

Chronique d'histoire maritime

fondée en 1979

*Commission française
d'histoire maritime*

Archives

Nouvelles acquisitions du
Service historique de la Marine (1980-1994)
deuxième partie
par Pierre Wacksman

Essais

La réglementation des coffres à médicaments
des origines à la fin de la marine à voile
par Lydie Fioleau

La cohabitation des personnels navigants
sous Henri VII Tudor (1485-1509)
par J.-F. Just-R. Galloway

L'affaire Strozzi, septembre 1551 :
un capitaine général des galères
dans la tourmente
par Giulo Romero

L'introduction de la mécanisation dans la
fabrication des poulies au XVIII^e siècle
par Sylviane Llinares

N° 31

1995 - I

*Numéro publié avec le concours du Laboratoire
d'histoire et d'archéologie maritimes du CNRS*

Semestrielle

*Chronique
d'histoire
maritime*

n° 31

1995 - I

Paris

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 Couteau-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 : docteur Jacques-Henri Baixe, 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 *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. 34, rue Jacques Louvel-Tessier 75010 Paris



Directeur de collection : Eric Ledru

© CFHM, mai 1995
ISSN : 0243-6671

Directeur de la publication : Jacques Chatelle

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

SOMMAIRE

Le mot du président par l'Amiral Jacques Chatelle.....	7
Éditorial par Michel Vergé-Franceschi	9

NOUVELLES

A l'honneur.....	13
Création du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes à l'époque moderne, du CNRS par l'Amiral J. Chatelle.....	13
Création du Centre d'Étude d'Histoire de la Défense par l'Amiral J. Chatelle.....	19
Séminaire d'Histoire maritime médiévale et refonte du <i>Glossaire nautique de JAL</i> par le Comité scientifique du JAL	19
Le film maritime et le centenaire du cinéma par E. Ledru.....	21
La lettre de Méditerranée, par L. Durteste et H. Poilroux.....	23
Groupe d'histoire du Yachting par G. Guétat et E. Ledru	24
Soutenances de thèses (fin 1994-début 1995)	25
Habilitation	25
Distinction	25
Nomination.....	25
Nouveaux membres	26

ANNONCES DE COLLOQUES

La pêche en Manche et en Mer du Nord et l'histoire maritime (XVIII ^e -XX ^e siècle), Boulogne-sur-Mer par G. Marchand et P. Villiers	27
---	----

Le colloque CFHM 1995, Marseille : colloque international des 21-22-23 septembre 1995, organisé par la délégation Méditerranée : <i>Méditerranée, mer ouverte (de la fin du XV^e à l'aube du XXI^e siècle),</i> par L. Durteste	29
120^e congrès des Sociétés historiques et scientifiques, Aix-en-Provence :	
I - Les apports récents de l'archéologie par E. Rieth	30
II - L'homme préhistorique et la mer	31
III^e symposium d'histoire maritime et navale latino-américaine, Buenos Aires par le commandant E. R. Ramos	31
L'homme, la santé et la mer, Paris par C. Buchet	32
ARCHIVES	
Nouvelles acquisitions du Service historique de la Marine (1980-1994), Deuxième partie, par Pierre Wacksman, conservateur en chef	37
ESSAIS	
La réglementation des coffres à médicaments des origines à la fin de la marine à voile par Lydie Fioleau	49
La cohabitation des personnels navigants sous Henri VII Tudor (1485-1509) par J.-F. Just-R-Galloway	65
L'affaire Strozzi, septembre 1551 : un capitaine général des galères dans la tourmente par Giulio Romero	78
L'introduction de la mécanisation dans la fabrication des poulies au XVIII^e siècle par Sylviane Llinares	95
PUBLICATIONS	
Livres et revues reçus	105
Comptes rendus	107
BAILLOT D'ESTIVAUX (Patrick) et DUCHESNE (Jean-Claude), <i>Le Bréguet Atlantic, sa conception, sa vie opérationnelle</i> ; BOULARD (Jean-Claude), <i>Pêcheur d'hier</i> ; CHAUSSADE (Jean), <i>La mer nourricière : enjeu du XXI^e siècle</i> ; COUTEAU-BÉGARIE (Hervé) et HUAN (Claude), <i>Mers-el-Kébir. La rupture franco-britan-</i>	

nique ; DARRIEUS (amiral Henri) et QUÉGUINER (capitaine de vaisseau Jean), *Historique de la marine française (novembre 1942-août 1945)* ; GARRIGUE (Gérard), *Christophe Colomb, le Catalan. Les clés de l'énigme* ; GOMANE (Jean-Pierre), *L'exploration du Mékong. La mission Doudart de Lagrée-Francis Garnier, 1866-1868* ; GUILLERM (Alain), *Fortifications et Marine en Occident. La Pierre et le Vent* ; KOBURGER (Jr., Charles W.), *La France et sa Marine, 1940-1942. The Cyrano fleet* ; MARCUS (Claude) et BARON (Cristina), *Vigilance. Les frégates Floréal* ; MORAREAU (Lucien), *L'aéronautique navale française de septembre 1939 à juin 1940* ; MOULAIN (Jean), *Les croiseurs de 7 600 tonnes* ; RIFFAUD (Claude), *La Crique de l'Or* ; ROCHAS (Yves), *Pour en savoir plus sur Mers-el-Kébir. L'agonie de notre dernière grande marine* ; VALLAUX (François), *Magareva et les Gambier* ; VAN HILLE (Jean-Marc), *Charles-Henri d'Estaing, amiral de France et franc-maçon (1729-1794)* ; VARACHAUD (Marie-Christine), *Le Père Houdry, s.j. (1631-1729). Prédication et pénitence* ; WARD (Commander "Sharkey", DSC, AFC, RN), *Sea Harrier over the Falklands. A Maverick at War.*

AGENDA

Manifestations d'hier et de demain	123
Séminaires de recherche	124

LE MOT DU PRÉSIDENT

Deux événements importants pour l'histoire militaire et maritime ont marqué le début de cette année 1995 :

Tout d'abord, sur décision du ministre d'Etat, ministre de la Défense, Monsieur François Léotard, la création d'un "Centre d'Etudes d'Histoire de la Défense à Vincennes, aboutissement de longs efforts destinés à faire du château de Vincennes, où sont par ailleurs implantés les Services historiques des trois Armées, un grand centre de recherches réunissant historiens, militaires et universitaires. Dirigé par le Professeur Maurice Vaisse, spécialiste de l'histoire des relations internationales et de l'histoire de l'armement nucléaire, il est animé par un Conseil Scientifique présidé par le professeur Kaspi au sein duquel l'histoire maritime est dignement représentée par nos deux vice-présidents, les professeurs Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi.

Ensuite, la création, au sein du CNRS, d'un "Laboratoire d'Histoire et d'Archéologie maritimes à l'époque moderne", également soutenu par le ministère de la Défense, unité de recherches associée (URA 1989D) au Musée de la Marine, qui l'accueille, et à l'université de Paris IV-Sorbonne. Le Professeur Michel Vergé-Franceschi, à l'origine de cette création, en assure la direction, assisté de nombreux enseignants, chercheurs et personnalités du monde maritime, français et étrangers. Vous en trouverez plus loin dans cette *Chronique* les noms, avec le rappel des objectifs qui ont été fixés au Laboratoire.

Sachez déjà que le Laboratoire va être étroitement associé au colloque "L'Homme, la santé et la mer", organisé en décembre 1995, à l'initiative de Christian Buchet, vice-doyen de l'Institut catholique, et en partenariat avec cet institut et la CFHM.

On lui doit également l'enrichissement de notre *Chronique d'histoire maritime*, par le soutien financier qu'il lui apporte, permettant la publication d'articles de très haute tenue dus à de jeunes thésards tous quatre membres de la CFHM. Je suis convaincu que vous apprécierez tous cette initiative que nous devons au dynamisme de notre vice-président et rédac-

teur en chef, initiative qui devrait dorénavant permettre à notre *Chronique* de mieux remplir sa fonction sans sacrifier sa présentation. Qu'il en soit vivement remercié.

Ainsi que vous le savez déjà, cette année 1995 s'annonce particulièrement riche en activités, colloques notamment. Vous les découvrirez dans le chapitre qui leur est consacré, le premier d'entre eux, sur le thème de "*La pêche en Manche et en mer du Nord et l'histoire maritime*", devant se dérouler à Boulogne-sur-Mer dès les prochaines semaines. La qualité des personnalités qui ont accepté de présenter des communications à ces manifestations, est gage de leur haute tenue et je souhaite que les membres de notre Commission soient nombreux à y participer.

Dans notre précédente *Chronique*, nous vous annoncions notre souci de renforcer nos liens avec la Commission internationale d'histoire maritime. Le XVIII^e Congrès international des Sciences historiques qui se déroulera à Montréal du 27 août au 3 septembre sera l'occasion de concrétiser cette intention. M. Michel Vergé-Franceschi qui a accepté avec Christian Buchet de représenter dorénavant la CFHM au sein du conseil d'administration de la Commission internationale, y sera présent avec votre Président et présentera une communication : "*les ports de guerre français au XVII^e et XVIII^e siècles*".

La CFHM a une fois encore été à l'honneur avec le Capitaine de vaisseau (R) Claude Huan, ancien membre de son conseil d'administration, auteur avec notre ancien président Hervé Coutau-Bégarie, d'un remarquable *Darlan*, élu membre titulaire de l'Académie de Marine, dans la section "Histoire, Lettres et Arts".

Il me faut malheureusement pour terminer, évoquer des deuils aussi, avec le récent décès du Commandant Gérard de La Martinière, membre de la CFHM depuis l'origine, président de la Commission d'histoire de la Société de Cincinnati en France, à qui nous devons plusieurs plaquettes de qualité. A sa famille, à ses proches, je voudrais adresser ici l'hommage ému de notre Commission. Tous ceux qui l'ont connu, notamment à l'occasion des colloques d'histoire militaire ou maritime qu'il suivait fidèlement, conserveront de lui le souvenir d'un ami souriant et courtois, doté d'une très grande culture.

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

EDITORIAL

Le conseil d'administration de la CFHM a beaucoup travaillé ce semestre et s'est réuni le 13 octobre 1994, puis le 2 février 1995.

Tout d'abord, notre situation s'est régularisée à l'égard de la **Commission internationale d'Histoire maritime**, et le conseil du 2 février 1995 nous a fait l'honneur et l'amitié de nous nommer, à l'unanimité, Christian Buchet et moi-même, représentants de la CFHM auprès de la CIHM en remplacement de mon collègue et ami, le Professeur Michel Balard, professeur d'Histoire médiévale à l'université de Paris I-Sorbonne et de Madame Anne Kroell dont les mandats venaient à expiration. A ce titre, je représenterai (à mes frais) la CFHM au prochain Congrès international de la CIHM (Montréal, août 1995) afin d'oeuvrer, aux côtés de l'Amiral Châtelle, pour maintenir la francophonie au plus haut niveau des instances internationales à la tête de laquelle Michel Mollat du Jourdin, de l'Institut, a travaillé avec tant de rayonnement pour l'Histoire maritime française en organisant plus de vingt colloques internationaux en autant d'années. Cette année, les organisateurs du congrès sont en outre francophones et il est à noter que la plupart des historiens maritimes canadiens de langue française se rattachent actuellement plus naturellement à la CFHM qu'aux instances canadiennes anglophones.

Ensuite, a été longuement discutée l'organisation de trois prochains colloques dont vous trouverez ci-après le détail : le premier se tiendra très prochainement en mai à **Boulogne**, à l'initiative du Professeur Patrick Villiers et de M. l'administrateur général Guy Marchand (colloque organisé par l'université de Lille III-Charles de Gaulle avec plusieurs partenaires, dont la CFHM) ; le deuxième en septembre à **Marseille**, à l'initiative de Christiane Villain-Gandossi et du commandant Durteste (colloque organisé par la Délégation Méditerranée de la CFHM) ; le troisième en décembre à **Paris** (colloque organisé à l'initiative de Christian Buchet, par l'Institut catholique de Paris, en collaboration avec le nouveau Laboratoire d'Histoire et d'Archéologie maritime du CNRS).

En qualité de Directeur de cette nouvelle unité de recherches, j'ai laissé entendre au dernier conseil d'administration du 2 février qu'il serait dorénavant possible que la CFHM soit "aidée" par le Laboratoire en matière de

publication. Ce numéro 31 de la *Chronique* est donc le premier à pouvoir publier effectivement, grâce aux crédits du Laboratoire, une série de quatre articles dus à de jeunes thésards, tous membres de la CFHM (condition impérative) : Mme Sylviane Llinarès-Créteur, Mme Just-Galloway, Mme Lydie Fioleau et M. Giulio Romero, lesquels ont d'abord présenté leurs textes oralement aux séminaires de Paris IV-Sorbonne. Nous espérons que les textes ainsi offerts à nos lecteurs sauront séduire un public de plus en plus nombreux et amener à la CFHM de nouveaux membres. Afin que cette opération puisse être réalisée dans la transparence financière la plus absolue (le Laboratoire du CNRS recevant ses deniers de l'Etat), les pages offertes par le Laboratoire aux lecteurs de la CFHM sont payées à notre imprimeur commun (la société SPM) à la page, et par facture séparée, afin qu'il n'y ait aucune confusion possible entre la CFHM d'une part et le Laboratoire d'autre part qui risquerait, en outre, d'être taxé d'impérialisme ! D'autre part, la CFHM ne pouvant "absorber" qu'une petite dizaine des 50 conférences annuelles prononcées à Paris IV-Sorbonne, cette politique permettra de continuer à pourvoir d'autres revues en articles de qualité, notamment *Neptunia*, dont les derniers numéros – dus à l'exemplaire dévouement de Jacques Gay – témoignent d'une vraie somptuosité, mais aussi la *Revue historique des Armées*, la *Revue historique*, *Histoire Economie et Société* pour ne citer que nos partenaires les plus réguliers, sans oublier la belle et régulière publication annuelle du *Comité de Documentation historique de la Marine*, sous l'égide d'Etienne Taillemite.

A travers cette politique éditoriale, il nous semble que la CFHM devrait répondre tout à fait à sa mission: assurer le rayonnement de l'histoire maritime, tout en respectant strictement les statuts de notre association.

A notre sentiment, cette politique devrait satisfaire notamment plusieurs de nos membres de province qui nous demandent régulièrement où ils pourront lire le texte des conférences prononcées dans le cadre des séminaires parisiens, ce qui contraint le bureau à un volumineux courrier indiquant "le point de chute" de tel ou tel texte. Ce que les séminaires (ouverts à tout bon chercheur, Université, Musée de la Marine, archéologues, témoins, officiers, antiquisants, médiévistes, modernistes, contemporanéistes, étudiants) gagneront ainsi **en rayonnement**, la CFHM – du moins nous l'espérons –, devrait le gagner en nouveaux **cotisants** car c'est dans le petit nombre de nos membres (environ 350), fidèles depuis seize ans, que réside depuis toujours l'essentiel de nos difficultés : 350 cotisations représentant environ 60 000 à 70 000 F, bon an, mal an. Chacun de nous doit être bien conscient que nos efforts *collectifs* de publication *collective* (*Guerre et Commerce en Méditerranée*, *La France et la mer au temps des Grandes découvertes*,

Les Normands et les Amériques), absorbent la totalité de nos ressources annuelles, et que sans aide extérieure la publication d'articles – ou mieux de conférences (car l'expérience prouve que les conférenciers travaillent davantage leur texte – est tout à fait impossible.

J'espère très sincèrement que cette politique aura le bonheur de vous plaire, et je terminerai en rappelant, sous forme de boutade, qu'il serait essentiel que chacun d'entre nous recrute un adhérent: nos effectifs, alors, doubleraient !

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

Vice-président de la CFHM

Rédacteur en chef des publications

LES MEMBRES DE LA CFHM A L'HONNEUR

Le Capitaine de vaisseau (R) Claude Huan, ancien membre du conseil d'administration de la CFHM a été élu membre titulaire de l'Académie de Marine dans la section "Histoire, Lettres et Arts", en remplacement du regretté Jean Labayle-Coulat, ancien rédacteur en chef des *Flottes de combat*.

Madame Lydie Fioleau a reçu le Prix Henri Vovard décerné par l'Académie de Marine pour sa thèse sur *La réglementation des coffres à médicaments des origines à la fin de la Marine à voile*.

CRÉATION DU LABORATOIRE D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE MARITIME A L'ÉPOQUE MODERNE, DU CNRS

Unité de Recherches Associée (URA 1989 D)
au Musée de la Marine et à l'Université de Paris IV-Sorbonne.

Le 1^{er} janvier 1995, le Centre National de la Recherche Scientifique, sur proposition du Professeur Michel Vergé-Franceschi, professeur d'Histoire moderne à l'université de Savoie, vice-président et rédacteur en chef des publications de la CFHM, a créé le **Laboratoire d'Histoire et d'Archéologie maritime à l'époque moderne**, en étroite collaboration avec le ministère de la Défense. La création de cette unité de recherches est le résultat d'une exceptionnelle convergence d'intérêts scientifiques entre le Cabinet de M. le ministre de la Défense, F. Léotard, ministre d'Etat, qui fournit au nouveau Laboratoire l'essentiel de ses crédits de fonctionnement ; le CNRS qui a accordé le prestige de son label à un projet ambitieux mais réalisable ; le Musée de la Marine où l'Amiral Bellec a accueilli en ses murs le nouveau Laboratoire ; et l'université de Paris IV-Sorbonne où se tiennent hebdomadairement deux séminaires : le jeudi, celui des Professeurs Jean Bérenger et Michel Vergé-Franceschi (*Histoire militaire et navale*) ; le vendredi, celui des Professeurs Jean Meyer et André Zysberg (*Histoire maritime et technique*). Le Laboratoire a été inauguré le 12 avril 1995 au Musée de la Marine par

l'Amiral Jean-Noël Turcat, inspecteur général des Armées, représentant le ministre d'Etat, ministre de la Défense, et par M. Guy Aubert, directeur général du Centre National de la Recherche Scientifique, en présence de M. le Professeur J.-P. Poussou, président de l'université de Paris IV. A cette occasion, le Professeur Michel Vergé-Franceschi a développé les principaux objectifs du nouveau Laboratoire, en matière de recherches, de colloques et de publications : outre les séances des deux séminaires hebdomadaires qui représentent plus de cent heures annuelles de conférences, prononcées par des archéologues, universitaires, officiers et étudiants, le Laboratoire va organiser premier un colloque, en décembre 1995, en partenariat avec l'Institut Catholique de Paris et la CFHM "*L'homme, la santé et la mer*", à l'initiative de Christian Buchet, vice-doyen de l'Institut Catholique ; et un second, à l'automne 1996, avec la nouvelle faculté des Lettres de l'université de La Rochelle, à l'initiative du Professeur G. Martinière, doyen de la Faculté des Lettres, et de Martine Acerra. Enfin, l'essentiel du programme quadriennal du nouveau Laboratoire repose sur de nombreuses publications scientifiques où l'histoire de l'Art ne devrait pas être absente.

Le nouveau Laboratoire D 1989 est composé d'un personnel nombreux et comprend :

I - Un personnel permanent (enseignants-chercheurs – tous titulaires d'une thèse de doctorat, tous *en activité* de service et *non affiliés* à une autre unité de recherches (conditions statutaires du CNRS) – et du personnel qualifié du Musée de la Marine, également *en activité* (et *non affilié* à une autre unité de recherches) :

ACERRA (Martine), membre de la CFHM, maître de conférences à l'université d'Angers ; [thèse : *Rocheport et la construction navale française (1661-1815)*, 1993].

BELLE (François), membre de la CFHM, contre-amiral, directeur du Musée de la Marine, peintre de la marine, écrivain, membre de l'Académie de Marine et de l'Academia de Marinha du Portugal.

BÉRENGER (Jean), membre de la CFHM, professeur à l'université de Paris IV-Sorbonne, responsable du séminaire hebdomadaire *Histoire militaire et navale* avec M. Vergé-Franceschi.

DEMARCO (Marie-Pierre), responsable des Bibliothèques au Musée de la Marine (Paris et Rochefort). Collaboratrice à la revue *Neptunia* et co-auteur de plusieurs catalogues d'exposition.

HAUDRÈRE (Philippe), membre de la CFHM, professeur d'Histoire moderne à l'université d'Angers, (thèse de doctorat d'Etat ès Lettres : *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, 1989).

HUYGUES des ÉTAGES (Marie-Françoise), conservateur du Patrimoine, chef du service "Études et Documentation" du Musée de la Marine ; (thèse de doctorat de 3^e cycle, Paris IV).

MOUROT (Marjolaine), conservateur du Patrimoine, chef du service "Collections" du Musée de la Marine (gestion, acquisitions, dépôts, prêts extérieurs), chargée de l'étude scientifique des objets.

PONTET (Josette), professeur d'Histoire moderne à l'université de Bordeaux III ; (thèse de Doctorat d'Etat ès Lettres: *Bayonne au XVIII^e siècle*).

POUSSOU (Jean-Pierre), membre de la CFHM, professeur d'Histoire moderne et président de l'université de Paris IV-Sorbonne ; (thèse : *Bordeaux au XVIII^e siècle*).

VERGÉ-FRANCESCHI (Michel), vice-président de la CFHM, professeur d'Histoire moderne à l'université de Savoie; (thèse de 3^e cycle: *L'École royale de Marine au XVIII^e siècle*, Paris, 1980 ; thèse de Doctorat d'Etat ès Lettres : *Les officiers généraux de la marine royale*, Paris, 1987).

ZYSBERG (André), membre de la CFHM, professeur d'Histoire moderne à l'université de Caen, directeur des services informatiques de la Bibliothèque nationale de France ; [thèse : *Les galères de France et la société des galériens (1660-1748)*, Paris, 1987].

II - Un personnel associé : enseignants-chercheurs *étrangers*, universitaires *affiliés* à d'autres unités de recherches, personnalités internationalement reconnues pour leurs compétences, en activité de service *ou en retraite*, (conditions statutaires du CNRS).

a) *Universitaires et chercheurs canadiens* :

LAMONTAGNE (Roland), membre d'honneur de la Commission française d'histoire maritime. Professeur à l'université de Montréal, département d'histoire, faculté des Arts et des Sciences.

LITALIEN (Raymonde), administrateur de la CFHM, docteur ès Lettres, représentant en France des Archives nationales du Canada, Ambassade du Canada, Paris.

TURGEON (Laurier), professeur à l'université de Laval, Québec, Centre d'études sur la langue, les arts et les traditions populaires des francophones en Amérique du Nord.

b) Universitaires et chercheurs britanniques :

CROOK (Malcom), maître de conférences au *Department of History* de l'université de Keele, Staffordshire.

RODGER (N.A.M), membre de la CFHM, ancien directeur du *Record Office*, actuellement au *National maritime museum* de Greenwich.

RULE (Docteur Margaret), directeur du Musée maritime archéologique de Portsmouth (*The Mary Rose Trust*).

c) Universitaires et chercheurs américains :

ADAMS (Thomas), membre de la CFHM, *master of Arts, bachelor of Arts*, docteur en Histoire de l'université de Paris IV-Sorbonne.

d) Des universitaires et chercheurs italiens :

CONCINA (Ennio), professeur au département d'Histoire de l'architecture de Venise (auteur de nombreux travaux sur *L'Arsenale di Venezia*).

e) Personnalités reconnues du monde maritime

BOUDRIOT (Jean), membre de la CFHM, architecte de renommée internationale, co-animateur du Séminaire hebdomadaire d'archéologie maritime.

BOULAIRE (Alain), responsable de la délégation Bretagne de la CFHM, professeur agrégé de classes supérieures au lycée de Brest ; (thèse : *Brest et la marine royale de 1660 à 1790*).

