibériques.

27 août-3 septembre 1995 : **Montréal**, colloque "Ports, villes portuaires et communautés maritimes", Commission internationale d'Histoire maritime. Contacter M. le Professeur Michel Balard ou Anne Kroell, représentants français auprès de la Commission internationale d'Histoire maritime. Voir *Chronique n° 28*, p. 48.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

Séminaires parisiens

I - Comité de documentation historique de la marine

1^{er} semestre 1994

Mardi 18 janvier 1994 : *La marine française à Malte (1798-1800)*, par le docteur Gaillard.

Mardi 15 février : *Une campagne navale oubliée : la guerre de Succession d'Autriche dans l'Océan Indien*, par Marc Vigié.

Mardi 15 mars : *La guerre du renseignement au temps de Napoléon*, par Alain Montarras.

Mardi 19 avril : *L'espionnage industriel dans le domaine maritime au XVIII^e siècle*, par Madame Llinares-Creteur.

Mardi 17 mai : *La politique navale arabe en Méditerranée*, par le colonel Nied.

Mardi 14 juin : *La représentation cartographique des côtes occidentales de la France aux XVII^e et XVIII^e siècles*, par Denis Lieppe.

Au Musée de la Marine, Palais de Chaillot (entrée par la porte de la Conservation), le mardis suivant à 17 h 30.

Geneviève SALKIN

II - Ecole pratique des hautes études

IV^e section

Séminaire d'histoire maritime médiévale et moderne

Séminaire Michel Mollat du Jourdin, Christiane Villain-Gandossi : Typologie des sources d'histoire maritime et refonte du *Glossaire nautique* (Jal).

Le mercredi 19 janvier 1994 à 14 h : Jean Boudriot, *L'image graphique et l'objet maritime : analyse de leurs interactions*.

Le mercredi 9 février à 14 h : Mme Raymonde Litalien, *Les sources françaises de l'histoire maritime relatives à la Nouvelle France*.

Les dates des prochaines conférences sont fixées aux mercredis 16 mars, 6 avril, 18 mai, à 14 h. Les thèmes des conférences seront précisés ultérieurement.

Les séances se tiennent à l'Ecole pratique des Hautes Etudes, IV^e section, à la Sorbonne, 45-47 rue des Ecoles, escalier E, 1^{er} étage, salle Delamare, de 14 h à 15 h 30.

Christiane VILLAIN-GANDOSSI et

Florence DECAUVAEINE

III - Archéologie navale médiévale et post-médiévale

(sous la direction de Jean Boudriot, architecte, et Eric Rieth)

28 février, Jean Boudriot, *Les troupes de la marine sous l'Ancien Régime*

7 mars, René Burlet, *Une campagne des galères de France, 1734*.

14 mars, Eric Rieth, *Archéologie et histoire des techniques de la construction navale médiévale. Sources et méthodes*

21 mars, *Historiographie du Musée de la Marine*. Présentation des recherches de M. A. Niderlinder

28 mars, Jean Boudriot, *Etude de structures à partir de divers modèles des collections du Musée*.

Séances à 18 heures au Musée de la Marine. Entrée par la porte de la conservation, côté jardin.

IV - Laboratoire d'Histoire maritime (Paris-IV Sorbonne)

1^{er} semestre 1994

7 janvier 1994 : Johanne Just-Galoway, *Archéologie navale : Sauvetage du Mary Rose (XVI^e siècle)*.

14 janvier : Christian Buchet, *La guerre maritime aux Antilles (XVII^e-XVIII^e siècles)*

21 janvier : Martine Acerra, *Da la fixation des plans-types en général et du 80 canons en particulier*.

28 janvier : De 10 h à 12 h, Le Musée de la Marine, une dimension nouvelle. Visite organisée par Sylvie David-Riverieux (R.V. à l'entrée du Musée).

4 février : Michèle Polak, *La littérature maritime ancienne*, source imprimée.

11 février : René Burlet, *Le service de la pièce de 36 sur les vaisseaux à la fin du XVIII^e siècle*.

4 mars : Alain Guillermin, *La marine Cosaque*.

11 mars : Jacques Ducoin, *Des bords de la Loire à l'île de la Tortue : Bernard d'Ogeron, premier gouverneur de Saint-Domingue (1613-1676)*.

18 mars : Jean Meyer.

25 mars : Commandant Brizou.

1^{er} avril : nom du conférencier non communiqué.

8 avril : Michel Vergé-Franceschi, *Henri le Navigateur, un découvreur du XV^e siècle*.

15 avril et 22 avril : pas de séminaire.

29 avril : Olivier Chapius (Dernière séance de l'année)

6 mai : pas de séminaire en raison du colloque Lorient.

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 (sauf séance du 28 janvier).

Martine ACERRA

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

dépôt légal : mars 1994

Imprimé en France

ANNUAIRE

Supplément (au 1^{er} février 1994)

La CFHM, malgré d'inévitables disparitions, se porte bien et depuis la parution de l'*Annuaire* 1992, au début de la première présidence de l'amiral Chatelle, la Commission a accueilli en son sein trente-huit nouveaux membres, en vingt-quatre mois, dont nous donnons la liste alphabétique ci-dessous afin de faire l'économie d'un nouvel *Annuaire*. Tout oubli serait involontaire et devrait être signalé immédiatement à la rédaction. D'avance, merci.