BUCHET (Christian), administrateur de la CFHM, vice-doyen de la Faculté des Lettres de l'Institut catholique de Paris ; [thèse : *La lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1763)*, Paris, 1991].

BURLET (René), ingénieur, docteur en Ergonomie et Écologie humaine de l'université de Paris I.

BUTEL (Paul), membre de la CFHM, professeur d'Histoire moderne à l'université de Bordeaux III, directeur du Centre des Espaces atlantiques.

CARDIN (Christian), archéologue, ingénieur hydro-géologue, président de l'association Tourville, responsable des fouilles de Tatihou-La Hougue.

CRETEUR-LLINARES (Sylviane), membre de la CFHM, chargée de cours à l'université libre de Paris ; (thèse : *Marine, propulsion et technique au XVIII^e siècle*, Paris, 1993).

DUCOIN (Jacques), membre de la CFHM, chercheur ; (thèse : *Naufrages, conditions de navigation et assurance dans la marine de commerce au XVIII^e siècle*, Paris, 1993).

GAY (Jacques), membre de la CFHM, ingénieur HEC (e.r.), ancien rédacteur en chef de la revue *Neptunia*.

GUÉROUT (Max), membre de la CFHM, capitaine de vaisseau, archéologue, responsable de l'inventaire du patrimoine sous-marin pour l'espace caraïbe.

HUETZ de LEMPS (Christian), membre de la CFHM, professeur de géographie à l'université de Paris IV-Sorbonne.

L'HOUE (Michel), archéologue, ingénieur de recherches au DRASM, (thèse de doctorat de 3^e cycle Paris I).

NIAUSSAT (Pierre-Marie), médecin général inspecteur, curateur du Musée et de la bibliothèque de l'École de médecine de Rochefort.

PELLETIER (Monique), conservateur général à la Bibliothèque nationale du Dépôt des Cartes et Plans.

TAILLEMITE (Étienne), ancien président de la CFHM, inspecteur général des Archives de France (h.). Président de la section "Histoire, Lettres et Arts" de l'Académie de Marine.

VILLAIN-GANDOSI (Christiane), administrateur de la CFHM, directeur de recherches au CNRS.

VILLIERS (Patrick), responsable de la délégation Flandre de la CFHM, professeur d'Histoire moderne à l'université du Littoral (Boulogne-sur-Mer).

III - De jeunes thésards :

BRACH de la BARTHE (Mme), professeur, DEA, (thèse en cours: *Le comte d'Hector, lieutenant général des armées navales*; directeur M. Vergé-Franceschi).

DAEFLER (Michel), archéologue, (thèse en cours: *La marine de guerre anglaise au XVII^e*; directeur A. Zysberg).

DINGLI (Laurent), [thèse soutenue 1994: *L'œuvre de Seignelay, structuration de l'État sous le règne de Louis XIV (1673-1690)* ; directeur J. Meyer].

HENNINGER (Laurent), (thèse en cours : *La révolution militaire des temps modernes: la maîtrise du feu*; directeur M. Vergé-Franceschi).

HERJEAN DE BRIANÇON (Mme), (thèse soutenue 1994 : *Le voyage de l'Astrolabe sous le commandement du capitaine de frégate Dumont d'Urville*; directeur : J. Meyer).

JUST-GALLOWAY (Johanne), membre de la CFHM, agrégée de l'université, (thèse soutenue 1994 : *Les Tudor et la mer* ; directeur M. Vergé-Franceschi).

ORTOLLAND (Hervé), membre de la CFHM, (mémoire en cours : *Le régime de Carignan au Canada* ; directeur M. Vergé-Franceschi).

PEDRETTI (M.), [thèse de l'École des Chartes : *L'édification d'un État de marine ou la révolution des Colbert : les administrateurs de la marine marchande et militaire (1661-1690)* ; soutenue le 30 mars 1995 devant E. Taillemite et M. Vergé-Franceschi].

PELTIER (Marie-Hélène), (thèse de l'École des Chartes en cours : *Le devenir des officiers de marine protestants après la Révocation de l'Edit de Nantes* ; directeur M. Vergé-Franceschi).

PERENNES (Françoise), prix du Jeune historien de la CFHM 1993, membre de la CFHM, DEA ; [thèse en cours : *Les chevaliers de Malte dans la Marine du Roi (1626-1789)* ; directeur M. Vergé-Franceschi].

ROMERO (Giulio), membre de la CFHM, professeur ; [thèse en cours : *La Marine française au XVI^e siècle* ; directeur A. Zysberg].

IV - Un oubli ?

Tous les membres de la CFHM seront surpris de ne pas trouver dans cette liste le Professeur Jean Meyer, ancien vice-président de la CFHM, et ancien directeur du Laboratoire d'histoire maritime (UA 211) pendant douze ans. Il ne s'agit pas du tout d'un oubli. Jean Meyer, professeur émérite, sollicité bien évidemment, a choisi de se réfugier derrière l'éméritat pour ne pas siéger au sein du présent Laboratoire afin de ne pas sembler peser sur les décisions de celui-ci, et cette délicatesse n'étonnera aucun de nous.

Amiral CHATELLE
Président de la CFHM

CRÉATION DU CENTRE D'ÉTUDES D'HISTOIRE DE LA DÉFENSE

Le jeudi 23 février 1995, Monsieur F. Léotard, ministre d'Etat, ministre de la Défense, a installé au château de Vincennes le Centre d'Études d'Histoire de la Défense (CEHD) qui vient d'être créé au sein du ministère de la Défense, sans pour autant se substituer aux Services historiques de chacune des trois Armées. Le CEHD est chargé d'encourager la recherche sur l'histoire des doctrines militaires, des institutions de défense et sur les conflits. Il est plus spécialement orienté vers des travaux à vocation universitaire pour développer les études et les recherches de défense à caractère interarmées. Le CEHD comprend un comité directeur de quinze membres et un conseil scientifique de personnalités choisies pour leurs compétences. Le CEHD sera dirigé par le Professeur Maurice Vaisse, professeur d'histoire contemporaine à l'université de Reims, auteur de nombreux livres sur la politique de désarmement, la politique étrangère de la France et sur l'histoire des relations internationales dont il est un spécialiste. Il a dirigé les travaux du Groupe d'études français d'histoire de l'armement nucléaire qui vient de publier, à Bruxelles, un recueil collectif d'inédits consacrés à "La France et l'atome". Le Professeur Michel Vergé-Franceschi, vice-président de la CFHM, nommé avec le Professeur Philippe Masson, membre du conseil scientifique, présidé par le Professeur André Kaspi, directeur du Département des Sciences de l'Homme et de la Société au CNRS, a été élu ce même 23 février membre du comité directeur.

Amiral CHATELLE
Président de la CFHM

SÉMINAIRE D'HISTOIRE MARITIME MÉDIÉVALE ET REFONTE DU GLOSSAIRE NAUTIQUE DE JAL

UMR 9663 CNRS

Le 15 mars 1995, s'est réuni à l'université de Paris I-Panthéon-Sorbonne le premier Conseil scientifique organisé pour la refonte du *Glossaire Nautique* de Jal à l'initiative de M. le Professeur Ezio Ornato, directeur de l'UMR 9663 du CNRS qui a accueilli "le Jal" en son sein, et de M. Jean-Phi-

lippe Genet, maître de conférence d'Histoire médiévale à l'université de Paris I, directeur du Centre de recherche d'Histoire de l'Occident médiéval, directeur-adjoint de l'UMR 9963 CNRS/Paris I. Ce conseil est composé, par ordre alphabétique, de M. le professeur Michel Balard (Paris I-Sorbonne), de l'Amiral F. Bellec, directeur du Musée de la Marine, de J. Boudriot, architecte, de Mme F. Decaudaveine, ingénieur au CNRS, de M. le Professeur F. Dolbeau (philologue), M. le Professeur M. Mollat du Jourdin, de l'Institut, de J. Paviot, ingénieur au CNRS, d'Eric Rieth, chercheur au CNRS, de M. le Professeur M. Vergé-Franceschi, directeur du Laboratoire d'Histoire et d'Archéologie maritime du CNRS, de Mme Villain-Gandossi, directeur de recherches au CNRS. Michel Fontenay, maître de conférence (Paris I-Sorbonne), absent, était excusé.

Le Jal, connu de tous les membres de la CFHM est une lourde entreprise : en 25 ans (1970-1995) les deux tiers de cette œuvre monumentale ont été réalisés (publication des lettres "A" à "I.J.K."). La lettre "L", achevée, est sous presse aux éditions du CNRS. Pour terminer ce travail aux environs de l'année 2010, l'équipe du Jal souhaite rencontrer des bonnes volontés, d'un niveau scientifique certain, médiévistes, linguistes, latinistes, philologues, officiers de marine, archéologues, étudiants de maîtrise ou inscrits en troisième cycle (DEA/thèses) lesquels pourraient travailler en 1995-1996 sur la lettre "M" du Jal, à partir du *Glossaire nautique* qui se trouve dans toutes les bibliothèques du Service historique de la Marine (Vincennes, Toulon, Brest, Rochefort, Lorient, Cherbourg) et les grandes bibliothèques municipales des villes où résident nos adhérents (Marseille ou Rouen par exemple). Les réunions de travail sont tenues dans le cadre du Séminaire d'histoire maritime de l'Ecole pratique des Hautes Etudes (IV^e section, Sciences historiques et philologiques), à la Sorbonne. Le Comité scientifique du Jal demande donc à toutes ces bonnes volontés de se mettre en rapport le plus rapidement possible soit avec Michel Mollat du Jourdin, 1 rue Bausset, 75015 Paris, soit avec Christiane Villain-Gandossi, bien connue de la Délégation Méditerranée en particulier, BP. n° 4, F 13490 Jouques. Un appel analogue sera adressé prochainement auprès des instances de la Commission internationale d'histoire maritime.

le Comité scientifique du Jal

LE FILM MARITIME ET LE CENTENAIRE DU CINÉMA

Paris, UNESCO, octobre 1995

La Commission française d'histoire maritime participe à la commémoration du centenaire du cinéma en abordant l'histoire du film maritime à travers les 2 400 titres de la Cinémathèque mondiale de la Mer et de l'Exploration, fondée par le docteur Jacques-Henri Baixe à Toulon.

Le film maritime a été présent sur l'écran dès la première projection du cinématographe d'Auguste et Louis Lumière, le 28 décembre 1895, dans le salon indien de la brasserie du boulevard des Capucines à Paris.

Au programme : *Barque sortant du port*, réalisé à la Ciotat dans le port privé des Lumière.

Ce film d'une durée de 52 secondes nous présente un canot armé par deux rameurs, passant sous la digue où deux dames en crinoline hissent des enfants sur une table pour contempler la scène. La mer est assez forte et le canot se met subitement en travers de la vague. Le film s'arrête. On ne saura jamais si le canot a chaviré. Un vrai scénario à la Fellini.

Les opérateurs des frères Lumière ont pris des ports, des voiliers et ont parcouru le monde avec leur caméras.

De leur côté, des opérateurs américains, dont Billy Pitzer, rapportent des documentaires maritimes dès 1898, comme le bombardement du cuirassé *Maine* de l'*US Navy* dans le port de la Havane. Sur l'épave, des plongeurs repêchant les corps sont pris en film depuis un remorqueur.

Après les premières photographies sous-marines réalisées par Louis Boutan au laboratoire Arago de Banyuls dès 1893, les premières prises de vue sous-marines cinéma sont effectuées, bien avant le commandant Le Prieur, par les frères Williamson en 1910 aux U.S.A. Après des essais de prises de vues sous-marines avec Rosby, dont les images sont remarquables, il réalise *20 000 lieues sous les mers*.

Les thèmes maritimes sont souvent choisis pour des productions, comme le *Yankee clipper*, en 1918, relatant la course de deux voiliers pour ramener le thé de Chine en Amérique.

De nombreux titres ont connu plusieurs versions, comme *Les révoltés du Bounty*, avant l'avènement du parlant.

Il ne faut pas oublier de citer *Le cuirassé Potemkine*, d'Eisenstein et les centaines de titres constituant la Cinémathèque de la Mer de Toulon qui archive cette "mémoire de la mer", véritable patrimoine culturel.

Certains titres ont été tirés en cassettes vidéos par la Cinémathèque de la Mer, comme *Les petites alliées* et *Les cadets de l'océan* de Jean Dréville, réalisés à Toulon dans les années 30.

L'archéologie, les techniques de pêche, les explorations (*Les secrets du Titanic*) avec les caméras filoguidées, les grandes expéditions, constituent une richesse inépuisable mise à la disposition des diffuseurs et des chercheurs.

La Commission française d'histoire maritime a décidé de donner suite à la proposition de présenter au public quelques images d'histoire maritime que nous ne savons peut-être pas encore entièrement explorer.

Nos descendants y trouveront des sujets dont nous n'apprécions pas assez l'importance et exploreront ces documents, comme on explore un site préhistorique.

Des extraits de films de la Cinémathèque seront présentés sous notre patronage à l'UNESCO en octobre prochain par la Cinémathèque de Toulon.

Au programme : *L'arrivée du bateau de la Seyne* sur le quai Cronstadt à Toulon, un dimanche d'avril 1900..., document rare, extraordinaire, avec chapeaux à fleurs des dames, marins en grande tenue, robes à volants, inédit réalisé par un opérateur des frères Lumière habitant Toulon, qui travaillait quelquefois pour lui...

Le docteur Baixe, président de la Cinémathèque, participe déjà au Comité scientifique de la Fondation nationale pour le Patrimoine culturel, maritime et fluvial qui attribue des subventions pour des projets de réalisation de films maritimes. Il annonce qu'un cablo-opérateur (diffuseur par satellite et par câble d'émissions de télévision) va mettre en service une "chaîne de l'Histoire" qui n'a pu être menée à bien avec la Cinquième, déjà envahie par de nombreux sujets de formation.

Arte, avec l'Institut National de l'Audiovisuel auquel est affilié la Cinémathèque de la Mer de Toulon, et Pathé, qui possède des archives très importantes, se sont unis pour ce projet auquel la Commission française d'histoire maritime a accepté d'accorder sa collaboration.

E. LEDRU

LA LETTRE DE MÉDITERRANÉE

La délégation poursuit son programme de réunions "d'hiver" qui sont dorénavant agrémentées chaque fois par une causerie.

Le 19 octobre 1994, à la chambre de Commerce de Marseille, le tour de table a permis au Docteur Bois d'annoncer la prochaine parution de son ouvrage sur la "Transat" dans la collection "Histoire du Commerce et de l'Industrie de Marseille" publié par la Chambre.

Monsieur F. Pourcelet a pour sa part présenté son édition commentée du *Journal d'un planteur dans l'Océan Indien, Auguste le Duc 1827-1881*, publiée par les Presses de l'université de Provence.

La deuxième partie de la séance était consacrée à l'exposé du commandant Leroy sur "du Chaffault et Suffren au Maroc en 1765".

L'évocation de cette double campagne, militaire et diplomatique, illustrée par la projection de cartes ou de photographies du siècle dernier, et enjolivée par des anecdotes dont l'auteur a le secret, s'est terminée sous les applaudissements et une discussion animée sur les îles Zaffarines.

Notre réunion du 12 janvier 1995, également à Marseille, a été honorée par la venue de l'Amiral Chatelle, président de la CFHM, qui a profité de l'occasion pour nous donner des nouvelles des activités des autres délégations et des travaux du conseil d'administration.

Madame C. Villain-Gandossi a fait le point des réponses reçues pour le colloque 95 *Méditerranée, Mer ouverte* : 80 propositions de communications dont 20 % d'étrangers, et la plupart de haut niveau ! Après un premier classement par thèmes, il a été demandé aux intervenants un résumé de leurs communications, et ces résumés sont arrivés en nombre dans les semaines suivantes.

La parole fut ensuite donnée à Monsieur Jaeger pour l'exposé annoncé, sur Claude de Forbin. Monsieur Jaeger s'est attaché à analyser le caractère complexe et parfois rebelle du personnage, et à réhabiliter ce grand marin et corsaire auquel la gloire de Jean-Bart et de Duguay-Trouin a souvent "fait de l'ombre".

Monsieur Jaeger a publié en 1994 aux éditions Glénat (Grenoble) un ouvrage très complet et très vivant, intitulé *Forbin, La légende noire d'une corsaire provençal*.

Au cours du tour de table, le commandant Fourquin a signalé la découverte récente de nombreux sites offrant une très grande quantité de *graffiti* dans les environs du cap Sicié. Ces *graffiti*, dont une bonne partie représente des navires, dateraient de pratiquement toutes les époques du Moyen Âge au XIX^e siècle.

Philippe Rigaud travaille à l'exploration de ces sites de *graffiti* et à leur relevé.

L. DURTESTE, président

H. POILROUX, secrétaire

GROUPE D'HISTOIRE DU YACHTING de la CFHM

De nombreuses manifestations visant à mieux faire connaître l'histoire du yachting auprès d'un large public ont été mises en œuvre par notre groupe ces derniers mois. Quatre événements marquants ont scandé cette saison d'hiver :

9-25 septembre 1994 : **Exposition sur le Yachting et les progrès technologiques à Monaco de 1904 à 1914** au Musée océanographique ; présentation de 111 photographies d'époque retraçant l'histoire des canots automobiles, des glisseurs, des hydro-aéronefs et du yachting à voile durant cette période. Edition d'un catalogue.

9-12 décembre 1994 : **Salon nautique de Paris**, (300 000 visiteurs) exposition d'un racer prototype en aluminium Poitou de 1949, équipé d'un moteur Bristol, en collaboration avec la Fondation nationale pour le patrimoine culturel maritime et fluvial.

10-19 février 1995 : **Rétromobile, Paris** (115 000 visiteurs) ; exposition de cinq bateaux : un runabout *Chris-Craft* de 1938, une réplique d'un *speedster* des années trente, le racer *Timossi-Ferrari* de 1953 (241,701 km/h.), un canot Rocca de 1959, un racer américain de 1962, muni d'un *Chevrolet Corvette* : offrant un résumé des diverses facettes du sport motonautique.

27 mars-8 avril 1995 : **Vélisys 2, centre commercial** (700 000 visiteurs) ; exposition sur trois pôles de l'activité nautique : voile, rame, motonautisme ; la plus importante présentation didactique sur l'histoire des technologies des sports de l'eau : quatorze engins, du canot automobile Hispano-Suiza *Rafale V* de 36 litres de cylindrée de 1935 à la yole pour un tireur et un barreur *Seyler* de 1890 en passant par un voilier de course *Star* dont les plans datent de 1911.

Les membres du Groupe publient prochainement deux ouvrages sur l'histoire du motonautisme de 1916 à 1939, puis de 1945 à 1962 aux Editions ETAI.

Il faut noter également, pour ce printemps, les premiers essais sur l'eau depuis 1949 du *Rafale V*, le plus puissant canot automobile français restauré à ce jour : vraie renaissance d'un chef-d'œuvre de 1935 construit par Chauvière (Vitry-sur-Seine) sur plans Galvin.

G. GUÉTAT et E. LEDRU

SOUTENANCES DE THÈSES (FIN 1994-DÉBUT 1995)

Christian BORDE, membre de la CFHM : *Le port de Calais (1814-1914)*, 9 janv. 1995, université Charles de Gaulle-Lille III.

France de BRIANÇON-HERJEAN : *Le voyage de l'Astrolabe sous le commandement du capitaine de frégate Dumont d'Urville (1826-1829)*, université de Paris IV, sous la direction de J. Meyer. Devant un jury composé de M. Vergé-Franceschi (président), Mme Acerra, M. Ph. Haudrère.

Laurent DINGLI : *L'œuvre de Seignelay, structuration de l'Etat sous le règne de Louis XIV (1673-1690)*, université de Paris IV, sous la direction de J. Meyer. Devant un jury composé de M. Ph. Haudrère (président), M. Vergé-Franceschi, Mme Acerra.

Hubert GRANIER, *Le rôle de la Marine nationale de 1942 à 1962 dans les conflits de la décolonisation : au Levant, à Madagascar, en Indochine, au Maroc, en Tunisie et en Algérie*, sous la direction de Jean Meyer. Devant un jury composé de M. Ph. Haudrère (président), M. G. Ledroncini, M. Ph. Masson, l'Amiral J. Chatelle.

Jeanne RANKINE-JUST-GALLOWAY, membre de la CFHM : *La Royal navy sous Henry VII Tudor*, université de Chambéry, sous la direction de M. Vergé-Franceschi. Devant un jury composé de M. J. Meyer (président), M. le Recteur J.-P. Poussou, M. Ph. Haudrère, l'Amiral Fr. Bellec.

HABILITATION

Eric Rieth a soutenu son habilitation le samedi 11 mars 1995 en Sorbonne : *Essai d'archéologie nautique médiévale des espaces maritimes et fluviaux de l'Europe méditerranéenne et atlantique*.

DISTINCTION

M. F. BEAUCOUR : médaille d'honneur de la ville d'Épernay (Marne)

NOMINATION

M. F. BEAUCOUR, membre de la CFHM, a été nommé professeur d'Histoire à l'université de Kaliningrad, Russie et à l'université de Minsk, Russie. À ce titre, il demande des dons d'ouvrages pour ces universités. La CFHM lui expédie quelques-unes de ses publications.

NOUVEAUX MEMBRES

FOURNIER (Noël), secrétaire général de la préfecture du Gard, 10 av. Feuchères 30045 Nîmes

HENNINGER (Laurent), chercheur à la D.G.A., 26, Bld Victor 00460 Armée

MARZAGALLI (Serge), maître de conférence à l'université de Bordeaux III

ANNONCES DE COLLOQUES

*La pêche en Manche et en Mer du Nord
et l'histoire maritime (XVIII^e-XX^e siècle)
Boulogne-sur-Mer, 18-20 mai 1995*

Sous le patronage des universités du Littoral et de Charles de Gaulle-Lille 3 et de l'Ifremer, en partenariat avec Nausicaa, le Centre de la Mer et le Musée de la pêche d'Étaples

Contacts : Guy MARCHAND, administrateur général des Affaires maritimes
Patrick VILLIERS, professeur à l'université du Littoral.

R. RICHARD (fichier international des Navires) : *Apogée et déclin de la pêche morutière au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles : réflexions et problèmes.*

J. PARMENTIER (Bruges-Zeebrugge Port authority) : *Les pêcheurs de Nieuport au XVIII^e siècle.*

P. VILLIERS (université du Littoral) : *La flotte de pêche dans l'activité de Boulogne à la veille de la Révolution.*

P. JACQUIN (université de Lyon) : *Les pieds rouges du Littoral, anthropologie historique de la pêche à pied, XVII^e-XX^e siècle.*

Ch. PFISTER (université du Littoral) : *La grande pêche en Islande au XIX^e siècle, l'exemple de Dunkerque.*

J. LE BOT (archéologue naval) : *L'évolution du bateau de pêche en Bretagne nord au XIX^e siècle.*

F. RENAULT (archéologue naval) : *L'évolution du bateau de pêche en Normandie au XIX^e siècle.*

Ch. BORDE (université du Littoral) : *Les francisations des bâtiments de pêche, sources de l'histoire maritime aux XIX^e et XX^e siècles.*

Ch. OUSTRIC (université du Littoral) : *L'évolution de la flottille boulonnaise de 1815 aux années 1880.*

Mlle AUGRAS (médecin) : *Etat de santé des gens de mer en Manche à la fin du XIX^e siècle.*

Ph. MANNEVILLE (CFHM Normandie) : *Les chalutiers fécampois au XX^e siècle.*

Ch. SEILLER (université du Littoral) : *Le tourisme et la pêche sur le littoral de la Manche, le point de vue du géographe.*

G. MARCHAND (CFHM) : *La surveillance des pêches en Manche à partir de 1920.*

D. CONFOLENT (doctorant université de Caen) : *Histoire de la pêche à Granville de 1900 à 1945, de la pêche morutière à la pêche artisanale.*

C. GESLIN (université de Rennes) : *Le syndicalisme breton et la pêche en Manche au XIX^e siècle.*

M. BÉTHOUART (université du Littoral) : *Les syndicats et la pêche de Fécamp à Dunkerque de 1914 à nos jours.*

T. CAPILIER (doctorant université Lille 3) : *La pêche boulonnaise et la crise des années 30.*

X. BONIFACE (université du Littoral) : *Un parti politique face aux problèmes de la pêche : le Parti communiste français à Boulogne de 1945 à nos jours.*

G. BATAILLE (historien) : *La pêche en Manche en temps de guerre : Boulogne pendant la seconde guerre mondiale.*

Mme J. MATRAS-GUIN (CNRS) : *L'évolution de la pêche artisanale à Granville (1944-1994, flottilles et métiers).*

Mme V. DELGRÈVE (doctorant Lille 1) : *Calais, une histoire contrastée : Grand-Fort Philippe, Etaples et Saint-Vaast La Hougue de 1900 à nos jours.*

F. CARRÉ (université d'Orléans) : *La pêche écossaise en mer du Nord au XIX^e et XX^e siècles, comparaison avec la pêche française.*

J.-P. DELPECH (Ifremer) : *Effort de pêche et état des stocks depuis 1945.*

P. BIGOT (Coopérative maritime étaploise) : *Une coopérative originale : les pêcheurs d'Etaples, 1945-1970.*

Chantier Blammengin : *La construction artisanale et son évolution de 1945 à nos jours.*

Chambre de commerce de Boulogne :

- Henri THÉSÉE : *Syndicats et pêche*

- Henri BARBE :

- M. J.-P. LE GARREC : *Restructuration du Capécure, Boulogne plaque tournante de la transformation du poisson et du froid depuis 1914. Histoire du Capécure.*

- M. J.-P. LE GARREC : *Les armements boulonnais à la grande pêche au lendemain de la seconde guerre mondiale ; un exemple : les armements Le Garrec.*

Méditerranée, mer ouverte (de la fin du XV^e siècle à l'aube du XXI^e siècle)

Marseille, 21-22-23 septembre 1995

Pour faire suite au communiqué paru dans le n° 30 de la *Chronique*, nous avons le plaisir de faire le point de la situation à fin mars 1995. Le nombre d'intervenants qui nous ont envoyé le résumé de leur communication dépasse soixante, et d'autres résumés sont attendus.

Parmi ces intervenants, nous comptons de fort grands noms ; sans pouvoir être exhaustifs, nous citerons les professeurs P. Barral, B. Bennassar, J. Căbot, L. Faugères, M. Fontenay, J. Frémeaux, J. Labasse, R. Mantran, J.-L. Miège, M. Morineau, M. Vergé-Franceschi, C. Verlaque, les éminents érudits que sont A. Blondy, Mme U. Bonnel, C. Huan, Ph. Masson, E. Taillemite, des officiers généraux de la Marine tels que F. Bellec, B. Broussolle, J. Ferrier, des représentants des grandes organisations internationales, des spécialistes venant de tous les pays méditerranéens (Espagne, Italie, Grèce, Malte, Tunisie, Algérie, etc...), mais aussi de Suisse, des Pays-Bas, et même du Canada et des États-Unis, etc...

Du point de vue pratique, les indications suivantes peuvent être données :

- avec un tel nombre de communications, nous sommes naturellement amenés à organiser le travail en "ateliers" parallèles ; les ateliers sont au nombre de trois, répartis en principe comme suit :

- les Puissances (concepts généraux, politique internationale, économie),
- la Mer (histoire maritime, navigation, technique),
- les Hommes (migrations, sociétés, cultures) ;

- les séances auront lieu, comme déjà annoncé, dans le prestigieux complexe du Pharo, à Marseille ;

- un ensemble de réceptions, de visites et d'activités culturelles seront organisées, non seulement pour les participants mais aussi pour les personnes qui les accompagneront ;

- les droits d'inscription sont fixés à 200 F. par personne ;

- les conditions de repas et d'hébergement seront précisées aux personnes inscrites.

Si la liste des intervenants est désormais close (sauf cas véritablement exceptionnel), nous serons heureux d'accueillir encore d'autres "simples" participants. Les lecteurs trouveront à cet effet une fiche d'inscription encartée dans la présente *Chronique*.

Louis DURTÈSTE
Délégué régional Méditerranée

120^e congrès des Sociétés historiques et scientifiques
Aix-en-Provence, 23-29 octobre 1995

I - Les apports récents de l'archéologie
à la connaissance de l'histoire de la construction navale antique et médiévale en Méditerranée.

Les premiers traités d'architecture navale, documents qui vont radicalement changer l'approche et la connaissance de l'histoire de la construction navale, n'apparaissent en Méditerranée qu'au début du XV^e siècle. Encore doit-on souligner que ces traités se présentent essentiellement, et ce jusqu'à la fin du XVI^e siècle, en Méditerranée comme dans l'espace atlantique, comme des "livres de recettes techniques" propres à des types particuliers de bâtiments, et qui par ailleurs privilégient les données dimensionnelles au détriment des aspects structuraux. De ce fait, l'approche archéologique occupe, jusqu'à cette période, une position centrale dans le processus d'étude de la construction navale, fournissant des données uniques sur l'architecture des navires.

La nature des sources d'une part, et l'histoire de la construction navale d'autre part (question du développement au Ponant de la construction à "carvel"), nous ont conduit à fixer le terminus *ad quem* du colloque à la fin du XV^e-début du XVI^e siècle, et à limiter le champ d'étude à la seule Méditerranée.

Résultats des fouilles sous-marines et terrestres d'épaves antiques et médiévales réalisées en Méditerranée (France, mais également autres pays méditerranéens) seront pris en compte dans cet essai de bilan.

Les techniques et méthodes de fouille ne seront pas abordées, même si certaines d'entre-elles peuvent, effectivement, infléchir le processus de recherche.

Seuls seront développés les aspects proprement scientifiques mettant en évidence l'apport des données archéologiques à l'histoire de la construction navale en Méditerranée.

En d'autres termes, les communications ne devront pas se limiter à décrire des faits techniques, mais devront les replacer dans une perspective historique. Les communications devront envisager la façon dont les caractéristiques architecturales d'une épave peuvent éclairer, compléter

ou corriger la connaissance de l'histoire de la construction navale antique et médiévale en Méditerranée. Parmi les thèmes qui pourront être abordés, citons ceux de la conception des navires, des procédés de construction, de l'évolution des structures, de l'approvisionnement en matériaux, des techniques de travail du bois.

responsable : Eric RIETH,
membre de la section Archéologie et Histoire de l'art du CTHS

II - L'homme préhistorique et la mer

Cinq thèmes

1. *Lignes de rivages, morphologie littorale, grottes sous-marines ;*
 responsable : E. Bonifay, directeur de recherche CNRS.

2. *Habitat côtier ;*
 responsable : A. D'Anna, chargé de recherche au CNRS.

3. *Économie et nutrition ; pêche, cueillette, amas coquillier ;*
 responsable : R. Chenorkian, professeur à l'université de Provence.

4. *Navigations maritimes préhistoriques et peuplement des îles ;*
 responsable : G. Camps, professeur émérite à l'université de Provence.

5. *Anthropologie maritime ;*
 responsable : O. Dutour, professeur à l'université d'Aix-Marseille II.

III^e symposium d'histoire maritime et navale latino-américaine
Buenos Aires, 20-24 novembre 1995

Marine de guerre Argentine

Dans la "Maison Jaune", siège du Département d'Etudes historiques navales de la Marine de guerre argentine, se tiendra le 3^e symposium d'histoire maritime et navale latino-américaine dont les thèmes seront les suivants :

- Le monde maritime latino-américain
- Les sciences nautiques et leur diffusion

- Le commerce maritime du XV^e au XIX^e siècles
- Les explorations maritimes
- Gens de mer
- Les marines de guerre et leur action en temps de paix et de guerre.

D'éminents historiens de tout le continent, spécialisés dans l'histoire maritime, participeront à ce symposium et présenteront des travaux inédits.

Nous sommes heureux de vous y inviter et à y présenter un travail ayant pour thème l'un de ceux mentionnés plus haut.

Eduardo Raul RAMOS
Capitaine de vaisseau

L'homme, la santé et la mer
Paris, 5-6 décembre 1995

Colloque organisé par la faculté des lettres de l'Institut catholique de Paris
avec la collaboration du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritime

I.C.P., salle des Actes
Contact : Christian Buchet

Programme provisoire

I - Le legs du Moyen-Age et de la Renaissance

Présidence : M. Pierre CHAUNU, de l'Institut

M. Jean-Noël BIRABEN, E.H.E.S.S : *Les routes maritimes des grandes épidémies au Moyen-Age*

M. Mirko GRMEK, E.P.H.E : *Le procédé de la quarantaine*

M. Claude THOMASSET, I.C.P., université de Paris IV : *Les conseils pour le voyage en mer à travers les textes médiévaux*

M. André ZYSBERG, université de Caen : *Conseils pour tenir une chiourne en bonne santé*

II - L'époque moderne

M. Jean-Michel DEVEAU, université de la Rochelle : *Le problème sanitaire à bord des navires négriers*

M. Paul BUTEL, université de Bordeaux III : *Les problèmes de santé à bord des navires marchands au XVIII^e siècle, le cas bordelais*

M. Christian BUCHET, I.C.P. : *Quantification des pertes dans l'espace caraïbe et retombées stratégiques*

M. Philippe HAUDRÈRE, université d'Angers : *Santé et Compagnie des Indes*

M. Christian HUETZ DE LEMPS, université de Paris IV : *L'apport des circumnavigations*

M. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, université de Savoie : *Les gérontes à la mer*

M. Alain CABANTOUS, C.N.R.S. : *La santé des âmes*

M. Philippe BONNICHON, université de Paris IV : *Attitudes devant la mort à l'âge moderne, témoignages de marins français*

M. Jean-Luc SUBERCHICOT, étudiant préparant une thèse : *Le corps des officiers de santé de la marine*

M. N.A.M. RODGER, National Maritime Museum : *La santé dans la Marine royale britannique au XVIII^e siècle*

III - L'époque contemporaine

Mme Martine ACERRA, université d'Angers : *Accidents et maladies dans les arsenaux de Marine pendant la Révolution et l'Empire*

M. Philippe MASSON, I.C.P. : *La révolution sanitaire du XIX^e siècle*

M. Pierre NIAUSSAT, médecin général inspecteur (c.r.) : *La Marine française face à la pathologie et à l'épidémiologie pendant la première guerre mondiale*

M. Bernard LOUZEAU, amiral, ancien chef d'Etat-Major de la Marine : *La pathologie du sous-marinier*

Conclusion des travaux

M. Jean MEYER, université de Paris IV

***Evolution and Revolution in the Maritime World
in the 19th and 20th Centuries
Amsterdam and Rotterdam, 5-8 june 1996***

Second international congress of maritime history to be held in the Netherlands

Call for papers and participants

The Netherlands Association for Maritime History, in cooperation with the Netherlands Maritime Museum at Amsterdam and the Maritime Museum Prins Hendrik at Rotterdam and in association with the International Maritime Economic History Association, wishes to announce that the second International Congress of Maritime History will take place in Amsterdam and Rotterdam on 5-8 june 1996. In 1996 the Netherlands Association celebrates the 35th anniversary of its founding and maritime historians from all countries will wish to join Dutch colleagues in their celebration.

The Congress has as its theme Evolution and Revolution in the Maritime World in the 19th and 20th centuries. Its focus is on changes in the maritime world either through dramatic new developments or through the continuation of established long term trends. The Congress will be organised in three thematic sections :

1. Nautical Science and Cartography :

Convenor : Willem F.J. Mörzner Bruyns (F.R.I.N.)

New methods and techniques of navigation ; the systematic charting of unknown waters ; the consequences and "spin off" of new developments.

2. The Construction, Equipment and Propulsion of Ships :

Convenor : Prof. Sjoerd J.H. Hengst

New materials, sources of power and production methods ; shipyards and the shipbuilding industry ; loading and stowing techniques ; the capacity and range of vessels.

3. The Management of Shipping Companies, Navies and Ports :

Convenor : David M. Williams

The management of capital ; the management of labour, management, strategy and the allocation of naval resources ; management and government – all in a national or international context.

Proposals are invited for papers on any of these themes. Papers embracing discussion of the period before 1800 are acceptable provided they also embody significant coverage of the 19th/20th centuries. Proposals should comprise a single sheet of typescript and indicate the theme, argument, key evidence, conclusion of the paper and its relevance within the context of existing knowledge. Proposals should be accompanied by a brief, one page c.v. and must be submitted by 30 june 1995.

Proposals for papers in Section 1 - Nautical sciences and cartography and Section 2 - the construction, equipment and propulsion of ships should be sent to

Mrs. drs. Corrie Reinders Folmer

P.O. Box 102, 2350 AC Leiderdorp, The Netherlands

Proposals for papers in Section 3 - Management of Shipping Companies, Navies and Ports should be sent to

David M. Williams

Department of Economic and Social History, The University of Leicester
Leicester LE1 7RH, United Kingdom, Fax (0) 116-252-5081

**NOUVELLES ACQUISITIONS DU SERVICE HISTORIQUE
DE LA MARINE (1980-1994)**

Deuxième partie *

par Pierre Wacksman,
*conservateur en chef des archives
et des bibliothèques de la Marine*

**Inventaire des manuscrits
du Service historique de la Marine à Cherbourg**

La collection des manuscrits, quoique conservée à part, n'a pas de cotation particulière. Elle est recensée, mêlée aux imprimés, par l'inventaire du fonds ancien de la bibliothèque (cotes INV de 1 à l'infini) ou par celui de la réserve du fonds moderne (cotes R par format, de 1 à l'infini). Elle comprend les quatorze manuscrits cités par La Roncière en 1907, plus cent quatre vingt onze nouvelles cotes. Un grand nombre (cent quarante neuf nouvelles cotes : INV 3173 à 3631, INV 3766 à 3846) se compose des mémoires, extraits et tables (alphabétiques, chronologiques, systématiques, synoptiques) d'ouvrages de droit maritime rassemblés par le cherbourgeois Thomas Pierre Adrien Groult (1733-1814). Une partie est recensée dans le *Catalogue des ouvrages manuscrits sur la législation de la Marine recueillis pendant plus de trente années par M. Groult, ancien procureur du roi de l'Amirauté de Cherbourg*, Cherbourg, 1791 (cote SHM : INV 3855). Le catalogue complet est consultable en salle d'accueil au Service historique de la Marine à Cherbourg.

INV 166. "Règlement et instructions concernant le service de Sa Majesté [britannique] à la mer" (1806).

INV 196. "Recueil d'ordonnances et règlements concernant la Marine", (13 avril 1787 - 15 juin 1790).

* La première partie de ce travail a été publiée dans la *Chronique* n° 30.

- INV 340. "Règles de l'approvisionnement" [des ports militaires] (1837).
 INV 341. "Observations générales sur l'inscription maritime" de l'arrondissement de Rochefort (1809).
 INV 342. "Situation du personnel de l'Inscription maritime au 1^{er} janvier 1842".
 INV 343. "Rapport de la Chambre de commerce de Marseille au ministère de l'Agriculture" (22 janvier 1844).
 INV 344. Rapport au ministre sur les réclamations de commerce de Dunkerque relatives aux examens des patrons de pêche (8 janvier 1816).
 INV 345. Mémoire sur les fonctions des commissaires aux classes (s.d.)
 INV 346. Mémoires relatifs à la navigation et à la paye des gens de mer et à l'établissement d'écoles de matelots (s.d.)
 INV 347. Quelques idées sur le régime des classes (3 juillet 1814).
 INV 348. Commentaire du décret du 13 août 1810 sur les caisses des établissements des Invalides (1812).
 INV 349. "Rapport sur le service de l'inscription maritime" (1838).
 INV 350. Rapport général sur l'inspection des quartiers, octobre 1837 - mars 1838. Introduction, 1^{ère} partie.
 INV 350 bis. 2^e partie (Paris, 25 avril 1838).
 INV 351. Mémoire présenté à Pinet, ancien contrôleur général de la marine (Brest, 26 juin 1787).
 INV 352. Examen des principes et des formes de l'administration actuelle de la Marine (Malouet, 1788).
 INV 353. Instructions sur les employés du contrôle de la Marine et opérations dont ils sont chargés (vers 1795).
 INV 354. Lettre des armateurs de Saint-Valéry-en-Caux au ministre du Commerce (s.d.)
 INV 355. Observations sur l'administration de la Marine (1^{er} décembre 1789).
 INV 356. Observations sur quelques parties du service de la Marine (Mercereau, Rochefort, 26 novembre 1807).

Ordonnances, règlements, décisions concernant :

- INV 410. les Classes (1668-1772)
 INV 411. l'administration de la Marine (1669-1765)

- INV 412. le service des Colonies (mai 1744 - septembre 1789)
 INV 413. les invalides de la Marine (1689-1790)
 INV 416. l'administration de la Marine, suite (1765-1776)
 INV 417. les Classes (1773-1790)
 INV 418. l'administration de la Marine (1745-1785).
 INV 760. Gay-Lussac : Ecole polytechnique, chimie. Transcription de cours (1832-1833).
 INV 2188. Vérification des sondes de la rade de Cherbourg en 1789 (1789-1790).

Manuscrits Groult :

- INV 3173. "Nouveau code marin, ou l'ordonnance de 1681 éclaircie" (1770). Livre premier.
 INV 3174. Livre second.
 INV 3175. Livre troisième.
 INV 3176. Livre quatrième.
 INV 3395. "Pièces, tables et notes sur la législation maritime militaire" (1787).
 INV 3396. "Sur l'ordonnance navale" : 1. Tables, extraits, fragmens, analyses, etc... (1790).
 INV 3397. 2. Tables comparatives de plusieurs ordonnances et règlements (vers 1790).
 INV 3398. 3. (vers 1790).
 INV 3403. "Formules de provisions, commissions, brevets, lettres de nomination" (1787).
 INV 3404. "Tables particulières à la compilation de Bouchaud des règlements de marine jusqu'en 1716".
 INV 3405. Tables et extraits d'ouvrages d'Emerigon et Pothiers.

Ordonnance sur la Marine de 1681 :

- INV 3406. Tables analytiques du commentaire imprimé à Marseille en 1780.
 INV 3407. "Tables propres à faciliter l'étude de l'ordonnance sans commentaire ou avec quelque commentaire que ce soit".
 INV 3408. Extraits et tables du commentaire de Merville, tome 1.
 INV 3409. " " " " tome 2.
 INV 3410. Extraits et tables du commentaire de Valin, tome 1.
 INV 3411. " " " " tome 2.

- INV 3412. "Prospectus, tables, recueils manuscrits... en faveur de ceux qui voudroient faire un commentaire..."
- INV 3414. "Melchioris Lubeck... *De jure avariae singulari dissertatio*" (copié sur l'imprimé avec des notes).
- INV 3416. "Ordonnance de la marine de Dannemarc de 1683".
- INV 3418. Italie, recueil de décisions, sentences, jugemens et arrêtés... sur la marine.
- INV 3419. Ordonnance de S.M. catholique pour le gouvernement de son armée navale... (1748).
- INV 3421. "Ordonnance générale des villes anseatiques de 1614... Extrait des statuts de Hambourg en 1603. Règlement maritime de Brême renouvelé en 1731".
- INV 3423. Recueil de mémoires sur la marine (1771-1791).
- INV 3424. "Nottes sur l'ordonnance de 1681".
- INV 3425. Livre second [commentaire]
- INV 3426. Livre troisième [commentaire]
- INV 3427. Livre quatrième [commentaire]
- INV 3428. Nouveau commentaire sur l'ordonnance de 1681 (1770).
- INV 3440. "Ordonnance de la marine du royaume de Prusse de 1727" (en allemand).
- INV 3441. "Ordonnance de Hambourg sur les assurances et les avaries de 1731" (en anglais et italien).
- INV 3442. "Ordonnance d'Amsterdam sur les assurances et les avaries de 1774" (en anglais, italien, hollandais, français).
- INV 3443. "Traité des avaries de Quintin Weytsen. Ordonnances pour les assurances et avaries d'Amsterdam, de Rotterdam et de Middelbourg. Instructions et ordonnances pour la Chambre de Désolation d'Amsterdam" (traduction française).
- INV 3444. "Ordonnance de Rotterdam sur les assurances, les avaries et les affaires maritimes de 1721" (en anglais et italien).
- INV 3445. "Ordonnance de Suède du 20 octobre 1750" (en anglais et italien). Convention du 1^{er} juillet 1784 entre la Suède et la France (en suédois et français).
- INV 3446. "Chartre" du 1^{er} juillet 1746 sur les conventions de la Compagnie d'assurances de Copenhague (en anglais et italien).

- INV 3447. "Ordonnances d'Espagne sur les assurances et les prests a grosse aventure" (en français, anglais, italien).
- INV 3448. "Ordonnance du commerce de Bilbao de 1737" (en espagnol, français, italien).
- INV 3453. "Statut, ordonnance ou règlement général de Dantzic de 1761" (en allemand).
- INV 3459. "Dépouillement de l'ordonnance de 1681" (trois cahiers corrigés du dépouillement imprimé par Merville).
- INV 3461. Tables et corrections des recueils de nouvelles lois par de Saint et Le Beau.
- INV 3462. Tables et corrections de l'*Institution au droit maritime* de Boucher.
- INV 3463. Tables et corrections d'ouvrages anglais sur la marine.
- INV 3464. Appendices à INV 3443 et INV 3441. Comparaisons de l'ordonnance de 1681 avec divers textes étrangers.
- INV 3465. RRecueil des lois relatives à la Marine et aux colonies par Le Beau. Table analytique".
- INV 3468. "Droit maritime suédois" (en français et suédois).
- INV 3471. "Législation maritime française, anglaise et étrangère" (guerre de 1778-1783), volume 1.
- INV 3472. " " volume 2.
- INV 3480. Tables de l'ouvrage de Cleirac sur les us et coutumes de la mer.
- INV 3485. Tables relatives aux codes et aux traités français et étrangers sur les prises.
- INV 3486. "Table alphabétique du code des prises".
- INV 3487. "Table alphabétique du Recueil des lois relatives à la Marine de Le Beau".
- INV 3489. "Ordonnance de 1681. Armateurs et propriétaires de navires".
- INV 3490. Tables alphabétiques manuscrites, générales, perpétuelles et comparatives de législation maritime (lettre A).
- INV 3492. Formulaire de droit maritime étranger.
- INV 3494. Circulaires, tables et comparaisons d'ouvrages de droit maritime français et étrangers

- INV 3495. Extraits et tables d'ouvrages de droit maritime français et étrangers.
- INV 3504. "Angleterre. Causes maritimes jugées au banc du Roi en la haute-cour de l'Amirauté et autres tribunaux depuis la fin du XVI^e siècle" (en français).
- INV 3511. "Code des prises".
- INV 3519. Index des édits, arrêts, ordonnances, règlements et ordres portés sur les registres du contrôle de la marine au Havre...
- INV 3520. Recueil manuscrit sur la législation de la Marine.
- INV 3522. "Traduction du *Consulat de la mer* par M. Emerigon... Envoyé en 1773 par l'auteur à M. Groult..."
- INV 3527. Tables et comparaisons d'ouvrages de droit maritime français et étrangers. "Extrait d'une lettre au rédacteur du *Moniteur* sur... la Marine. Avril ou mai 1790".
- INV 3573. Tables de Stypman, Kuricke, Loccenius, Langenbeck, Heineccius, Lubeck. Codes danois de 1561 et 1683. Codes prussiens de 1727, 1791, 1794. "Ordonnance de Charles XI de Suède" (1667). "Instruction pour les capitaines... qui naviguent dans la mer Baltique".
- INV 3574. "Etat des livres étrangers qui sont à la bibliothèque du Roy sur la législation de la Marine". "Dépouillement du *Répertoire*... de M. Guyot, 2^{ème} édition de 1776". Dépouillement du code prussien. "Ordonnances de la maison de commerce de Bilbao en 1737" (table).
- INV 3575. "Analyse des livres ou des auteurs allemands où l'on trouve quelque chose de relatif à la législation de la Marine" ; *idem* pour l'Espagne, Gênes, le Portugal, la Hollande, la Hanse, la Toscane, Rome, le Danemark, Naples, l'Angleterre, la Suède.
- INV 3576. "Compétence pour le contentieux des affaires de Prusse" (1727, en allemand).
- INV 3577. "Rapprochement du Code prussien du projet de code de commerce (1681)". Table des citations d'Azuni (an X).