ALFARO-ZAFORTEZA (Carlos)

Manager

Es Barranc 42

4- B

07 015 Calvia Majorque, Espagne

BLANCHARD (Anne)

Professeur émérite à l'Université
de Montpellier

28 Boulevard Berthelot

34 000 Montpellier

AMSTERDAM (Nederlands Scheepvaart Museum Biblio- thèque d')

Kattenburgerplein 1

1018 KK Amsterdam, Pays-Bas

BUCHERIE (Luc)

29 rue Carnot

93 220 Gagny

ARCHIVES MUNICIPALES DU HAVRE

Fort de Tourneville

55 rue du 32⁹^{ème}

76 620 Le Havre

CABOT (Jean-Edmond)

Professeur émérite des Universités

12 Bis rue de Saint-Gilles

30 600 Vauvert

CANADIAN FORCES collège Library

215 Yonge Boulevard

Toronto on M5M3H9 Canada

BARRE (Eric)

Enseignant

6 Rue des Fossés

50 000 Saint-Lo

- CHABERT (Jean)**
Professeur en chef de 1^{ère} classe
d'enseignement maritime (R)
Rue du Temple
30 190 Bourdic
- CHAMPET (Chantal)**
Enseignante
Le Mirabeau (D)
3 Avenue des Belges
13 100 Aix en Provence
- CHAUVEAU (Jacques)**
Président du Musée de l'Atlantique
31 Bis Boulevard Suchet
75 016 Paris
- CLAUZADE de MAZIEUX (Anne)**
Officier du CTA Marine
53 Rue de la Grange aux Belles
75 010 Paris
- CLEMENSON (Roxane)**
Enseignante E.P.S.
Résidence Belle Rive
Impasse Du Tasta, La Mitre
83 000 Toulon
- DANGUY des DESERTS (Robert)**
Enseignant
13 Rue de La Motte-Picquet
29 660 Carantec
- DUFOURCQ (Elisabeth)**
Professeur certifié
48 Rue Madame
75 016 Paris
- DUMAS (Robert)**
Instituteur
7 Avenue Durin
03 200 Vichy
- DUPRE (Philippe)**
Enseignant Histoire et Géographie
Cedex 19
14 480 Le Fresne-Camilly
- GABARET (Bernard)**
Ingénieur. Directeur de société
51 rue d'Alger, Résidence Arcole
72 000 Le Mans
- GRASSE (Association des Amis du Musée de la Marine. Mémorial Amiral de)**
2 Boulevard du Jeu de Ballon
06 130 Grasse
- GUILLAUME (Louis)**
Lieutenant colonel (R)
La Retirée
11 Rue Louis Saulnier
69 330 Meyzieu
- HENRI-ROBERT (Jacques)**
175 Rue du Faubourg-Poissonnière
75 009 Paris
- INDE (LIBRAIRIE DE L')**
André Gautier Gérant
20 Rue Descartes
75 005 Paris
- LEPELLEY (Roger)**
Diplômé de l'E.N. de la France d'O-M
15 Rue de la Rosaie
78 000 Versailles

- LLINARES-CRETEUR (Sylviane)**
Docteur en Histoire
28 Rue Jules Sandeau
23 200 Aubusson
- MAGNE de LA CROIX (Francis)**
Chef de bataillon
Les Hespérides
170 Boulevard de la Plage
33 120 Arcachon
- MALLET (Jacques)**
20 Avenue Eugène Thomas
94 270 Le Kremlin-Bicêtre
- MAULVAULT (Philippe)**
38 Rue Pierre Loti
91 330 Yerres
- MOUGEL (Dario)**
Professeur certifié d'Histoire et Géographie
18 rue Neuve Sainte-Catherine
13 007 Marseille
- MOULIN de LABARTHETE (Jean)**
Ancien directeur de sociétés
4 rue de Monbel
75 017 Paris
- MUNICH (Bayerischestaats Bibliothek)**
Erwerbungsabteilung
Postfach 34 01 50
D 800 München 34 RFA
- MUNICH (Deutsches Museum Bibliothek)**
Museumsinsel 1
Postfach 26 01 02
8000 München 26 RFA
- NEGRE (Pierre-Lucien)**
Sculpteur
18 Rue Charles Boubès
33 700 Mérignac
- PETER (Jean)**
31 Boulevard d'Auteuil
92 100 Boulogne
- PEYRONNET (Georges)**
Agrégé de l'Université
80 Avenue de Suffren
75 015 Paris
- REISCH (Klaus)**
Avocat
Franz Reisch Strasse 110
6370 Kitzbuhel Autriche
- ROBIN (Dominique)**
Agrégé de l'Université
11 Avenue de Guyenne
35 000 Rennes
- STOLTZ (Michel-Ferdinand)**
Courtier retraité
369 rue Paradis
13 008 Marseille
- SUDON (Franck)**
Contrôleur adjoint des armées
Le Square Salvadore Allende Bât. C4
94 600 Choisy-le-Roi
- WASHINGTON (Naval Historical Center Att° n-B-2 de)**
Washington Navy Yard
Bldg 44
Washington DC 20 374 USA

Chronique d'histoire maritime

SOMMAIRE

Nouvelles

in memoriam

Philippe Masson à l'honneur

Les membres de la CFHM

à l'honneur

Promotions

Prix littéraires

Thèse

La Lettre de Méditerranée

Essais

Ancien ports lagunaires
entre Rhône et Vidourle
de l'Antiquité au Moyen Age
par Jean Cabot

Graffiti anglais des prisons
maritimes françaises
des XVII^e et XVIII^e siècles
par Luc Bucherie

Publications

SHM Vincennes
Ouvrages et revues reçus
Annonces de parutions
Comptes rendus

Agenda

Annuaire