Droit maritime prussien (1727, en allemand) :

- INV 3578. Gens de mer, matelots et équipages
- INV 3579. "Bris, naufrages, échouements, vareck".
- INV 3580. "Capitaines ou maîtres de navires".

- INV 3607. Tables du droit maritime romain, tome 1.
- INV 3608. " " " tome 2.
- INV 3612. Recueil précis et conférence des lois et des ouvrages de législations sur la marine française... France, tome 1.
- INV 3613. " " " tome 2.
- INV 3614. "Plan d'un essai de compilation des anciens et nouveaux règlements de la Marine... par M. Bouchaud..." La quatrième partie arrangée par Groult.
- INV 3616. "*Jus nauticum romanum*".
- INV 3621. "Nottes des pièces énoncées dans le recueil des lois de marine dont il est question à la p. 29 du *Discours sur le droit maritime* imprimé à l'Imprimerie royale en 1786".
- INV 3622. "Dépouillemens pour servir à la confection des tables alphabétiques sur la législation de la Marine", non relié.
- INV 3623. Autre version de INV 3612.
- INV 3624. "Arrêts du Parlement sur la Marine".
- INV 3625. Table alphabétique de INV 3624.
- INV 3626. "Nomenclature de la table alphabétique du recueil chronologique des lois de la Marine", non relié.
- INV 3627. Tables extraites de lois maritimes françaises de 1789 à l'an IX.
- INV 3628. "Tables alphabétiques des différentes ordonnances de Marine".
- INV 3629. "France. Compétence pour le contentieux des affaires de Marine".
- INV 3631. "Ordonnance de la Marine de 1681"
(Table avec renvois à d'autres tables de Groult).

- INV 3732-3740, 3742-3746. Cf le *Catalogue* de La Roncière n° 1 à 14.
- INV 3752. "Mémoire sur le pont de radeaux établi à Strasbourg dans l'an 5"
- INV 3753. "Essai sur la fortification [permanente]".
Premier mémoire (Javain, 1821).
- INV 3754. Deuxième mémoire (Javain, 1821). "Projet de fortification passagère" (Javain, 1835). "Mémoire de reconnaissance faite sur l'isle d'Ieu" (Perrot et Javain, an IV). "Mémoire sur la défense des côtes de l'isle de Rhé" (Labadie).

- INV 3755. "Ecole royale de l'artillerie et du génie. Mémoire sur le projet de fortification passagère" (Javain, 1829).
- INV 3756. "Notes sur le service des gardes du Génie dans les places" (Picot, Metz, 1830).
- INV 3757. "Mémoire général pour évaluer avec justesse les approvisionnements nécessaires dans une place assiégée" (Cormontaigne, Metz, 1748).

Recueils d'ordonnances et règlements établis par Groult :

- Amirauté de la Flandre française.*
- INV 3766. Dunkerque.
- Amirauté de France*
- *Picardie*
- INV 3767. Abbeville.
- INV 3768. Saint-Valéry-en-Caux.
- *Normandie*
- INV 3769. Eu et Le Tréport.
- INV 3770. Dieppe.
- INV 3771. Saint-Valéry-en-Caux et Veulles.
- INV 3772. Fécamp, Caudebec, Lillebonne et Quillebeuf.
- INV 3773. Rouen
- INV 3774. Honfleur
- INV 3775. Caen et Ouistreham.
- INV 3776. Bayeux, Ancelles et Port-en-Bessin.
- INV 3777. Carentan et Isigny, La Hougue.
- INV 3778. Barfleur.
- INV 3779. Cherbourg.
- INV 3780. Portbail et Carteret.
- INV 3781. Coutances, Les Rades, Renneville, Lingreville.
- INV 3782. Granville et Genest.

- Amirauté de Bretagne*
- INV 3783. Saint-Malo et Dol.
- INV 3784. Saint-Brieuc.
- INV 3785. Tréguier, Morlaix, Lannion.
- INV 3786. Brest.
- INV 3787. Vannes.
- INV 3788. Nantes.

Amirauté d'Aquitaine

- INV 3789. Poitou.
- INV 3790. Aunis.
- INV 3791. Saintonge.
- INV 3792. Guyenne.
- INV 3793. Gascogne.

Amirauté du Levant

- INV 3794. Roussillon.
- Languedoc.
- INV 3795. Narbonne.
- INV 3796. Montpellier et Sète.
- INV 3797. Aigues-Mortes.

Amirauté de Provence

- INV 3798. Arles.
- INV 3799. Martigues.
- INV 3800. Marseille.
- INV 3801. La Ciotat.
- INV 3802. Toulon.
- INV 3803. Saint-Tropez.
- INV 3804. Fréjus.
- INV 3805. Antibes et Cannes.
- INV 3806. Table de marbre de Paris.
- INV 3807. Amirauté des colonies.

Manuscrits Groult (suite)

- INV 3808. Cas de conscience. Affaires d'Amirauté.
- INV 3809. Table des loix et règlements enregistrés à l'Amirauté de Quimper (1716-1775).
- INV 3810. "Mémoires divers de jurisprudence" (1740-1786).
- INV 3811. "Table par aperçu des ordonnances et règlements qui doivent se trouver dans les registres du contrôle ou inspection de la Manche à Brest et Rochefort" (1813). 6 pièces.
- INV 3812. "Sur les registres des intendances de la marine de Brest, Rochefort et Toulon postérieurs au Recueil des ordonnances du Louvre imprimées en 1677".

- INV 3813 "Dépouillement des lois maritimes rapportées dans le Recueil des actes de Rymer... édition de La Haye de 1741".
- INV 3814. "Comparaison des tables de Meinière et Groult".
- INV 3821. "Lois anciennes sur la Marine..." ; tables ; citations ; *Nouveau commentaire* (1780).

Dossiers de droit maritime étranger :

- INV 3833. Royaumes d'Espagne, Portugal, etc.
- INV 3834. Empire d'Orient, Turquie, Etats barbaresques.
- INV 3835. Nations du nord de l'Europe.
- INV 3836. Grande-Bretagne.
- INV 3837. Pays-Bas, Allemagne.
- INV 3838. Isles britanniques.
- INV 3839. Italie.
- INV 3840. Empire d'occident, Allemagne, Hanse.
- INV 3841. "Tables alphabétiques anglaises sur la législation maritime" (en français).
- INV 3846. "Traité fait entre les rois d'Angleterre et les autres Etats de l'Europe". "De l'état-civil et juridiction de l'Amirauté d'Angleterre..." (en français). 2 pièces.

- INV 3848. Lettres du ministère à l'amirauté de Cherbourg : commerce maritime et pêches, classes, observation des ordonnances (1784-1790).
- INV 5535. "Description de Cherbourg et de sa presqu'île" (Vauban, 1686).
- R. F° 20. "Constructions navales. Cherbourg. Livre d'or des victimes du travail" (1925-1931).
- R. 4° 43. "Notes sur les places fortes de France. Frontière de la Manche. Frontière du Nord". Extraits de mémoires (1818-1829) par le général Noizet.
- R. 4° 44. Noël (Gabriel-Aimé, 1750-1825) : *Quarante années de Cherbourg* ou revue historique et didactique des projets proposés... Tableau du résultat de ceux qui ont été adoptés de 1778 à 1818 (1819).
- R. 4° 45. "Miscellanée ou recueil de mémoires sur les travaux maritimes, la chimie, la géologie, la physique et l'économie sociale" (1779-1824).

**Liste des manuscrits de la bibliothèque
du Service historique de la Marine à Rochefort
acquis depuis la publication du *Catalogue de La Roncière***

- R 28. Instruction sur l'emploi de la cloche à carène ou sous-marine de Touboul de Brest (1842).
- R 1409. Campagne de Vaudreuil sur le vaisseau le *Sage*, commandé par La Galissonnière (1754).
- R 1410. Renseignements sur les escales du *Protet* (Division navale du Pacifique) par le lieutenant de vaisseau Emile Frot (1903-1904).
- R 1412. Journaux de navigation au Siam et aux Indes (1690-1691).
- R 1416. "Principes sur la Marine tirés des dépêches et des ordres du Roi donnés sous le ministère de M. Colbert", par Pindansat de Malrobert (1756).
- R 1475. Instruction sur le pointage à l'usage des vaisseaux du Roi, par don Côme Damien de Churruca, traduit de l'espagnol par l'enseigne de vaisseau Augustin-Maurice Bertin (1805).
- R 1604. "Essai méthodique et historique sur les tactiques navales", par Jean Clerck, traduit de l'anglais par Daniel Lescallier (fin XVIII^e siècle).
- R 1605. "Les brûlots de l'île d'Aix, 1809" par le capitaine de frégate Charles Salneuve (octobre 1879).
- R 1803. "Rapport sur le port militaire de Rochefort" par le vice-amiral Garnault ; note sur l'arsenal de Rochefort par le capitaine de vaisseau Louis Juin ; rapports sur les travaux d'amélioration de la Charente (1878) par Antoine Courbebaisse, ingénieur en chef de 1^{ère} classe des Travaux hydrauliques.
- R 1809. "Rudiments d'architecture navale", traduits de l'anglais par Charles Jay, sous-ingénieur du génie maritime (1851).
- R 1818. "Du glissement des chargements de grains", par Philip Jenkins (1887), traduit par Adrien Noury, sous-ingénieur du génie maritime, revu et complété par Nathaniel Villaret, ingénieur de 1^{ère} classe du génie maritime.
- R 1828. Cours de mécanique, par Briot (1855).
- R 1839. "Méthode abrégée pour réduire la distance apparente en distance vraie" par Ogé, capitaine au long cours.

- R 2353. Relation du citoyen Amélie (Joseph Pradal), prêtre déporté à Bordeaux (1793-1795).
- R 2368. "Choix et exploitation des bois de chêne pour le service de la Marine royale", par Penevert aîné, négociant à Rochefort ; des-sins de Gaston Penevert (vers 1820).
- R 2520. Journal historique de Jean-René Quoy, chirurgien major de l'*Uranie* pendant son voyage autour du monde (1817-1820).

Service historique de la Marine à Toulon
Supplément au Catalogue de La Roncière

- Ms 13 "Proportion des manœuvres des vaisseaux et autres bâtiments" (première moitié du XVIII^e siècle).
- Ms 14. Manuscrits relatifs à la marine de guerre par le capitaine de vaisseau Laporterie (1851-1853), 12 vol. (manque n° 9).
- Ms 15. La campagne de Suffren dans l'Inde (1781-1784) par le capitaine de vaisseau Prévost de Saint-Cyr ; préface du maréchal Franchet d'Esperey.
- Ms 16. La peste à Toulon (1721-1723) : dossier contemporain, constitué par le lieutenant de vaisseau d'Orves des Martins.
- Ms 17. Rapport médico-chirurgical du chirurgien-major de la corvette le *Rhin* (1842-1846) ; registre.
- Ms 18. Correspondance relative à la bibliothèque de la marine à Toulon (1832-1842).
- Ms 19. Cours de l'enseigne de vaisseau Wyts à l'Ecole normale de tir de Vincennes (1860).
- Ms 20. Journal relatif à divers faits d'armes devant Sébastopol (1854), avec un plan.
- Ms 21. Notes et remarques sur le siège de Gibraltar en 1732.
- Ms 22. Relation et réflexions signées La Blottière sur le siège de Toulon (1707).
- Ms 23. Correspondance adressée au directeur du service des vivres à Toulon par les administrateurs généraux des vivres de la Marine (1810) ; registre.
- Ms 24. Souvenirs de voyage de L'*Hérault*, transport de l'Etat, commandé par le lieutenant de vaisseau Foy (1855-1856).



**LA RÉGLEMENTATION DES COFFRES À MÉDICAMENTS
 DES ORIGINES À LA FIN DE LA MARINE À VOILE**

par Lydie Fioleau

"Chez les Grecs, Pandore, splendide femme fatale avait un coffre qui tenait enfermé tous les maux de la terre. Epiméthée, son insignifiant mari, l'ouvrit et le coffre vida sur les hommes toutes ses calamités. Seule, nous dit la mythologie, resta, au fond, l'espérance."

Les coffres de mer se voulaient, à l'inverse, remplis de drogues bienfaisantes. Ces coffres talismans avaient un seul point commun avec la boîte de Pandore : au fond, il y avait l'Espérance. En effet, sur les nombreux vaisseaux de guerre ou de commerce qui partaient pour les voyages au long cours, il y avait un ou plusieurs chirurgiens, chargés de veiller sur la santé de l'équipage et des passagers. Ces chirurgiens avaient à leur disposition des coffres pharmaceutiques leur permettant de faire face à toutes les éventualités. Mais le choix des médicaments, leur qualité et leur quantité ne se trouvaient pas réglementés. La liberté et la facilité dont on jouissait pour préparer les coffres amenèrent de fréquents abus.

Aujourd'hui, nous allons donc remonter aux origines de la réglementation et la suivre à travers les siècles.

Dans un premier temps, nous aborderons la législation alors très sommaire du XVI^{ème} siècle, illustrant notre propos par le *Coffre de Campagne* de Fabry (1613) puis par l'*Hydrographie* du Père Fournier (en 1643), qui nous donnent un aperçu des drogues post moyenâgeuses.

Ensuite, nous passerons à l'Ancien Régime, période prospère pour la Marine, avec les *Grandes Ordonnances* de 1681 pour la Marine marchande et 1689 pour la Marine royale, promulguées grâce au génie de Colbert. C'est certainement l'époque qui vit fleurir le plus grand nombre de lois concernant les coffres.

Puis viendront la Révolution et l'Empire, beaucoup plus néfastes pour la Marine. Napoléon semble avoir eu d'autres préoccupations...

Enfin, dans un dernier temps, nous verrons le *Règlement* du 4 août 1819 qui restera en vigueur tout le XIX^{ème} siècle ; et nous aborderons les phar-

macies de bord, poste fixe qui, peu à peu, remplaceront les coffres à médicaments, ceux-ci ne servant plus alors qu'à transporter l'arsenal thérapeutique de la terre ferme jusqu'à bord de la pharmacie du bateau.

Voici donc la trame du sujet qui va nous intéresser aujourd'hui.

I. DES ORIGINES A 1661

C'est au XIII^{ème} et XIV^{ème} siècles que l'autorité royale posa les premières bases du service à la mer. Mais c'est le règne de Louis XIII (1610-1643) qui doit être envisagé comme la première époque de la Marine "moderne".

1. L'essor de la pharmacie maritime

Dans des temps très anciens (VI^{ème} siècle av. J.-C.) et jusqu'au XII^{ème} siècle), on peut difficilement supposer que l'embarquement de médecins ait été une pratique courante. Les malades étaient débarqués aussi vite que possible. Cette mesure s'est trouvée fixée encore en 1194 dans le célèbre *Recueil de Lois maritimes*, traditionnellement appelés les *Cahiers d'Oléron*. En effet, sous l'Antiquité et au Moyen Age, le trafic maritime se faisait le long des côtes par étapes peu longues, ce qui rendait possible le débarquement des malades. Ceci était indispensable car la promiscuité qui régnait alors à bord rendait les contagions inévitables. Ceci permettait également d'éviter certaines maladies, tel le scorbut, l'avitaillement en produits frais pouvant être réalisé.

En outre, certains textes nous ont amené à penser qu'avant le XV^{ème} siècle, passagers et marins se munissaient de remèdes dont ils connaissaient déjà les vertus.

Mais les voyages s'allongeant, notamment avec la découverte de nouveaux continents, il fallut songer à pourvoir les bateaux en médicaments.

C'est du bassin méditerranéen que nous vient le plus vieux document datant de 1432 nous renseignant sur l'équipement d'un coffre de barbier en drogues, huiles et médicaments. Mais la médecine de l'époque n'était en aucun cas soutenue par une pharmacie puissante. "*Des pommes musquées, de l'ambre, du camphre, des noix de muscade et du bois d'aloès contre l'air vicié, de la Thérique et un opiat d'or comme reconstituant contre les vertiges, de l'aloès, du poivre de Cayenne, et du champignon de Méléze comme laxatifs*". Voilà les remèdes insuffisants dont disposaient les premiers médecins de

bord pour donner des soins. En outre, lors des premiers grands voyages pour découvrir les nouveaux continents inconnus, l'éventail des médicaments n'aura certainement pas été très différent.

En 1498, pour le premier voyage en Inde de Vasco de Gama, chaque bateau avait été pourvu de médicaments. Mais les médicaments emportés n'étaient pas doués d'efficacité réelle et ne purent empêcher de dévaster dans une proportion de 50 % les équipages des trois vaisseaux de Vasco de Gama.

Un peu plus tard, on jugera utile dans la Marine militaire d'emmener à bord des chirurgiens navigants, des médecins et des apothicaires. En moyenne, lors d'une bataille navale, un médecin de bord avait à s'occuper de 600 à 700 hommes. Les disproportions entre le nombre trop restreint de chirurgiens et de médecins par rapport aux blessés et aux malades n'infléchit pas beaucoup la mortalité. De plus, dans ces temps-là, les médecins usaient d'une polythérapie, espérant que sur le nombre de médications recommandées, il y en aurait au moins une active.

Dans la médecine navale, on essaya de pallier ce déséquilibre en créant des navires hôpitaux. Mais ces bateaux présentaient l'inconvénient de ne pouvoir se défendre et, lors d'une bataille navale, le fait d'y transporter les blessés offrait une cible facile pour l'adversaire.

En conclusion, nous pouvons dire qu'au siècle des grandes découvertes, on tente de mettre en place les premières réalisations sanitaires ; voyons maintenant la législation alors en vigueur.

2. Les premiers essais de législation

Au XVI^{ème} siècle, la Marine ouvrant de nouvelles perspectives et de nouveaux horizons, François I^{er}, Henri II puis Henri III commencèrent à s'y intéresser.

C'est l'*Ordonnance* de 1555 qui, la première, fait mention d'un coffre de barbier chirurgien, disant seulement qu'il devra être fourni par "*l'avitailleur*" du navire et non par "*l'armateur*". Ce texte est vraisemblablement l'ancêtre des lois relatives à ce sujet.

On peut tout de même noter que les rois du XVI^{ème} siècle ne s'intéressaient pas suffisamment à la Marine et la faisait sous-traiter à un amiral presque toujours dépourvu d'intérêt et de compétence pour sa tâche. C'est pourquoi, à la fin du XVI^{ème} siècle, régnait une extrême imbrication des flottes de guerre et de commerce ; cette Marine restait un organisme indiversifié, écartelé entre des autorités fragmentées, mal structuré et englué dans une conception féodale archaïque.

3. Le *Cista Militaris* de Fabry (1613)

Si comme nous l'avons dit, des médicaments étaient embarqués, ils n'étaient pas réglementés. Il n'existait pas au XV^{ème} et XVI^{ème} siècles de liste-type de médicaments à emporter à bord. Le *Cista Militaris* ou *Coffre de campagne* de Fabry est le document le plus ancien nous donnant des renseignements très importants sur la composition d'un coffre de mer à cette époque-là. Il a été écrit par Fabry, médecin allemand. Il parut pour la première fois en 1613, en Allemand. Vingt ans plus tard, il fut traduit en latin, qui était la langue universelle de l'époque. Les nombreuses traductions de ce manuscrit montrent l'importance qu'il a pu avoir au XVII^{ème} siècle et même dans les siècles qui suivirent. Il est à noter que ce furent les deux grandes nations maritimes de l'époque, à savoir les Anglais et les Hollandais, qui trouvèrent les premières à l'utiliser pour en faire usage sur terre comme sur mer.

En effet, à cette période, la médecine navale était englobée dans une vaste thérapeutique militaire, car les expériences manquaient pour avoir une médecine maritime spécifique tenant compte des conditions d'un voyage à la mer.

Ce coffre, contenant 308 drogues, essentiellement du règne végétal, nous donne une très bonne idée de la pharmacopée de l'époque. Dans cette nomenclature, on ne ressent pas encore la tendance du XVII^{ème} siècle selon laquelle le nombre de préparations chimiques progressait pour, un peu, laisser de côté la place des plantes. Fabry avait un large penchant pour les électuaires, les sirops et les eaux distillées qui venaient du Moyen-Age. Il traite les symptômes de façon pragmatique, c'est-à-dire qu'il se base sur les vertus reconnues des médicaments qu'il conseille, tout en restant très méfiant vis-à-vis d'une science toute nouvelle : "la chimie".

Comme nombre de médecins contemporains, Fabry ne s'est pas libéré des superstitions et des croyances de son temps ; il proposait certaines préparations aux propriétés beaucoup plus mystiques que thérapeutiques telles les perles, les pierres précieuses ou la préparation d'une poudre hémostatique avec de la mousse du pauvre pêcheur (mousse qui sort du crâne d'un pendu), des poils blancs de lièvres, hachés fins et de l'amadou séché, mélangé à du blanc d'œuf et de l'écume de mer.

Si l'on peut être sceptique quant à l'efficacité de telles préparations, il faut reconnaître qu'en ce qui concerne le terrain spécifique de son activité, à savoir les blessures et les fractures, Fabry fut un précurseur. Il allait à l'encontre des idées du Moyen-Age au sujet des blessures empoisonnées sur lesquelles il fallait verser de l'huile bouillante pour enlever le poison. De façon beaucoup plus sérieuse, il préconisait seulement de répandre de la poudre hémostatique et d'appliquer un onguent avec un pansement.

En définitive, le *Cista Militaris* de Fabry, tout à fait novateur pour l'époque, devint le précurseur et le modèle de ce que l'on a appelé coffres à médicaments de bord dont on avait un besoin impérieux à une période où les batailles navales étaient fréquentes, les vaisseaux avides de découvrir de nouvelles terres et les transports maritimes marchands en augmentation.

4. L'*Hydrographie* du Père Fournier (1643)

Une autre personnalité marquante de ce XVII^{ème} siècle fut le Père G. Fournier.

Il a écrit un magnifique ouvrage intitulé *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*.

Ce travail traduit les vastes connaissances d'un homme qui a dû observer et approfondir pendant de longues années tous les détails de l'existence des gens de mer et de leurs bâtiments.

Cet écrit nous a transmis ce qu'un chirurgien devait posséder dans son coffre pour que celui-ci soit censé être bien garni.

Là encore, la majorité des drogues est d'origine végétale. En outre, on retrouve ici des préparations aux propriétés mystérieuses, déjà préconisées par Fabry quelque trente années auparavant, au siècle où l'on était encore imprégné d'alchimie et de pierre philosophale. De même, nous retrouverons systématiquement au cours de ce siècle et au siècle suivant des préparations longues et difficiles à mettre en œuvre, au nombre desquelles on peut citer la "Thériaque d'Andromaque". Cette dernière pouvait comprendre jusqu'à 200 constituants, tels des morceaux de vipères, de la poudre de momie, des pierres précieuses. Au cours des âges, elle perdit ses constituants les plus pittoresques mais garda tout de même quelque 65 composants, comme dans la formule nantaise. Cette "Thériaque" possédait une réelle action thérapeutique, due en particulier à l'opium qu'elle contenait.

Pour la petite histoire, à cause des morceaux de vipères et en vertu de la loi des similitudes, elle était censée agir contre toutes les morsures, venins et autres blessures.

Il est également à noter dans cette nouvelle *Hydrographie* du Père Fournier, la grande utilisation d'onguents et emplâtres. En effet, dans la mâture ou les gréments, un accident était vite arrivé ! Contusions et blessures étaient des pathologies navales très fréquentes.

Notons qu'en ce XVII^{ème} siècle, la notion de coffre à médicaments est maintenant bien établie. Nous allons pour le moment nous intéresser au "contenant", c'est-à-dire au coffre lui-même.

5. Le coffre à médicaments à proprement parler

Ces coffres étaient aussi simples que les coffres en bois brut (sapin souvent) mais solides, que les marins possédaient pour ranger leurs effets personnels. Une exception cependant, un coffre vénitien, du XVI^{ème} siècle, somptueusement décoré, qui était destiné aux besoins pharmaceutiques d'un prince et de sa cour à bord. Ce coffre est le modèle le plus ancien que l'on ait conservé et fait partie des trésors du Wellcome Historical Museum, de Londres. Cette caisse pouvait contenir 152 médicaments. Elle renfermait principalement des ingrédients précieux comme l'or, les coraux, la "Thériaque".

Mais d'ordinaire, ces coffres de prix peu élevé pour l'époque étaient d'aspect simple et non ouvragés. Fabriqués en sapin, la plupart était à compartiments. Ils étaient toujours à l'abri de mains non autorisées par une serrure. Certains coffres comportaient des tiroirs secrets pour les produits précieux ou puissants tels l'opium, la poudre de Dover, le quinquina ou la morphine. Ils étaient si bien cachés que seuls les initiés pouvaient les ouvrir par une manipulation secrète. L'intérieur du couvercle pouvait être utilisé pour y fixer et déposer les instruments chirurgicaux mais très souvent on pouvait aussi y trouver affichée la liste du contenu codée avec des chiffres. A ce propos, un timonier rapporte l'anecdote suivante : *"Un jour, un marin tomba malade en mer ; le capitaine fit chercher le coffre à médicaments et constata, d'après le registre, que, pour cette sorte de maux d'estomac, une cuillère du n° 20 ferait l'affaire. Comme la fiole était vide, il donna au marin tout simplement 2 cuillères de n° 10, ce qui fut fatal au malade..."*

Nous reparlerons plus tard du fameux "médecin de papier"...

II. L'ANCIEN RÉGIME (1661-1789)

Au commencement du règne de Louis XIV (1643-1715), la Marine, qui déjà avait pris un accroissement considérable, réclamait une réglementation plus complète. C'est Jean-Baptiste Colbert qui, en 1661, prend en charge la direction de la Marine ; il va être à l'origine des *Grandes Ordonnances* de 1681 et 1689.

C'est à partir de cette époque que la France a possédé un état naval réellement organisé et que se développa la réglementation des coffres à médicaments.

1. Époque pré-colbertienne

Les nouveaux vaisseaux de guerre ou de commerce qui partaient pour les voyages au long cours avaient à leur bord des coffres pharmaceutiques. Mais le choix des médicaments, leur qualité et leur quantité ne se trouvaient pas réglementés.

a) Le barbier

Depuis 1574, il y avait à bord un barbier, qui était payé quatre fois la solde d'un matelot. Ce barbier était engagé sans examen préalable par le capitaine, si celui-ci jugeait sa présence à bord utile. Aucun examen ne permettait d'évaluer les capacités du barbier qui était chargé "de faire le poil aux forçats" et de dispenser les médicaments à bord.

b) Le chirurgien-navigant

Peu à peu, ce sont les chirurgiens-navigants qui vont remplacer le barbier. Même s'il est difficile de dire à partir de quelle année on commence à embarquer régulièrement des chirurgiens navigants, cela se situe vraisemblablement vers 1630-1640.

Le chirurgien était alors l'homme du capitaine, qui l'engageait pour un temps déterminé, le payait, le nourrissait et pouvait le remercier s'il était mécontent de ses services. C'était également au capitaine d'acheter les médicaments et pansements qu'il souhaitait.

Au milieu du XVII^{ème} siècle, le personnel médical était alors recruté surtout dans les régions maritimes, et était à peu près aussi considéré que le charpentier du bord. Il est vrai que le bagage scientifique de ces jeunes chirurgiens était souvent d'une affligeante pauvreté. C'était d'abord, à part l'hôpital, difficile d'accès, le seul moyen de payer sur son pécule les longs, difficiles et coûteux stages et examens nécessaires à l'obtention de la maîtrise de chirurgie. Et pour certains jeunes, avides d'aventures, c'était la possibilité de faire de lointains voyages tout en approfondissant leurs connaissances médicales et de se constituer des économies en vue d'une installation future.

Le silence des législations de tous les pays montre qu'en ce milieu de XVII^{ème} siècle on attachait peu d'importance à s'assurer de l'instruction des hommes auxquelles on confiait la santé des marins et aussi des Noirs, transportés dans le cadre du commerce triangulaire.

2. Époque colbertienne

a) L'Ordonnance du 24 août 1668

Ainsi, si l'on a commencé à embarquer de façon habituelle des chirurgiens, fallait-il leur fournir un coffre. Dans tous les ports, une âpre concurrence opposait apothicaires, chirurgiens, droguistes et même charlatans, tout le monde voulant profiter de cette manne qui tombait du ciel, ou plutôt venait de la mer, et tirer profit de la fourniture des coffres.

Mais il fallut de nombreuses plaintes et des fautes graves, pour que le 24 août 1668, Colbert du Terron, intendant de la généralité à La Rochelle et cousin du Grand Colbert, intervienne par une ordonnance précisant le privilège des apothicaires, qui devinrent alors seuls habilités à composer les coffres.

Ce texte marqua une étape dans la législation des coffres. Il devint une arme pour les apothicaires et leur permit d'engager de nombreux procès contre leur rivaux.

Malgré tout, le trafic continua. Certains droguistes, pour couvrir des fournitures de moindre qualité, n'hésitaient pas à acheter quelques compositions chez des apothicaires de villes voisines et, sous le couvert du certificat de qualité et d'origine obtenu, écoulaient ensuite des produits inférieurs.

Plus tard, en 1678, un article spécial sera inséré pour rendre obligatoire la visite des coffres, rôle qui sera attribué aux apothicaires.

En conclusion, la fourniture des coffres, qu'elle fut honnête ou entachée de quelques abus, était convoitée par beaucoup car elle était censée permettre de dégager des bénéfices importants.

Cependant, dans beaucoup de ports, elle resta l'apanage d'un petit nombre d'apothicaires, comme par exemple à Nantes, ceux de la Fosse (quartier du Port).

b) L'Ordonnance du 5 août 1681, pour la Marine marchande

Comme nous l'avons vu précédemment, les armateurs, soit par souci humanitaire, soit par simple sens de la productivité, ont eu très tôt à s'inquiéter de la santé de leur équipage et ont embarqué des chirurgiens.

Cette *Ordonnance* de 1681, promulguée sous l'égide du Grand Colbert, ministre de la Marine, fut le premier acte officiel réglementant et fixant, entre autres, le nombre de chirurgiens à embarquer ; cet édit rendait obligatoire la présence d'un ou deux chirurgiens sur tous les navires pratiquant le long cours :

- un pour 20 personnes
- deux au dessus de 50 personnes.

Cependant, ce n'était pas toujours dans l'enthousiasme que les armateurs se soumettaient à ces lois qui augmentaient un peu leurs frais ; ils n'hésitaient pas à limiter leur équipage à cinquante hommes, de peur que le chirurgien comptant pour le 51^{ème}, ils soient obligés d'engager un second chirurgien.

En outre, avec le texte de 1681, c'est la première fois qu'il est question d'examen probatoire ayant pour objet de vérifier la capacité des chirurgiens embarqués. Aussi, les futurs chirurgiens navigants avaient-ils intérêts à ne pas trop mépriser l'enseignement.

Quant au coffre, il était soumis à une visite effectuée par le plus ancien apothicaire et le plus ancien chirurgien du lieu d'embarquement, qui scellaient ce coffre après la visite, afin d'éviter que certains médicaments ne soient remplacés par d'autres de qualité inférieure. Le coffre fermé était alors chargé à bord et le capitaine ne devait remettre la clé au chirurgien, qu'une fois en pleine mer. Cette précaution avait pour objectif d'empêcher que des ingrédients précieux ne soient vendus ou échangés contre d'autres de moindre qualité pendant le chargement et l'attente à quai dans le port. De plus, ceci servait à exclure l'emploi prématuré des produits pharmaceutiques du coffre dans le traitement des accidents survenant pendant le chargement.

Ce texte, simple et précis, fut approfondi par la Marine royale, ce qui donna lieu à l'*Ordonnance* de 1689.

c) L'Ordonnance du 15 avril 1689

Cette *Ordonnance* de 1689 est beaucoup plus détaillée que celle de 1681, même si elle en reprend les grandes lignes. Elle est considérée comme le premier Code de la Marine militaire et ne sera modifiée que très longtemps après.

De plus, ce texte définit le statut d'apothicaire de la Marine, à terre et embarqué :

- L'apothicaire de bord devait suivre la visite des médecins, exécuter les prescriptions et fournir les remèdes.

- Les apothicaires, tout comme les médecins et les chirurgiens des Vaisseaux du Roi, ainsi que leurs homologues des armées de Terre, n'ont à cette époque, aucun titre militaire ; il en sera ainsi jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle. Ils ne relèvent en général que de l'autorité des commandants ou des intendants des ports.

Somme toute, on peut dire que cette glorieuse époque colbertienne a fait faire des progrès immenses dans l'emploi et le contrôle des coffres de mer.

3. L'Ordonnance de 1717, créant des Chirurgiens et des Apothicaires d'Amirauté

Ce règlement établissait des Chirurgiens examinateurs d'Amirauté, chargés d'examiner les chirurgiens souhaitant s'embarquer et des Apothicaires d'Amirauté qui, avec les chirurgiens, devinrent les seuls autorisés à effectuer la visite des coffres. Le droit de visite était donc retiré au plus ancien apothicaire du lieu d'embarquement, ce qui était en vigueur depuis l'Ordonnance de 1681.

Un des objectifs de cette loi était d'offrir plus de garanties pour les examens que les vagues attestations d'autrefois. Malheureusement, elle est mal appliquée et les résultats ne sont guère concluants. En 1735, on constate que la plupart des chirurgiens embarqués ne savent pas saigner et n'ont aucune connaissance des drogues dont ils doivent se servir.

Quant au coffre, il fait l'objet de fraudes diverses: tantôt il est visité au domicile même de l'apothicaire qui l'a fourni, tantôt il y a substitution de médicaments; il peut même tout bonnement ne pas être embarqué.

Cette loi de 1717 interdisait aux Apothicaires d'Amirauté d'approvisionner eux-mêmes en médicaments les coffres qu'ils avaient à inspecter mais nombreux furent ceux qui passèrent outre. Malgré l'intervention de leurs confrères et de l'Amirauté, cela devint presque un usage et, bien sûr, une nouvelle source de désaccord entre les membres des communautés pharmaceutiques.

Cependant, cette institution eut une incontestable utilité puisqu'elle permit à ceux qui possédaient, seuls, la compétence nécessaire, de garantir la pureté et l'efficacité des produits pharmaceutiques emmenés au large.

4. Le "tarif Poissonnier" (1765)

Au milieu du XVIII^{ème} siècle, on peut noter deux modes différents de composition des coffres:

- à Brest, on laissait aux chirurgiens-majors le choix des espèces et des quantités. L'apothicaire-major leur présentait un état des drogues qu'il pouvait délivrer, avec les prix en regard. Chaque chirurgien choisissait celles qu'il préférait, en ayant soin de ne pas excéder la somme allouée.

- à Rochefort, il y avait un tarif invariable où étaient indiquées les espèces et quantités de chaque médicament entrant dans la composition du coffre, calculés pour six mois de campagne, depuis 100 jusqu'à 600 hommes d'équipage.

Le premier mode offrait l'avantage de laisser la liberté de choisir les remèdes et de l'accommoder à sa pratique. Ses inconvénients étaient de

laisser souvent à des jeunes chirurgiens peu expérimentés le soin de composer un approvisionnement de médicaments dont ils ne pouvaient pas toujours apprécier l'utilité.

Le second était généralement préféré, parce qu'il garantissait toujours que les chirurgiens les moins experts auraient un approvisionnement suffisant pour toutes éventualités d'une campagne ordinaire. On lui reprochait toutefois d'être uniforme pour toutes les destinations, que le navire allât dans les colonies tropicales ou qu'il dût stationner dans celle du Nord. De plus, à moins de révisions fréquentes du tarif, on n'avait pas la possibilité de s'approvisionner de remèdes nouveaux et efficaces.

Cependant, en 1765, Pierre-Isaac Poissonnier, alors inspecteur général de la Médecine créa un tarif uniforme fixant la nature et la quantité des drogues à emporter sur chaque sorte de navire.

Ajoutons que les guerres successives, les risques représentés par la navigation et les manœuvres incessantes à bord ont donné une importance capitale aux linges et pansements, ainsi que d'ailleurs à la chirurgie mutilante, la seule pratiquée à l'époque.

Pour de nombreux vaisseaux, qu'ils soient de guerre, de pêche, de commerce ou de cabotage, l'Ancien Régime est indubitablement la période qui a vu s'égrener le plus grand nombre de lois et règlements.

Dans l'ensemble, ceux-ci semblent avoir été bien mal observés puisque tout le XVIII^{ème} siècle retentit de plaintes diverses:

- contre les armateurs qui se dispensent d'embarquer des chirurgiens
- contre les chirurgiens ignorants
- contre les chirurgiens d'Amirauté trop indulgents
- contre les fraudes diverses sur le coffre à médicaments.

Cependant, on ne peut nier les progrès accomplis depuis le XVI^{ème} siècle, c'est à dire depuis l'existence d'un coffre de barbier à bord et la présence de ce dit coffre au chevet du malade ainsi que d'un chirurgien compétent, sachant quelles drogues administrer.

III. DE LA RÉVOLUTION ET L'EMPIRE A LA FIN DE LA MARINE A VOILE

1. La Révolution et l'Empire

Cette période n'apportera en fait que très peu de changements.

Si la période agitée de la Révolution vit apparaître bon nombre de lois et décrets, ceux-ci s'abrogeaient pour ainsi dire d'un jour à l'autre. La Marine tomba dans une sorte de confusion.

On peut tout de même préciser que c'est un décret de janvier 1793 portant sur la réorganisation du service de Santé de la Marine qui indique que les apothicaires s'appelleront désormais pharmaciens.

Quant à l'Empire, nos recherches n'ont hélas abouti à aucune loi concernant les coffres de mer. N'omettons quand même pas de mentionner le seul corps en matière navale véritablement efficace qu'ai créé Napoléon, en avril 1800 : les préfets maritimes, subordonnés du ministre, qui réunissent chacun dans leur région les responsabilités administratives, techniques et militaires. Près de deux siècles plus tard, l'institution subsiste, toujours efficace et témoigne des dons d'organisateur du Premier Consul.

Donc, si la Marine impériale demeure, aujourd'hui encore, la grande méconnue de l'historiographie de cette époque, il est vrai que Napoléon avouera lui-même en 1818 : *"les affaires de terre m'occupaient trop pour que je puisse penser à la Marine autrement que par boutades"*.

On comprend peut-être un peu mieux le désert législatif de l'Empire.

La Restauration crut un instant pouvoir revenir aux prescriptions des lois de l'Ancien Régime. Mais le temps avait marché et ce qui avait été un progrès ne répondait plus aux besoins, aux idées auxquelles il fallait satisfaire, ce qui donna le jour à l'*Ordonnance* du 4 août 1819.

2. La loi du 4 août 1819

Cette loi concerne les chirurgiens qui s'embarquaient sur les navires de commerce, les coffres à médicaments et les caisses d'instruments de chirurgie. Elle a essayé de tenir compte, d'une part, de l'intérêt de l'armateur, en lui évitant des dépenses superflues et, d'autre part, de l'intérêt de l'équipage, ce qui n'était pas toujours facile à concilier.

Nous allons nous arrêter sur les différences les plus marquantes avec les lois antérieures.

1) Le nombre d'hommes et la nature des voyages pour lesquels il sera obligatoire d'embarquer un chirurgien:

- ce nombre, fixé à 15 en 1784, est à nouveau fixé à 20 par la loi présente. De toute façon, à 15, les armateurs s'y soustrayaient.

- l'équipage devra être de 40 hommes pour qu'un chirurgien puisse être exigé sur tout bateau partant à la pêche à la morue. Avant, quand le nombre était fixé à 15 ou 20, aucun chirurgien ne voulait s'embarquer sur ces navires car ils se plaignaient d'occuper un emploi de «trancheur de morue».

Les bâtiments expédiés au long cours ne seront assujettis à embarquer deux chirurgiens qu'au dessus de 90 hommes (50 auparavant).

2) Le coffre à médicaments devient obligatoire à partir de 8 hommes d'équipage, pour tous les bateaux dont la navigation sera autre que celle du cabotage. On peut cependant déplorer que pour 7 hommes d'équipage, sur les bateaux pratiquant le long cours, il n'y ait pas de coffre, bien qu'il soit aussi indispensable d'embarquer des médicaments que des vivres.

Néanmoins, des progrès ont été accomplis car, auparavant, les navires n'embarquant pas de chirurgiens n'étaient pas tenus d'avoir un coffre.

3) Le médecin de papier:

Sur les bateaux n'embarquant pas de chirurgiens, on remettait au capitaine une instruction sur l'usage à faire des médicaments constituant le coffre. Cette instruction, plus connue des capitaines sous le nom de «médecin de papier», non sans un soupçon de mépris d'ailleurs, est une sorte de résumé des symptômes et du traitement des maladies les plus communes, accompagné d'un formulaire indiquant la manière d'administrer les médicaments. Il est en effet naturel de voir, à défaut d'un spécialiste, le capitaine prendre soin de ses hommes, panser leurs blessures et veiller à leur santé.

4) On devient de plus en plus sévère sur la compétence des chirurgiens embarqués.

5) On établit un nouveau tarif, servant de référence pour la composition des coffres. Le coffre de mer, comprend ici, pour un équipage de 20 hommes, 43 remèdes.

Cette *Ordonnance*, très précise, restera en vigueur tout le XIX^{ème} siècle même si de nouvelles lois vinrent modifier certains points.

A la fin du XVIII^{ème} et au XIX^{ème} siècle, l'armoire à pharmacie, qu'on ne pouvait plus transporter pour la faire remplir à terre, fit son entrée sur les bateaux.

3. Le passage du coffre à médicaments, transportable, à l'armoire à pharmacie, poste fixe (1846)

L'introduction de cette armoire pharmaceutique standardisée à bord, en même temps que les cabines réservées aux malades et aux soins, apporta une amélioration essentielle de l'organisation à bord, du stockage et de la distribution des médicaments.

Lors de nos investigations aux Archives nationales, nous avons découvert un manuscrit impeccablement calligraphié, datant de 1846, sur les premières pharmacies fixes de bord. Ce mémoire contenait un plan de la pharmacie avec la place de chaque substance.

Ce plan d'une précision extrême ne laisse aucune place au hasard et est un modèle de rigueur. Les objectifs d'un tel agencement sont:

- de faciliter le service médical du personnel soignant,
- d'accroître le bien-être des malades qui, entourés du personnel de santé, se sentiraient en sécurité,
- d'avoir un hôpital bien tenu, avec un rangement ordonné, source de rigueur professionnelle.

Quant au classement des substances médicamenteuses en : liquides, poudres des règnes animal et végétal, poudres du règne minéral, substances en pots, il a pour but de faciliter les recherches, en supposant un minimum de connaissances médicales.

En effet, les drogues ne sont plus classées en simples et composées comme dans le "tarif Poissonnier" de 1765 ou uniquement suivant l'ordre alphabétique comme dans l'*Ordonnance* de 1819. L'augmentation des substances du règne minéral, en même temps que l'évolution de leur dénomination, est également frappante:

Il n'est plus question depuis 1819 :

- de "Sel de Saturne" mais d'acétate de plomb cristallisé,
- de "Pierre infernale" mais de nitrate d'argent fondu,
- de "crème de tartre" mais de tartrate acide de potasse.

Ceci fait beaucoup plus sérieux !

En adoptant ce classement en flacons numérotés de façon identique sur tous les vaisseaux, le personnel de santé ne serait pas dérouté car, *a priori*, il connaîtrait déjà l'emplacement des divers produits.

- En outre, la conservation des médicaments est un souci majeur et l'auteur donne de pertinents conseils pour essayer de l'améliorer.

- L'hygiène est également capitale.

Le seul véritable problème soulevé par l'auteur de ce manuscrit est l'évacuation de la pharmacie principale en cas de combat. Ceci n'était pas nouveau et existait déjà auparavant avec les coffres. La pharmacie principale devait alors être transférée dans la pharmacie du faux-pont. En cas de guerre ou de combat, ce lieu était affecté aux soins et aux opérations, car il était considéré comme plus stable et hors d'atteinte des boulets de canons. Comme on peut judicieusement le remarquer : *"quelles qualités et quelle habilité, quel art de l'improvisation devait avoir un médecin de bord, lorsqu'il devait opérer dans un local éclairé seulement par quelques bougies et avec le minimum d'instruments. Il n'était pas rare que lors d'une bataille on amène à ce poste jusqu'à 90 blessés"*.

Voici achevé ce tour d'horizon des lois ayant régi les coffres de mer, qui nous a également permis d'aborder l'évolution du service de Santé.

Dans les débuts de la Marine à vapeur, c'est toujours l'*Ordonnance* de 1819 qui prévaut; la réglementation a certainement été mal respectée puisqu'on eut périodiquement à reprendre les mêmes injonctions; ceci ne remet pas en cause l'utilité de ces lois qui ont permis de faire avancer l'hygiène et la thérapeutique navale.

Il fallut modifier "le médecin de papier", car l'instruction dont les capitaines se servaient n'était plus à la hauteur de la science médicale de cette deuxième partie du XIX^{ème} siècle. En effet, l'expérience avait prouvé que l'utilisation de certains médicaments était incertaine, voire dangereuse. Par contre, grâce aux progrès scientifiques, on avait découvert d'autres remèdes d'une efficacité incontestable et qui devaient faire partie de la pharmacie de bord.

Cette richesse des découvertes médicales et scientifiques des XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles a permis de réduire considérablement le nombre de drogues à embarquer, diminution que nous ne pouvons qu'approuver. Il faut dire que les coffres pléthoriques des XVII^{ème} et même XVIII^{ème} siècles étaient significatifs de la thérapeutique symptomatique de l'époque et aussi du fait que le chirurgien devait jouer sur plusieurs tableaux afin de parer aux lacunes scientifiques du moment.

Le plein essor de la chimie au XIX^{ème} siècle a permis, à partir de plantes, l'extraction de principes actifs tels qu'atropine, quinine et digitaline; il a relégué ces matières premières végétales à un second ordre. De même, les progrès de la navigation, en réduisant les délais, ont permis d'améliorer la santé à bord.

Nous terminerons, non sans un brin de chauvinisme, en disant que malgré la précarité de leur formation, les apothicaires de vaisseaux, en cherchant très tôt à participer aux voyages de découvertes au delà des mers, réalisèrent de véritables prodiges dans l'amélioration de l'alimentation, dans la conservation des aliments, l'hygiène, la confection de remèdes propres à soigner les affections de bord comme dysenterie, syphilis, scorbut, fièvres...

En outre, à terre, dans les territoires colonisés, ils devinrent chimistes, naturalistes, professeurs, s'intéressant aux flores, aux faunes et aux climats. En tant qu'hommes de sciences, ils dressèrent, en collaboration avec leurs collègues médecins, le premier inventaire de la matière médicale coloniale.

Lydie Fioleau*

LA COHABITATION DES PERSONNELS NAVIGANTS SOUS HENRI VII TUDOR (1485-1509)

par J.-F. Just-R-Galloway

*"Il faut pour faire beau voyage
Que Bateau, Capitaine, Equipage
A la mer, à la traite, au combat
Toujours ne soient qu'un seul en trois" ¹*

Dualité ou symbiose des commandements ?

Confrontés au danger, les équipages de Henri VII devaient y faire face et parvenir - peut-être - un bref moment à cette idyllique symbiose envisagée par le capitaine A. Hayet à l'époque des long-courriers. Sous Henri VII la démultiplication des tâches est de rigueur et les hommes relèvent de trois catégories peu interchangeable : celles des marins, des canonnières et des soldats (ou des archers) à bord. Pendant les opérations militaires de 1492 et de 1497 contre la France et l'Écosse, la proportion des soldats était de cinq hommes d'armes pour trois marins ² mais le roi étant plutôt porté vers la paix les équipages n'excédaient jamais la norme. Lorsque le *Sovereign*, l'un des deux vaisseaux-amiraux, fut amené de la Tamise à Portsmouth en 1496 nous avons calculé que dix-neuf officiers, cent quarante-six matelots et deux mousses assurèrent la manoeuvre d'un navire qui déplaçait quatre cent cinquante tonnes ³, soit un total de cent soixante-sept hommes. Sous Henri VIII, la situation deviendra critique lorsqu'on sur-

* Condensé de la thèse d'histoire médico-pharmaceutique soutenue le 8 juin 1993 devant la Faculté de Pharmacie de Nantes sous la direction de Monsieur Yannick Romieux, docteur en pharmacie, membre de la CFHM.

1. A. Hayet, *Us et coutumes à bord des long-courriers*, Rennes, 1933, p. 18.

2. C.S. Goldingham, "The Navy under Henry VII" in *English Historical Review*, XXXIII, Harlow, 1918, pp 486-487.

3. *Augmentation Office Book 316*, The Sovereign, Wages of Mariners, P.R.O., Londres.

chargera les navires au point que les sept cents hommes placés à bord du *Mary Rose* (qui jaugeait sept cents tonneaux et qui n'aurait pas dû dépasser les quatre cent quinze membres du personnel prévus à bord ⁴ constitueront l'un des facteurs de la catastrophe de 1545 face à la flotte de François I^{er}. On attribua le naufrage, aussi, au fait que les sabords de batterie n'avaient pas été verrouillés - chose que les plongeurs chargés de la récupération de l'épave dans les eaux de la Solent eurent tôt fait de prouver. Mais une troisième explication ne doit pas être exclue : les militaires placés en surnombre sur le *Mary Rose* ne voulaient pas obéir aux ordres de l'Amiral, et lorsqu'ils se précipitèrent à tribord pour apercevoir la flotte française, cette énorme masse insoumise causa sa propre perte lorsque le navire vira de bord, selon les termes de sir Peter Carew ⁵.

Ce refus, de la part des soldats, de reconnaître l'autorité de l'Amiral, de même que les marins auraient regimbé devant les ordres d'un officier de l'armée de Terre, provient sans doute du fait que les *Rôles d'Oléron* ne reconnaissaient que deux grands personnages à bord : le navigateur et le maître ⁶ ; or, un doute subsiste quant aux fonctions de ce dernier puisque selon la conjoncture c'est un officier de terre ou de mer.

Cette dualité donnait lieu à des frictions depuis l'époque supposée des *Rôles d'Oléron*, aux environs du XII^e siècle et cette ambiguïté n'est pas résolue sous Henri VII : elle resurgira sous la forme de titres équivoques comme celui accordé le 4 mars 1487 à Thomas Brandon désigné comme : "Amiral de l'Armée du Roi" ou celui, donné en février 1488, à sir Charles Somerset promu "Amiral de l'Armée du Roi en mer" ⁷.

Pendant le peu d'expéditions guerrières et durant les nombreuses missions de convoyage en direction de Calais et du Levant, priorité fut donnée aux militaires mais une division nette s'opérait au niveau des occupations des hommes : les marins se chargeaient uniquement de diriger le navire, les soldats s'affairaient à charger leurs canons, les archers préparaient leurs arcs et se disposaient à combattre. Or, lorsque des expéditions commenceront à être mises au point pour explorer l'Atlantique Nord grâce entre autres à la famille Cabot - de même que durant toutes les sorties des pêcheurs en haute mer - le maître après Dieu sera le capitaine d'un équipage civil ⁸.

4. Anthony Roll, The Pepsyan Library, Magdalene College, Cambridge.

5. *Mary Rose Presenter's Pack*, The Mary Rose Trust, Portsmouth, 1993, p. 2.

6. A.B. Wood, "The Laws of Oleron" in *Mariner's Mirror* n° 4, St Albans, 1914, p. 196.

7. *Chapter House Book VII*, The Gracedieu, P.R.O., Londres.

8. Lettres Patentes de Henri VII à J. Cabot, 5 mars 1496, P.R.O., Londres.

En ce qui concerne ces deux types d'opération que nous venons d'évoquer - l'exploration et la pêche - la norme pour les équipages était d'un homme pour quatre tonneaux, sauf sur les navires d'un tonnage inférieur à soixante tonneaux où il aurait été supérieur. W.L. Clowes parviendra à calculer qu'un navire de deux cent-quarante tonneaux aurait transporté soixante hommes sous Henri VII ; un vaisseau de deux cents tonneaux en aurait accueilli cinquante et un navire de soixante tonneaux vingt et un - ces derniers chiffres correspondant assez bien à ce qu'il est permis d'inférer du peu de sources premières retraçant les efforts de J. Cabot ⁹.

Le patron ou capitaine de la marine marchande.

Les tenants de grades ou d'emplois inférieurs à ceux d'Amiral ou de Général en Mer pouvaient être confrontés aux mêmes difficultés que leurs supérieurs hiérarchiques. S'il appartenait au patron de recruter des hommes, de veiller au matériel et de négocier des nolis, de calculer la route en mer ainsi que les caps, de tenir les comptes s'il n'y avait pas d'écrivain ou d'intendant à bord pour assurer la gestion du navire et des biens transportés, dès que la troupe embarquait, le capitaine militaire devenait le supérieur de patron car il était directement responsable auprès du roi, ne serait-ce que durant les missions de convoyage. Il était chargé de la discipline pour tous depuis qu'Édouard III avait institué J. Pavely, prieur, "capitaine et chef de la dite armée ainsi que de tous les hommes qui y servent ; il lui accorde pleins pouvoirs pour réquisitionner et diriger l'ensemble des navires employés par toute la susdite armée, pour surveiller leurs munitions et tous les hommes recrutés afin de servir, qu'ils soient marins ou autres" ¹⁰.

Seulement une communion d'intérêt, la survie, et beaucoup de diplomatie, éviteraient les conflits entre les hommes énergiques...

Le lieutenant, le "master's mate" ou le second.

Le second du capitaine officiait sur un navire de guerre après y avoir été nommé sur la recommandation du capitaine afin de devenir son *alter ego*. Sir William Monson, à l'origine de la rédaction des premiers règlements de la Royal Navy, écrit : "Il est du ressort du capitaine de choisir son lieutenant" ¹¹.

9. Sir W.L. Clowes, *The Royal Navy - A History from the Earliest Times to the Present*, vol. 1, Londres, 1897-1903, p. 136.

10. T. Rymer, *Foedera III*, 1^{ère} partie, Londres, 1704-1735, p. 479.

11. Sir W. Monson, *Naval Tracts*, volume IV, Londres, réimprimé en 1913, p. 15.

Visant à remplacer le capitaine dans toutes ses attributions, cet office fait l'objet de convoitises, de sollicitations diverses, voire de jalousies mortelles qui pousseront, un jour, Iago à se venger de Cassio qui lui avait été préféré pour le poste de lieutenant dans *Othello* car il était réputé "pour son talent de mathématicien" ¹².

Ce "master's mate" existe bel et bien à bord des divers types de vaisseaux sous Henri VII mais son grade n'a pas encore atteint la permanence de statut que lord C. Howard réclamera et obtiendra pour lui. Le 26 août 1588, il écrivait au secrétaire d'État d'Elisabeth I^{ère}, William Cecil, depuis l'*Ark Royal* dans la rade de Douvres, une lettre qui établissait définitivement le titre de "master's mate" qui risquait de mourir car on n'en voyait plus l'utilité dans la Navy : "Je ne cherche pas à faire disparaître cet office et c'est pourquoi il faut m'appuyer, à l'avenir. Monseigneur, vous n'avez qu'à voir ce qu'ont réalisé ces officiers grâce à sir Francis Drake, alors qu'ils ne disposaient que de quatre vaisseaux appartenant à Sa Majesté" ¹³.

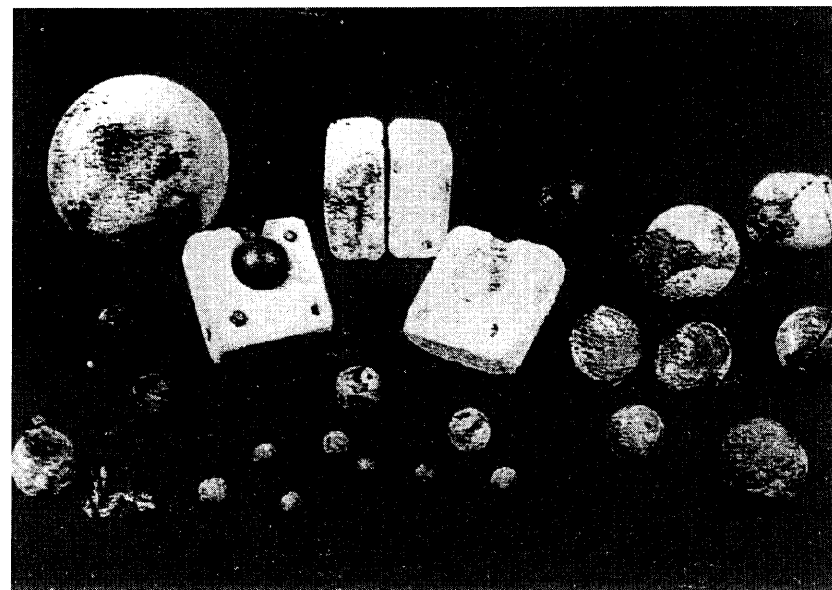
Le canonnier

Il doit faire preuve de nombreuses qualités, savoir observer les mouvements de la houle afin de diriger son tir sur l'ennemi mais, en plus de connaître le maniement des lourdes pièces d'artillerie, il doit être capable de fabriquer les munitions à bord, avec l'aide de ses adjoints. Les artilleurs utilisent pour ce faire des moules formés de deux moitiés de cube en grès, arrimées solidement et nanties d'un orifice pour laisser couler le plomb à l'intérieur. L'art n'est pas exclu des occupations des canoniers car, non contents de manier les lanternes à poudre, les écouvillons et les jauges à boulets, ils ont des boutefeux qui sont sculptés avec un talent qui n'a rien à envier aux artistes du *scrimshaw* des siècles à venir ; les motifs les plus récurrents sont des dragons, des crocodiles ou des mains jointes. Ils sont en nombre si impressionnant que l'on doit en inférer que les boutefeux sont une possession courante et fort personnelle ¹⁴ qui - si elle sert à tenir la mèche lors de la mise à feu d'un canon - vise à conjurer rituellement le danger de la poudre.

12. W. Shakespeare, *Othello*, acte I, scène 1.

13. Sir A. Falconer, *Shakespeare and the Sea*, Londres, 1964, p. 54-55.

14. Exposition de boutefeux henriciens, Base navale royale de Portsmouth.



Ensemble de boulets et de moules. (Mary Rose Trust)



Evolution technique : les racages, véritables roulements à billes. (Mary Rose Trust)

Le maître d'équipage

Sir W. Monson considère que cet officier est harcelé de responsabilités en tout genre. Il veille au respect de la discipline et donne des ordres aux marins en leurs diverses spécialités. Il a également la charge de veiller en mer sur les voiles, le gréement, les ancres, les cordages et les chaloupes qui sont confiés au soin des marins avec lesquels il communique "à coup de sifflet". Le "boatswain" de Henri VII tenait le rôle de maître de manœuvre : "important personage à bord, praticien d'élite, trait d'union entre l'état-major et les matelots" ¹⁵.

A. Hayet écrivait, dans *Us et coutumes à bord des long-courriers*, que le maître d'équipage était respecté pour son savoir et sa musculature ; selon l'ancienne définition des *Dialogues de Boteler* : "il convient qu'il soit vif, costaud et fidèle" ¹⁶.

Si des coups de sifflet trouvaient un écho musical, c'était souvent dans les efforts du trompette chargé d'accueillir à bord des personnages importants comme l'Amiral, le roi ou un général.

Le pilote

"Je ne suis nullement pilote, pourtant si tu étais aussi distante que cette vaste rive que baigne la mer la plus lointaine, je me mettrais en route pour quérir semblable marchandise" ¹⁷.

Roméo n'a pas les aptitudes d'un bon pilote qui lui auraient permis de venir à bout des écueils qui le tiendront à jamais loin de Juliette et il se rend compte de cette faiblesse.

Le terme de "pilote" apparaît officiellement vers 1369 et M. Mollat explique qu'il en existe deux catégories : le "petit laman" qui se charge de guider les navires vers les ports et les havres et le "grand laman" qui ne quittera pas l'équipage pendant tout le temps que durera sa traversée parmi les bancs les plus dangereux ¹⁸. Pourtant, si ce dernier connaît l'emplacement des rochers, sa connaissance reste limitée à certains lieux bien précis, chose qui aboutira à ce que, lors de leurs voyages en Atlantique, les Cabot et leurs épigones feront souvent appel à leur empirisme dans le domaine de l'orientation.

15. A. Hayet, *op cit*, p. 112.

16. *Boteler's Dialogues*, W.C. Perrin, Londres, 1929, p. 273.

17. W. Shakespeare, *Roméo et Juliette*, acte II, scène 2.

18. M. Mollat, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique*, Mesnil-sur-l'Estrée, 1983, p. 152.

Le "Keeper of the Porte"

Le rôle dévolu à William Beton, "Keeper of the Porte" ¹⁹ est difficile à cerner. chargé de la discipline plutôt que du gardiennage du port, son travail se rapprocherait de celui du prévôt d'armes, voire du caporal tel qu'il se définit sous la plume de sir W. Monson : "il doit veiller à ce que les soldats et les marins tiennent leurs armes en bon état [...] leur en enseigner le maniement et les faire s'exercer chaque jour où il fait beau, avec parfois des boulets et parfois des simulacres de tir" ²⁰.

Le titre de "Keeper of the Porte" tombera en désuétude en Angleterre car nous n'en avons relevé aucunement l'usage durant les règnes postérieurs à celui de Henri VII. Par contre, il subsistera dans l'Ordre des Chevaliers de Malte.

L'aumônier

Il est rarement fait mention de prêtres à bord des navires de Henri VII mais la sollicitude pour les défunts autorisait le capitaine à prononcer l'office mortuaire ; d'autre part, la présence de livres du culte à bord des premiers navires henriciens ne doit pas être exclue car, bien après la rupture avec Rome, les officiers de Henri VIII conservaient sur eux des missels remontant de par leur contenu à la génération précédente ²¹.

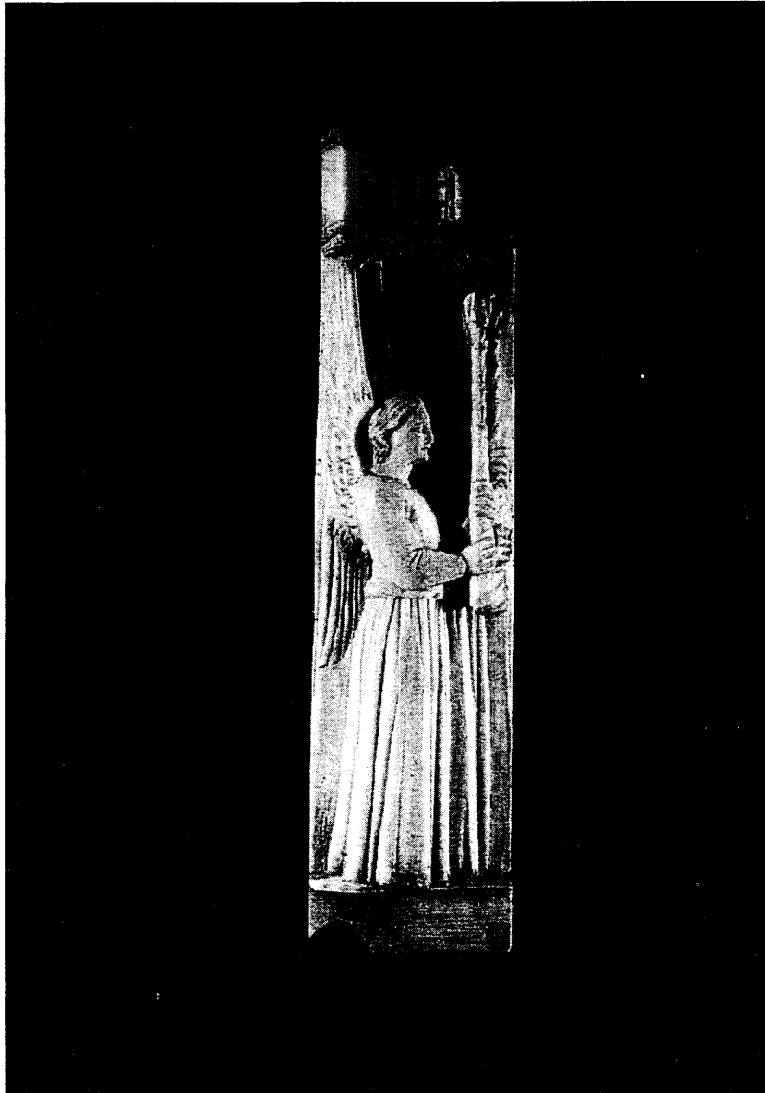
Le capitaine, personnage éminemment adaptable, accomplissait certainement, aussi, au XV^e siècle, le travail de l'écrivain de bord puisqu'il n'est pas fait référence à ce dernier dans le calcul des salaires des personnels réunis dans l'*Augmentation Office Book 316* et le *Chapter House Book VII*, alors que l'*Escritor* sera systématiquement embarqué à bord des navires-amiraux espagnols afin de tout voir et de tout noter à la façon d'un reporter - chose que les capitaines de Henri VII n'avaient pas l'habitude de faire dans le détail ²².

19. *Augmentation Office Book 316*, Wages of maryners with the lodemanage, P.R.O., Londres.

20. Sir W. Monson, *op cit*, p. 58.

21. Dr M. Rule, *The Mary Rose*, Londres, 1982, p. 185-201.

22. G. Blond, *L'invincible Armada*, Paris, 1988, p. 53-218 : narration par l'*Escritor* des événements à bord.



Vestiges de livres henriciens. (Mary Rose Trust)

Un gardien de la santé

Avant que la présence des chirurgiens-barbiers ne se généralise à bord des vaisseaux anglais, l'importance du cuisinier est primordiale pour le moral et l'énergie des hommes, c'est pourquoi le "coq" recevait un salaire quasiment égal à celui d'un canonnier (voir tableau n° 1 ci-dessous), indépendamment de la qualité de l'alimentation fournie aux équipages qui, pour l'heure, étaient protégés des carences liées à l'avitaminose car les voyages les plus longs n'excédaient pas six semaines sous Henri VII.

1. CALCUL DES SOLDES LES PLUS IMPORTANTES

Qualité	Salaire hebdomadaire
Capitaine	3 s . 4 d
Maître d'équipage	1 s . 8 d à 2 s
Intendant	1 s . 8 d à 2 s
Canonnier	1 s . 3 d
Maître de timonerie	1 s . 4 d à 1 s . 6 d
Cuisinier	1 s . 6 d à 1 s . 8 d

Le charpentier de marine

Il devait être capable d'exécuter en haute mer les réparations des charpentages ou de la tonnellerie défectueux. Il est clair, d'après les comptes tenus pour l'entretien du *Regent*, second vaisseau-amiral de Henri VII, que le charpentier assure également le travail du calfat qui veille à garantir l'étanchéité des coutures. Considéré comme un personnage-clé dans la hiérarchie des travailleurs de la mer nous trouvons inlassablement le même avis dans l'*Augmentation Office Book 316* : "Encore un règlement des charpentiers-calfats" visant à récompenser des services ou à fournir des nouveaux matériaux.

Les matelots et les mousses

Les matelots représentent la majorité des équipages de la flotte et se placent avec les mousses tout en bas de la hiérarchie verticale qui dépend du capitaine de la marine marchande ou du patron chargé d'un

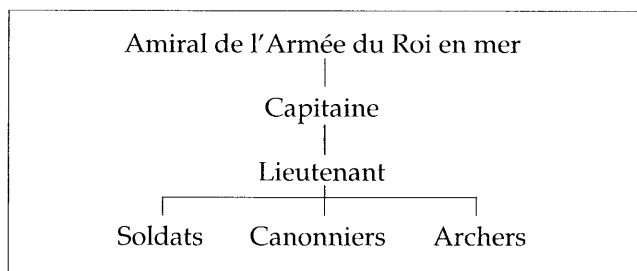
convoyage, d'un affrètement ou d'une découverte territoriale (voir tableau n° 2, partie B). Leur travail ne consistait pas vraiment à défendre le navire mais à le manœuvrer. A une époque où, déjà, les voyages en mer s'échelonnent tout le long de l'année (sans attendre la belle saison, afin de rentabiliser les expéditions) le courage des matelots ne saurait être mis en doute durant cette aventureuse fin du XV^e siècle. Sir W. Monson reconnaît leurs qualités, à l'heure où la sécurité du cabotage n'est plus de mise : *"La race des matelots est dans l'ensemble hardie et intrépide, prête à l'aventure et à tout risquer, en bien comme en mal"*.

Ils tirent souvent leur force de leur obstination et ne respectent pas un supérieur s'ils s'aperçoivent qu'il *"ignore des arcanes de la discipline en mer"* ²³.

Même si sir W. Monson écrit au début du XVII^e siècle, son témoignage sur la vie des marins reste valable pour la marine de Henri VII, les traits fondamentaux de caractère n'ayant pas encore évolué considérablement. Ce qu'il omet de mentionner, c'est qu'avec l'évolution technique qui touche autant les racages que les voiles le matelot acquiert une spécialisation plus pointue.

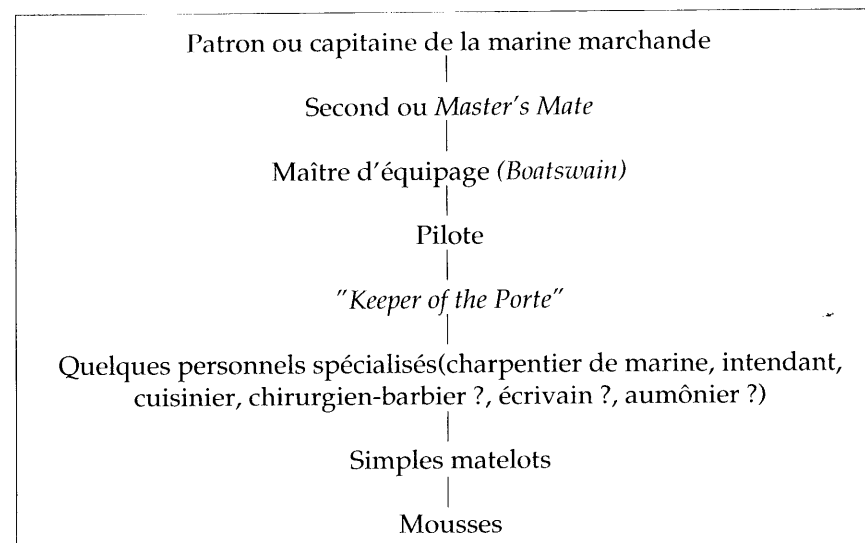
2. ORGANIGRAMME DES PERSONNELS NAVIGANTS

A. Schéma simplifié de la hiérarchie de l'armée en mer en temps de guerre



23. Sir W. Monson, *op cit*, p. 434.

B. Hiérarchie de la marine en temps de paix



Lorsque le navire est à quai, le marin n'est plus l'unique homme à tout faire : si les débardeurs se chargent de transporter les balles et les tonneaux parfois en sa compagnie, c'est au matelot que revient la charge de veiller à ce que l'arrimage soit bien réalisé, en s'aidant au besoin de faux planchers de façon à ce que la cargaison ne se détériore pas.

Obligation est faite aux marins tudor d'assister aux prières lues le matin et le soir par le capitaine qui ne disposerait pas d'un aumônier. *"Car aucune action ni aucune entreprise ne peut réussir, à terre ou en mer sans la faveur et l'assistance du Dieu Tout-Puissant"* ²⁴.

Peut-être espérait-on qu'ils modéreraient leur propension à s'adonner à la boisson - espoir vain car Shakespeare, plus tard, retrouvera Trinculo, Stephano et Caliban fort éméchés dans *La Tempête* !

Les mousses figurent parmi les relevés du personnel à bord du *Sovereign* qui en dénombrent deux en 1496. Ils répondent à l'appellation de *"Page"* ²⁵. Pendant les trente-deux jours que durera leur voyage, les mousses du *Sovereign* apprendront les rudiments de leur métier sans jamais toucher une arme. La tradition shakespearienne a voulu qu'ils portassent des uniformes qui permettraient au public de reconnaître leur

24. J. Corbett, *Fighting Instructions*, Londres, 1905, p. 36.

25. *Chapter House Book VII, Ship-keeping in harbour*, P.R.O., Londres.

“qualité sociale” plus aisément. Lorsque le prince Arthur revêt un costume de mousse afin de s’échapper, dans *Le Roi Jean*, et qu’il murmure : “Ce déguisement de mousse me dissimule parfaitement”²⁶.

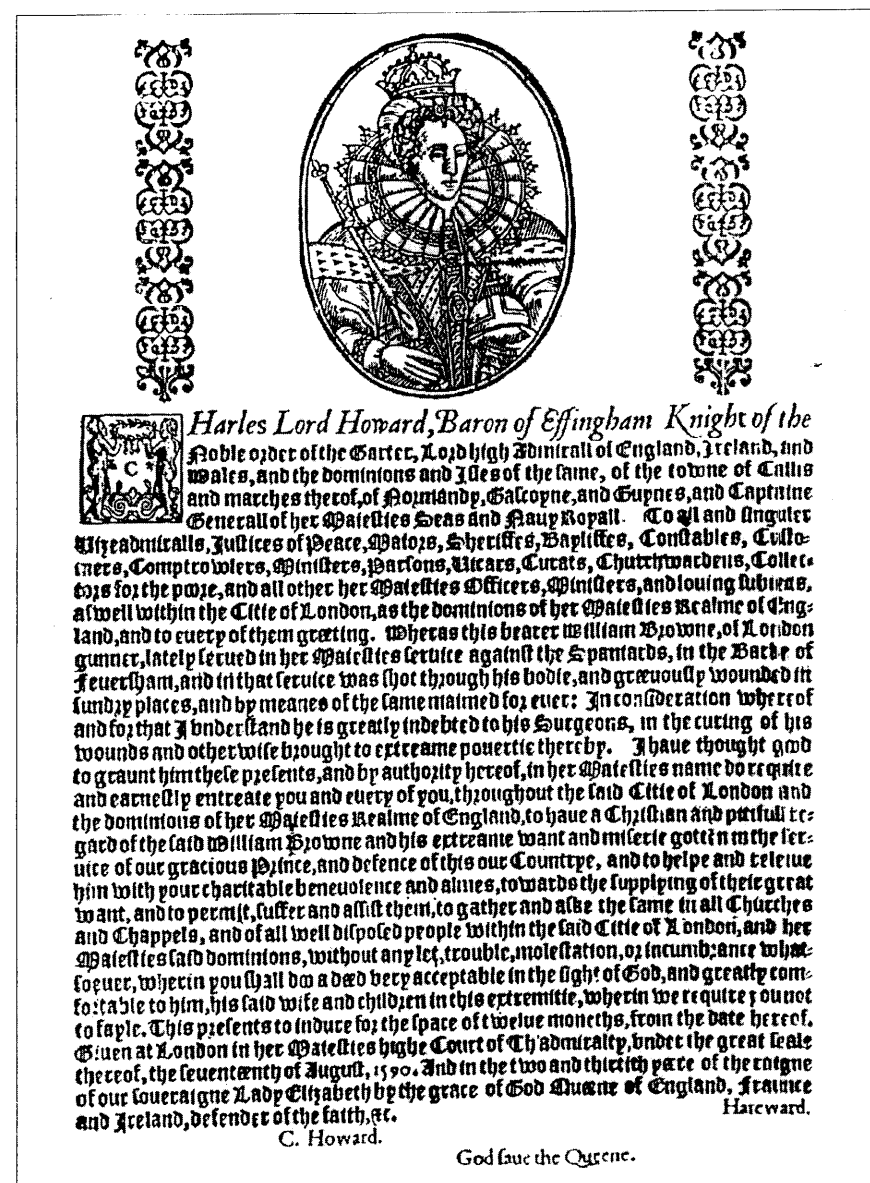
W. Shakespeare commet l’un de ses divers anachronismes car, mis à part le port du justaucorps qui est la mode sous les principaux Tudor, il n’y a pas d’uniforme à bord des bateaux anglais au XV^e siècle.

D’autres préjugés doivent disparaître, par ailleurs : le monde des marins du temps jadis était plus raffiné qu’on ne le suppose maintenant puisque des jeux de tric-trac, des dominos et des instruments de musique comme des violons et des tambourins – qui étaient à la mode sous Henri VII – furent remontés du fond du Solent, face à Portsmouth, lors du sauvetage du *Mary Rose*. Ils durent jadis servir à meubler les loisirs des officiers comme des mousses lorsque l’harmonie parvenait à régner à bord entre les diverses castes de cette première marine henricienne fort polyvalente. Cette dernière était donc dotée d’une hiérarchie nettement verticale mais aussi bifide – tant que perdurèrent les stratégies moyenâgeuses d’une défense assurée par le truchement d’armées en mer embarquées – besoin étant – sur des navires à vocation commerciale.

J.-F. Just - R - Galloway. *

26. W. Shakespeare, *Le Roi Jean*, acte IV, scène 3.

* Cet article est le résumé d’un chapitre de la thèse de Mme Just-Rankine-Galloway, *Henry VII Tudor et la mer, le destin naval de l’Angleterre, 1485-1509*, sous la direction de Michel Vergé-Franceschi, soutenue le 10 décembre 1994.



Autorisation de mendier remise aux invalides de la Marine. 1590
 (British Museum)

L'AFFAIRE STROZZI, SEPTEMBRE 1551 : UN CAPITAINE GÉNÉRAL DES GALÈRES DANS LA TOURMENTE

par Giulio Romero

"Le procureur du Roy veult et entend prouver que Jehan Baptiste Corso a este prins et arreste par le prieur de Cappua, a Saint Victor de Marseille, la ou il n'a aucune jurisdiction.

Plus, que ledict Jehan Baptiste à esté tourmenté pour luy faire dire par force de tourments, ce que bon a semblé audict prieur.

Plus, que ledict Jehan Baptiste fut d'un coup de poignard tué, qui luy perca du cousté dextre de la gueulle au couste dextre du flanc, apres avoir reçu ung coup de mails sur la teste pour l'estourdir a ce qu'il n'eust crié.

Plus, que ledict prieur s'enfuit de suict avec deux galleres appartenant [au roi], scavoir la levantine et la catallane, laquelle levantine avoit esté mise au rolle dudict seigneur soubz Scipion Strozzy, nepveu dudict prieur, et la catallane estoit de la prinse [...] faicte a la plage de Barcelonne, par l'armée dudict sire, en laquelle le dict sire et ses capitaines avoient part.

Plus, que le jour precedant la nuit de sa fuitte, il prins plusieurs esclaux des galleres Royales et bastardelles, esquelles le dict prieur avoit la charge, ensemble artillerie, cordaiges, escoutes, focs et autres armemens, et en arma lesdictes deux galleres, pour icelles rendre plus promptes et veloces la fuyte.

Plus, il s'en est fouy le mercredy au jour xvième de septembre, tout aiant esté paré, tant de ses gaiges de general, que pouldre de ses galleres pour tout le mois de septembre.

*Plus, estant general des dictes galleres, apres les avoir tirees du port de Marseille, la ou elles estoient en securetté, et icelles (ou la plupart) avoir menées au port de Thollon, en s'enfuyant, les a icelles laissées sans chef, en danger d'estre prinses et desvalisees, mesmement qu'en ce temps la, l'armée de l'Empereur estoit partie du port de Gennes, pour s'en aller en Espagne."*¹

1. *Réquisitoire du Procureur du roi contre le Prieur de Capoue*, fin septembre 1551, Bibliothèque nationale, Manuscrits français, n° 3129.

Voilà la liste des griefs que le procureur du roi à Marseille a à l'encontre du prieur de Capoue, Léon Strozzi, chevalier de l'ordre de St Jean de Jérusalem, capitaine général des galères de France, et qu'il met par écrit, à la fin du mois de septembre 1551. Peu "banale" en elle même, cette fuite rappelle pourtant celle de Doria en 1529, ou encore les attitudes de grands "*condottieri*" des siècles précédents, changeant d'allégeance sans hésitation, en fonction de leur intérêt. Mais le contexte est ici particulier: Strozzi est menacé de mort. C'est ce que lui avoue J. Baptiste Casella Corso, artisan ou acteur de cette conjuration, qui sera exécuté pour cela. De plus il n'est ni aimé et ni obéi par ses capitaines. Il est haï du comte de Tende, amiral du Levant, et très peu apprécié du connétable de Montmorency. Son poste même est menacé par Honoré de Savoie, comte de Villars, ou François de Montmorency, fils du connétable, candidats à le remplacer. La fuite semble donc l'élément final et culminant d'une histoire plus longue, moins visible.

Strozzi part, alors que Doria, l'ennemi maritime numéro un, est à Villefranche (ou à Gênes), avec 44 galères, donc directement menaçant. Qui plus est, il le laisse mener à bien son voyage vers l'Espagne, aller et retour, alors qu'une attaque était planifiée depuis au moins le mois de mai 1551, directement avec Henri II. Enfin, il est accusé du vol de deux galères. Voilà un acte d'accusation peu banal, qui fait de cette affaire un très bon point de départ pour l'historien.

Au delà de cet acte d'accusation, les autres sources d'information sont nombreuses. Françaises, elles sont partisans pour la plupart, mais variées. André Thevet², Brantôme³ (ou Luigi Strozzi⁴ en italien) ont fait œuvre d'historiens, et nous livrent les grands traits du personnage et de sa carrière. Le Cabinet des Titres, des lettres dans les Manuscrits français ou dans d'autres recueils de correspondances, ou encore des documents administratifs complètent et illustrent cette affaire, et en éclairent des aspects cachés ou inconnus pour les historiens contemporains. En Italie, à la Biblioteca Nazionale di Firenze ou dans les dépôts de l'Archivio di Stato di Firenze, on trouve essentiellement des lettres, mais 7 fois les mêmes lettres, traduites, copiées et recopiées à différentes époques, dans 7 registres différents⁵, sans compter des copies dispersées, reprises sur ces mêmes registres.

2. A. Thevet, *Vie des hommes illustres*, Paris, 1584.

3. Brantôme (Abbé Pierre de), *Des hommes. Grands capitaines estrangers et françois*, tome 1 des *Œuvres complètes*, Paris, édition de 1838.

4. Luigi Strozzi, *Vies des hommes illustres de la famille Strozzi*, manuscrit en italien, vers la fin du XVII^{ème} siècle ou au tout début du XVIII^{ème}, conservé à l'Archivio di Stato di Firenze. Chapitre sur "Leone Strozzi, Prior di Capua".

5. Par exemple: Biblioteca Nazionale di Firenze, Classe VIII, N°45.

Il s'agit certes d'un personnage à facettes. Il appartient à la tribu des Strozzi, au prestige social, florentin et international, très important. Il est apparenté avec les plus grands: Léon X est son grand-oncle, Clément VII son oncle, Catherine de Médicis sa cousine germaine... Il est favorisé pour les postes les plus importants. C'est un homme de culture, poète à ses heures. Ses frères, Pierre en particulier, sont très bien en cour à Paris. L'affaire Strozzi pose la question de savoir pourquoi il laisse tout cela derrière lui mettant ses frères et sa famille en difficulté à la cour de France.

C'est aussi un *"fuoruscito"*, réprouvé, marqué par la mort, ou plutôt l'assassinat, de son père. Il est, comme ses frères, l'ennemi acharné de Cosme de Médicis, et est interdit de retour en Toscane. Pour lui, François I^{er} puis Henri II sont le meilleur moyen d'assouvir sa vengeance, puisque Cosme est le protégé de Charles Quint, et un ennemi régulier de la France. Pourquoi alors quitter le roi de France, pour revenir d'ailleurs à son service en 1554, seul capable de l'aider dans sa vengeance?

Strozzi, enfin, est un marin, "héros", à en croire Brantôme, connu dans toute la Méditerranée, à la fois habile manœuvrier et soldat d'exception, un des rares à passer le détroit de Gibraltar avec 10 galères pour les amener jusqu'à St Andrew, en Ecosse, et y emporter le combat. Pourquoi abandonne-t-il donc un prestige militaire si chèrement gagné, difficile à retrouver ailleurs, où les places sont déjà prises par Doria ou Dragut ?

Les historiens (Thevet, Brantôme, Bosio, mais aussi Luigi Strozzi, etc...), placent cette affaire au centre de leur récit, pour fustiger le prier, ou pour en prendre la défense. Et si son comportement valeureux est évoqué pour d'autres raisons, cette fuite semble avoir fait une tâche indélébile dans sa carrière. Ce qui est fort heureux pour nous, car elle permet de voir paraître tout d'un coup des liens, des faits, qui seraient autrement restés dans l'ombre. En focalisant l'attention des contemporains, qui en commentent les phases, les motifs, les implications, elle nous ouvre des perspectives inaccessibles autrement. Elle nous permet de reconstruire cette affaire dans son ensemble, de la replacer dans son contexte, d'en affiner la chronologie, mais aussi de tenter une analyse en profondeur du personnage qu'est le prier de Capoue. Et de ces deux éléments, de tirer des informations sur le fonctionnement normal du généralat des galères de France, et sur ses relations avec le monde maritime, militaire et politique qui l'entoure.

I - Chronologie de l'affaire

Le contexte général

La période comporte diverses catégories de problèmes internationaux, du point de vue maritime en particulier. L'affrontement anglo-français, qui va de 1544 à 1549 culmine en 1545. Strozzi est largement impliqué dans les opérations d'Angleterre et d'Ecosse, dès 1545, en particulier dans la reconquête de la forteresse de St Andrew, au cours des opérations de 1547 et 1548, cette dernière menée plutôt par son frère Pierre Strozzi.

L'affrontement franco-espagnol occupe douze années entre 1521 et 1544 (1521-1526, 1526-1529, 1536-1538, 1542-1544). Le dernier traité signé entre les deux puissances au moment de notre affaire est celui de Crépy-en-Laonnois, de 1544. Sommes nous pourtant en période de paix? Thevet écrit : *"Depuis que la guerre fut dénoncée à Charles Quint..."*. En fait, la guerre n'est déclarée ouvertement que le 24 novembre 1551, même si une politique nettement plus offensive de la part de Henri II est mise en œuvre dès l'été 1551.

Du point de vue strictement maritime, les flottes en présence sont multiples. Doria est à la tête de *"44 grands vaisseaux"* (Thevet), et on sait que 42 de ses galères font aiguade à la Croisette. Deux tentatives de traversée de sa flotte vers l'Espagne sont contrées par Strozzi.

François I^{er} possède en 1545, 55 galères en Méditerranée. Au moment des événements, Thevet évalue la flotte de Strozzi à *"22 galères"*. Puis, durant l'opération contre *"l'empérière"* et Doria, en tenant compte de la flotte de Dragut, il cite 29 galères et 6 galiotes, alors que 42 avaient été commandées par le roi, depuis 1548, et étaient attendues pour cet été là. Au moins une partie de la réalisation en avait été confiée à Strozzi. Les opérations de l'été 1551 réunissent donc à la flotte française une partie de la flotte turque, mais aussi quatre galères pontificales, commandées par Carlo Sforza. Dès le printemps 1551, Henri II fait passer des chiourmes de la Manche en Levant, pour pouvoir atteindre une quarantaine de galères armées en Méditerranée, 44 précisément, selon Thevet, pour tenir tête aux galères impériales, ce qui semble indiquer qu'une partie des galères commandées a bien été livrée au cours de l'été, même si les galères turques et pontificales sont encore comptées.

Les opérations de l'été 1551

En juillet et août, les opérations contre Doria et les impériaux se succèdent. Le 9 juillet 1551, Doria apparaît à Porquerolles pour la première fois,

avec 40 galères. La flotte de Strozzi est surprise, et l'affrontement est évité. Il s'agit de la première opération manquée contre les impériaux.

"Ce pendant André Dore part de Gennes, avec une flotte de quarente quatre grands vaisseaux, pour passer en Espagne [...] Le Prieur, qu'avec vingt deux galeres se vint camper en ceste Isle (If), garnit & munitionne le chasteau, resolu de combattre plutost que permettre le passage [...] Dore [...] fut contrainct de rebrousser chemin en grand desordre vers la Croisette, d'où il avoit demarré, & prendre une autre route pour son voyage en Espagne", et ce malgré l'infériorité numérique française (29 galères contre 44) ⁶.

"Après comme il eut esventé, que Dore [...] [allait] prendre à Barcelonne l'Emperiere Marie & passer en Italie, s'appresta pour luy donner charge [...] Dore, qui, sentant le vent des forces de France, ne fut pas paresseux à regagner Gennes."

Alors, le prieur "passa en Espagne, tirant à Barcelone", certainement autour du 24 août 1551. A la nuit, se faisant passer pour la flotte de Doria, "le Prieur faict approcher du mole de Barcelonne & se saisit par force de dix huit grands vaisseaux qui attendoyent l'Emperiere". Alors il "reprit sa route de Provence et arriva à Tollon, où il apprint que Dore estoit encores avec son armée au port de Gennes, n'osant sortir, s'il n'avoit plus de vaisseaux."

A la fin du mois d'août, ou au tout début septembre (avant le 4 septembre 1551 en tout cas), le prieur part de Marseille vers Toulon avec les galères. Là a lieu l'élimination de Giovan-Battista Casella, dit Corso, qui avoue que le comte de Tende cherche à faire assassiner le prieur, et qu'il a comploté avec lui. Après quoi "[...] ledict Jehan Baptiste fut d'un coup de poignard tué, qui luy perça du cousté dextre de la gueulle au cousté dextre du flanc, après avoir reçu ung coup de mails sur la teste pour l'estourdir a ce qu'il n'eust crié" ⁷. Son cadavre est ensuite jeté à la mer.

Parallèlement à ces événements, ce qui se passe à la cour est primordial. La situation y est à ce moment là très complexe. La cour est scindée en deux. D'un côté le parti de la paix, dirigé par le connétable de Montmorency, cherche le rapprochement avec l'Empire, et semble ne pas réussir à l'emporter. De l'autre, le parti de la guerre, conduit par les Guise et les Strozzi, entraînant la jeune cour, veut en découdre à tout prix. Henri II, qui paraît avoir des intentions belliqueuses dès le printemps 1551, et Catherine de Médicis semblent très proches de ce parti. Mais d'autres éléments sont à prendre en compte.

6. A.Thevet, *op.cit.*

7. Réquisitoire du Procureur du roi contre le Prieur de Capoue, voir note 1.

Suite à une offense de Léon Strozzi ⁸, le connétable Montmorency lui en veut personnellement. Son beau-frère, le comte de Tende, qui est amiral de Levant, épouse sa querelle, d'autant qu'il est en concurrence directe à Marseille, avec le prieur. Il joue sans doute un grand rôle auprès des capitaines de la flotte, pour ternir l'image de Strozzi. Du coup, même l'armée navale est divisée en deux factions, très inégales si l'on en croit les récits, puisque Strozzi ne part qu'avec deux galères, et très peu d'officiers. Des retards divers, sans doute d'ordre financier, et des vexations nombreuses retardent ou même empêchent la construction de la flotte de 42 galères attendue par le roi, ce qui nuit également à l'image de Strozzi.

Catherine de Médicis, cousine germaine du prieur, liée aux Strozzi financièrement, et par une ancienne amitié, est sa protectrice principale, ainsi que celle de tous les Italiens de la cour. Mais, enceinte, elle accouche le 21 septembre. Elle est donc moins présente pour défendre Léon Strozzi des menées du connétable, même si elle intervient par un courrier relativement important, dès qu'elle a vent de l'affaire, pour tenter de sauvegarder la position de Pierre et de Laurent Strozzi, malgré la "faute" du général des galères, leur frère. Dans l'ensemble, le vocabulaire employé par Catherine à son égard dans les échanges de lettres, s'il est violent (la reine écrit: "plût à Dieu l'avoir fait noyer", ou encore "que Dieu l'eut ôté de ce monde à l'heure qu'il lui donna la volonté de s'en aller" ⁹), n'est pas forcément radical. Catherine de Médicis insiste sur la "faute" et non sur la "trahison", accuse plutôt le "méchant" Jean Baptiste Casella Corso que le Prieur. Elle taxe ce dernier de crédulité, de naïveté, plus que de méchanceté. Le roi lui même, plus que la crainte d'une trahison avec passage à l'ennemi, comme cela avait été le cas avec Andrea Doria en 1529, regrette les victoires perdues du fait de cette faute.

L'Affaire

La position de Strozzi devient, à la fin de l'été 1551, très difficile dans sa propre flotte. Charles de La Roncière parle de guerre civile intérieure à la flotte ¹⁰. Sans aller jusque là, toutes les sources montrent que le prieur de

8. Terrassé par une «fièvre quarte», et se croyant sur son lit de mort, le prieur suggère publiquement au roi de se méfier de la toute puissance du connétable.

9. Lettres de Catherine de Médicis au roi, à Pierre Strozzi, à Henri II. Bibliothèque nationale, Manuscrits français, n°3129. Voir aussi Catherine de Médicis, *Lettres*, 1533-1563, Paris, 1880.

10. Ch. de La Roncière, *Histoire de la Marine française, Livre III: Les guerres d'Italie, liberté des mers*, Paris, 1923, p. 464 - 479.

Lombardie, Carlo Sforza, venu avec galères pontificales, ou le capitaine Baccio Martelli, pourtant vieux complice des frères Strozzi, ainsi que d'autres capitaines de la flotte comme Pontevès de Carces, obéissent peu ou pas du tout aux ordres du prieur.

Peut-être y a-t-il à l'origine un problème financier: la construction des galères à toute vitesse au printemps 1551 coûte cher, et il n'est pas certain que les capitaines soient payés. Et ce malgré l'aide spéciale de 400 000 livres décidée par le roi en décembre 1549¹¹. Des dépenses très importantes seront engagées durant l'hiver 1551 pour tenter de rattraper le temps perdu. Thevet comme Brantôme précise que l'opération de Barcelone couvre les frais des capitaines. Mais dégage-t-elle des bénéfices? D'une folle témérité, cette opération conduit à penser que c'était peut-être une des dernières issues possibles pour Strozzi, pour donner à ses officiers et ses équipages une compensation financière des frais engagés. *"Le Prieur partit le butin et remboursa tous ses Capitaines des frais qu'ils avoyent fait, pour équiper leurs vaisseaux d'armes, infanterie et munitions."*¹²

De plus il part seul, avec son neveu Scipione Strozzi, et il sélectionne son équipage. Ses problèmes à gouverner sa flotte apparaissent à plusieurs reprises dans ses courriers au roi et à la reine. L'arrivée, pour le remplacer ou pas, de Montmorency et Villars ne fait qu'envenimer les choses. La situation est déséquilibrée au profit du comte de Tende, amiral du Levant, qui voit arriver son beau-frère. Il est impossible dans ces conditions de garder l'indépendance de commandement, condition à laquelle Strozzi semble tenir par dessus tout. C'est contraire à son honneur, dit Strozzi : *"Non posso più servirla con honor mio, poi che quella non si è contentata di me in questa carica"*¹³.

Le 16 septembre 1551, Léon Strozzi écrit au roi. Il justifie son départ précipité par l'arrivée, sans doute pour le remplacer, de François de Montmorency, fils du connétable, et de Honorat de Savoie, comte de Villars, qui constituent une *"menace contre son honneur et contre sa vie"*.

Ce même jour, les galères de Sforza, puis celles de Strozzi quittent Toulon, et rallient Marseille. Celles du prieur passent par If¹⁴, avant de reve-

nir à Marseille. Puis, la nuit tombée, Strozzi quitte la rade de Marseille, avec les galères *La Levantine*, commandée par Scipion Strozzi, fils naturel de Pierre, et *La Catalane* ou *La Porfiada*, prise à Barcelone, probablement la meilleure des espagnoles. Elles passent *"à force de rames"*, par dessus la chaîne du port et gagnent les îles d'Hyères, puis la Corse, la Sardaigne, et enfin Malte. Le Grand Maître refuse d'y accueillir le Prieur, en attendant l'avis de l'Empereur. Strozzi se rend alors en Levant. Fin septembre ou début octobre 1551, le procureur du roi rédige l'acte d'accusation contre le prieur de Capoue. Pendant le même temps, d'octobre 1551 à janvier 1552, Léon Strozzi pratique *"l'art pyratique"*¹⁵, en Levant essentiellement, mais indifféremment contre Turcs et Chrétiens, ce qu'on ne se fait pas faute de lui reprocher.

Ce n'est que le 3 janvier 1552 qu'il peut faire retour à Malte, avec les honneurs cette fois ci, même si la guerre est de nouveau ouverte entre Henri II et Charles Quint, depuis le 24 novembre 1551. Il y est d'autant plus le bienvenu, que Barberousse menace. Il participe alors à la fortification de l'île (forts de St Elme, de St Ange et de St Michel).

Plusieurs éléments ressortent de cette chronologie. Le premier est la profonde différence qu'il y a entre le chef de guerre, victorieux, obéi (comment imposer autrement à toute une flotte le silence, et le déguisement en flotte ennemie, si l'on ne commande pas d'une main de fer?), brave à la limite du téméraire, et le personnage mal en cour, désobéi, peureux ou crédule (si on s'en tient à Catherine de Médicis), qui fuit avec deux galères, alors qu'aucun danger précis n'est encore apparu.

Le deuxième élément est la façon dont le prieur règle ses affaires, et celles de la flotte, avant de partir. Il répartit le butin de Barcelone, règle ses problèmes de gages. Il ne prend que deux galères (mais pouvait-il prendre plus ?), ce qui correspond aux deux qu'il fit construire pour 13 400 ducats, quand il vint servir le roi de France en 1537¹⁶.

Enfin, Brantôme signale qu'il quitte Marseille non en douce, mais que, *"par un matin, il dit adieu à tous ses amis et capitaines du roi, la larme à l'œil, part du port de Marseille avec deux de ses galeres, qui étaient à lui"*. Si ce dernier témoignage est incertain il n'en reste pas moins que, pour un fugitif, il fait les choses posément.

11. Mandement de Henri II, ordonnant la levée de 400 000 Livres tournoi pour renforcer la défense des côtes et l'armée de mer. Décembre 1549. Bibliothèque nationale, coll. Dupuy, n°590.

12. A. Thevet, *op.cit.*

13. *"Je ne peux plus vous servir avec honneur puisque [Votre Majesté] ne s'est pas contentée de moi en cette charge"*.

14. Brantôme, *Op. cit.*

15. A. Thevet, *Vie des hommes illustres*, Paris, 1584, p.446.

16. D'après ce qu'en dit Luigi Strozzi, *op. cit.*

II - Une personnalité particulière

Voilà des traits qui nous font sentir une personnalité hors du commun, qui joue un rôle moteur dans l'action de cette affaire.

Une famille particulière

Avec les Strozzi, nous sommes au sommet de l'aristocratie internationale. Le recueil des *Vies des hommes illustres de la famille Strozzi*, écrit par Luigi Strozzi, contient en 2 volumes une trentaine de vies de grands personnages de la famille, de stature internationale pour la plupart. Les Médicis jouent un grand rôle dans cette famille, soit comme concurrents, pour ce qui est de Cosme I^{er}, soit comme parents, protecteurs ou amis, comme c'est le cas pour Clément VII ou Catherine de Médicis. A Florence même, les Strozzi font partie de la faction "républicaine", battue définitivement par les Médicis en 1537, à la bataille de Montemurlo, où est fait prisonnier Philippe Strozzi, père du prieur. Un quartier entier de Florence est, à la fin du XV^{ème} siècle, occupé par la famille. Autour de 1480, il va presque de la *piazza de la Signoria*, à la *piazza Santa Trinita*, englobant l'actuelle *piazza Strozzi* et le palais du même nom.

Avec les Strozzi, nous sommes également au sommet de la finance internationale. Les familles de l'aristocratie florentine conservent un grand rôle commercial et financier qui n'est pas du tout considéré comme incompatible avec leur statut nobiliaire. C'est donc une famille avec des ramifications partout en Europe, présente sur tous les grands marchés. Ses liens avec la Toscane sont fragilisés au début de XVI^{ème} siècle, en raison des problèmes rencontrés par Philippe Strozzi. Du coup, le centre de décision de la famille est transféré à Naples, mais Lyon aussi, base de Roberto Strozzi, frère du prieur, joue un rôle déterminant, en particulier à cause de ce que tous les enfants mâles de Philippe sont en France. Dans le Bruges de Memling aussi, évoqué par une récente exposition, les Strozzi jouent un rôle important, en tant que "mécènes", à l'instar des Médicis. Roberto Strozzi est celui qui avance la plus grande part de la dot de Catherine de Médicis.

Ces contacts internationaux ne sont jamais interrompus, pour aucun des frères. Léon Strozzi, en 1548, fait fabriquer une épée et son fournement à Florence, par l'entremise d'un contact sur place, Pietro Saglaro, commerçant florentin. La fortune de Léon Strozzi semble importante, et reste en grande partie toscane. Un document non daté, mais sans doute des années 1540 permet d'évaluer les propriétés du prieur : des forêts à Signa et en Val

di Posa, près de Florence, une maison dans Florence, une villa (?) à Petraia, près de Florence, 30 000 écus de prêts faits par son père, qu'il doit encaisser trois ans après la signature du document. On sait également qu'il possède les deux galères fabriquées pour 13 400 ducats, en entrant au service du roi de France, en 1537, ou peu après. Enfin, il perçoit ou devrait percevoir entre 5 000 et 6 000 ducats par an (d'après 1536 et 1538) pour le prieuré de Capoue, 5 000 ducats pour la "*commenda di San Jacopo in Campo Corbolino*", donnée également par Clément VII. S'il est difficile d'en savoir plus, cette simple énumération montre un niveau de fortune très enviable pour un "*fuoruscito*", exilé florentin.

Enfin, du point de vue familial ou personnel, nous nous trouvons avec Léon Strozzi, au sommet de la culture. Son père était un savant réputé en Toscane, et les quatre frères font des études poussées. Le nom de Strozzi est encore aujourd'hui présent dans le catalogue de la Bibliothèque nationale de France pour une trentaine de titres. Pierre Strozzi, frère de Léon, passe ses heures creuses à traduire les *Commentaires* de César du latin en... grec! Et il écrit un recueil de poèmes, sous le pseudonyme de Sciarra Fiorentino, *Stanze del poeta Sciarra Fiorentino sopra la rabbia di Macone*. Léon Strozzi lui-même manie aussi bien la plume que l'épée: il écrit, par exemple, un poème sur la fièvre quarte, *La febbre quartana*, vers 1545, d'après l'expérience qu'il venait d'en subir.

Sa formation se fait d'abord au *Studio* de Padoue, où il est placé, comme ses frères, pendant les événements florentins. Il s'agit d'une des très bonnes universités italiennes. Il y apprend la maîtrise des langues: latin, grec, langues vivantes.

Les commentaires des historiens sur Léon Strozzi sont flatteurs. L'historien Bosio, tel que le rapporte Luigi Strozzi, décrit sa connaissance des vertus chevaleresques, des langues, des arts libéraux, des mathématiques, de l'art des fortifications, des techniques de défense et d'assaut des forteresses, et le dit d'une grande valeur aux armes, sur mer comme sur terre.

Le personnage

Brantôme décrit Léon Strozzi comme un être "*froid, taciturne et de fort douce conversation*". Il explique que François I^{er} le préfère à son frère Pierre, plus frivole, plus proche par le caractère d'Henri II. Le neveu du prieur, rapporte Brantôme, Philippe Strozzi, "*aymnoit et honnoroit*" plus son oncle que son père, Pierre Strozzi, "*car il estoit plus doux*".

Thevet le décrit "*vaillant et hardi chevalier de son âge, vigilant, gracieux et de bon esprit*". Bosio, rapporté par Luigi Strozzi, le dit "*gracieux, de gentilles*

manières, aimé de tous". Enfin une longue lettre écrite à son frère Pierre en 1548, à propos de l'expédition d'Ecosse, le montre se comportant en frère aîné attaché à sa famille, faisant des recommandations presque paternelles, non seulement sur l'expédition maritime, mais aussi sur le comportement en général. C'est d'autant plus marquant que c'est Pierre l'aîné des deux.

Le prieur est certainement très marqué par la mort de son père. En 1548, il fait graver sur son épée la devise suivante : "οφρα τελεσσε", "tant que cela durera...", "tant que cela n'aura pris fin", ou plus précisément "jusqu'à ce que la dette soit réglée". C'est que la mort, ou plus probablement l'assassinat, de leur père dans les prisons de Cosme I^{er} provoque chez Pierre et Léon un fort traumatisme. Thevet rapporte cette épitaphe de Jacques Corbinelli à propos de Léon Strozzi :

*O peregrin, che per la strada passi
S'a la bella citta di Flora arrivi,
Dilli, che chi e sepolto in questi sassi
Rugge ancor per pieta di quei mal-vivi.*

*Oh pèlerin qui passes sur la route
Si à la belle cité de Florence tu arrives
Dis lui que qui est enterré sous ces pierres
Rugit encore par pitié de ces mauvais vivants.*

Tous les historiens s'accordent à dire que la vengeance à été pour Léon (comme pour Pierre) un puissant moteur. En 1553 encore, alors qu'il se présente pour le poste de grand maître de l'Ordre de Malte, et que tous le donnent gagnant, il n'est pas élu car Giorgio Vagnone, membre du conseil, réussit à retourner la situation en évoquant le danger de voir Strozzi se servir de l'Ordre contre Cosme de Médicis.

Une carrière maritime

Quoiqu'il en soit, Léon Strozzi fait une très belle carrière maritime pour l'époque, qui reste sans doute exceptionnelle. D'abord dans l'Ordre de St Jean de Jérusalem. Né en octobre 1515, il est chevalier de "la Religion" et prieur de Capoue dès l'âge de 9 ans, par protection de Clément VII, sur le poste que celui-ci avait occupé avant son élection. Strozzi arrive à Malte en mai 1535, âgé de 20 ans, et est immédiatement choisi comme "un des huit électeurs et pour la langue italienne". Capitaine des Galères dès 1536, il parti-

cipe aux opérations contre Barberousse. En 1537 (20-11-1537), il obtient la permission officielle de vaquer à ses occupations, après la défaite à Montemurlo et la mort de son père. Il passe alors au service du roi de France, et est déchu de son prieuré par Charles-Quint, même s'il en conserve le titre. Son retour à Malte en 1551-1552 pose problème. Le grand maître espagnol¹⁷ demande la "permission" à l'empereur d'en accepter le retour. Il trouve bizarre ce retour à Malte, malgré les explications du prieur.

Léon Strozzi est-il un grand capitaine? On peut essayer de répondre à cette question en utilisant la table des matières du livre de Pantero Pantera, *L'armata navale*, publié à Rome en 1614, qui, en 16 entrées, décrit le rôle du chef d'une flotte navale, désigné par le terme d'*amiral*, rôle que joue Léon Strozzi, en tant que capitaine général des Galères de Levant et de Ponant. C'est un document tardif, mais il n'en existe pas de contemporain à Léon Strozzi. Et c'est une analyse intéressante, car elle pose les problèmes d'une époque peu intéressée par l'organisation et les infrastructures. D'autre part, on peut utiliser les différentes actions de Léon Strozzi, telles qu'elles sont décrites par les historiens, et surtout d'une lettre de l'hiver 1548, envoyée par Léon à son frère Pierre Strozzi, au moment de la deuxième expédition organisée par celui-ci en Ecosse¹⁸. Les différents thèmes abordés par cette lettre montrent l'omniprésence du général des galères, chef de la flotte, ou du moins l'idée que se fait Léon Strozzi de ce rôle. Dans la tentative de venir en aide à son frère, plus habitué aux opérations sur terre qu'au maniement des flottes maritimes, il décrit par le menu tous les éléments nécessaires à la bonne marche de l'expédition: la meilleure saison pour partir, pas avant avril, pour assurer la sécurité de l'armée navale. Il décrit les provisions nécessaires: deux mois de biscuit pour les équipages et chiourmes des galères, et la même chose pour les soldats. Par contre, un mois de vin doit suffire. Il donne le tarif payé par le roi: 4 francs par homme et par jour. Il met en valeur la nécessité de faire un état de dépenses (budget prévisionnel) suivant le temps, en conservant toujours un mois de marge, en plus, et en tenant compte de 200 hommes par galère, ce qui montre qu'il doit y en avoir moins. Il s'occupe des achats, délégués au capitaine Baccio Martelli, et incite son frère à la méfiance : "ne vous fiez pas à ce qu'on vous dira, car les [capitaines] français, pour ce qui est du ravitaillement, sont volés à sept mains, et ne sont jamais servis". Toujours dans cette lettre, le prieur décrit les "munitions pour mer et pour terre" nécessaires,

17. Don Jean Omega, d'après A. Thevet.

18. Biblioteca Nazionale di Firenze, Classe VIII, N°45.

y compris les pioches et pelles pour construire des tranchées. Il prévoit un ou des vaisseaux ronds pour en assurer le transport, qui auront également la charge des vivres et du vin. Il incite son frère à faire distribuer un quartier de paye avant même le départ, pour être sûr de ne manquer de rien. Il s'y occupe également du choix des chiourmes, et surtout du choix des hommes d'encadrement et d'équipage, et jusqu'à certains matelots, en décrivant qualités et défauts de chacun.

La comparaison avec la table des matières de Pantero Pantera est très parlante. *"L'amiral doit être courageux"*, nous dit-il. Les expéditions et le caractère de l'homme, tels que décrits par les historiens, semblent unanimes. *"L'amiral doit être expert en son métier"*, nous dit Pantero, en insistant sur la géographie, l'astronomie, la sphère, et il doit être *"versé dans les histoires"*, c'est-à-dire connaître l'histoire maritime et la tactique navale. J'ai déjà évoqué les différents historiens et l'avis qu'ils donnent sur notre prieur. Brantôme insiste sur l'accumulation d'informations, l'espionnage, en quelque sorte, que fait Strozzi lors de ses deux voyages au Levant, qui lui serviront lors de son hiver *"pyratique"* de 1551-1552. C'est cette connaissance géographique et technique qui fait qu'il se tire du passage du détroit de Gibraltar avec des galères sans problèmes¹⁹. *"L'amiral est semblable à l'âme rationnelle de la galère [...] L'amiral doit prévoir le nombre et l'organisation de ses hommes, avant de partir et en mer"*. Comment ne pas voir dans la minutieuse lettre de 1548 l'illustration exacte de ces deux aspects. *"L'amiral devrait être riche"*, nous dit enfin Pantero Pantera. L'exhortation de Léon à son frère de faire attention, de se méfier des paroles, d'établir des budgets avec des marges suffisantes, montrent bien un souci constant de dépenser au mieux, mais peut-être aussi de contrer l'habitude courante de se fier aux finances des grands officiers de la couronne. Il lui dit également, ce qui montre bien quelles étaient les habitudes du temps:

"Di gratia non fate come havete fatto sempre per il passato di servire il Rè co'l vostro, ma pensate servire il Rè co'l suo, et del vostro fatene capitale, non per guardarlo, ma per servirvene in questa impresa à qualche estrema necessità. Voi non saprete addimandare tanti denari à S.M.tà che non habiate à spender qui."

19. Des sources anglaises donnent à penser que lors de la guerre de 1512-1513 entre France et Angleterre le même exploit avait déjà été accompli par Prégent de Bidoux, capitaine général des Galères de France.

Mais le Léon Strozzi de 1551, au moment de l'affaire, correspond bien moins aux normes définies par Pantero Pantera. *"L'amiral doit être plus craint par les siens que par les ennemis"*. Les problèmes de discipline et de désobéissance des officiers dans la flotte évoqués au moment de l'affaire ne semblent pas aller dans ce sens. Même le coup de main sur Barcelone et l'assassinat de Jean Baptiste Corso peuvent apparaître comme la tentative pour le prieur d'imposer de nouveau sa propre autorité et justice, contre celle du comte de Tende et du roi. Même si on peut se poser la question de savoir comment une expédition comme celle de Barcelone est possible, si le chef de la flotte n'arrive pas à imposer sa volonté. *"L'amiral, même vainqueur, peut être blâmé"*. Après tout on peut penser que l'expédition de Barcelone n'est pas voulue par le roi. Il est dès lors logique de le reprendre sur cette opération. *"L'amiral doit avoir pour but la victoire"*. La fuite du prieur est une double défaite. Pour Léon Strozzi lui même, qui conserve pour longtemps la tâche de cette affaire dans sa carrière. Pour Henri II également, qui préparait depuis le mois de mai l'interception de la flotte de Doria et de l'impératrice Marie, fille de Charles-Quint.

Le portrait que nous venons de retracer est-il le portrait typique du capitaine général des Galères de France au milieu du XVI^{ème} siècle? Sans doute non. Dans l'ensemble, la carrière, les événements, *"l'affaire Strozzi"* font du prieur de Capoue un marin un peu à part, un personnage d'exception.

III - Le capitaine général des galères

Pourtant, soit positivement, lorsqu'il est évoqué comme modèle, soit négativement, quand il est considéré comme traître ou fautif, soit indirectement, au travers de la description de ses aventures, son cas nous enseigne nombre de choses sur le rôle, la puissance, la vie quotidienne d'un capitaine de galères.

C'est d'abord un marin. Il s'occupe de tous les aspects de gestion de sa flotte. Il a en charge sa sécurité, sa direction, même une partie du pilotage, si on en croit ses aventures au Levant. Il la dirige dans toutes les étapes de sa constitution: demande l'argent et ordonne la construction des galères, il évalue et négocie les besoins en armement. Il fait parfois même cuire le biscuit qui lui est nécessaire, quand il ne le trouve pas sur le marché ou que les stocks sont épuisés²⁰. Bien évidemment, il connaît et sans doute choisit

20. Ordonnance de François I^{er}, en 1545, autorisant la fabrication de fours dans Rouen.

ses hommes, depuis ses capitaines jusqu'aux simples marins, en passant par les lieutenants et officiers. C'est un homme avec un fort charisme, et qui doit être pour bien plus que pour 10% dans la réussite d'une opération, contrairement à ce qu'affirme Pantero Pantera. La version de Brantôme est la plus vraisemblable de ce fait.

Ce marin a subi un long apprentissage. S'il est capitaine des Galères de Malte dès l'âge de 20 ans, il reste en arrière plan de 1537 à 1547. La carrière ne se déroule de manière fulgurante qu'après l'avènement d'Henri II et les hauts faits en Ecosse. Et si une certaine culture, au moins technique, semble nécessaire dans le poste, la sienne paraît tout à fait exceptionnelle, mais comparable à celle d'autres grands marins et capitaines généraux de l'époque.

C'est également un chef bénéficiant d'une certaine liberté. Cela est déjà vrai du capitaine de galère tout court. Sa nomination, antérieure à 1540, dit :

*"Item Leon Strossy sera tenu entretenir les dictes galleres et nourrir la cheourme d'icelles a ses propres coustz et despens pour sen servir pare tout ou bon luy semblera et en son profict selon son estat et profession durant le temps que le roy nostre seigneur naura que faire de s'en servir et employer en son dict service."*²¹

Cette liberté est encore plus vraie pour le capitaine général des galères. Il opère sans ordres directs, comme l'a fait Strozzi contre Doria la première fois, au large de Marseille. Il réalise le raid sur Barcelone de la même manière. Ces opérations s'inscrivent simplement dans un cadre plus large, défini par le roi. Si le but et surtout l'adversaire sont précis, si les outils (les galères) sont plus ou moins fournis et entretenus (une partie de l'entretien est aux frais du prieur), les moyens semblent être relativement libres. Quand il n'est pas en "service", il fait ce qu'il veut de ses galères.

C'est aussi un homme aux liens directs avec le roi. Depuis mai 1551, d'abord à la Cour, puis par courrier, la préparation de l'opération contre "le prince d'Espagne" et sa femme, se fait avec le roi, les Guise, et même, le connétable de Montmorency. De ce fait, sa défection provoque une crise importante, et un grand échange de lettres: 6 de Catherine de Médicis, une du roi à M. d'Aramon, à Tripoli, diverses du connétable, triomphant, mais aussi de nombreux commentaires, à l'intérieur des correspondances des nonces, des ambassadeurs florentins ou vénitiens, etc... Cela tient à sa propre importance, mais aussi à son rôle dans la marine française en général, et à la mauvaise posture où il l'abandonne.

21. Bibliothèque nationale, coll. Dupuy, N°273.

Malgré la stature exceptionnelle de ce personnage, il fonctionne dans des structures qui posent problème. De nombreux textes, ordonnances, lettres patentes, mémoires et courriers divers rappellent tout au long du XVI^{ème} siècle que la rivalité entre le général des Galères et l'amiral de Levant est très forte. Cette rivalité atteint ici son paroxysme entre le prieur et le comte de Tende. Ce dernier est en poste depuis 1520, et il y restera jusqu'en 1566. Sa longévité dans le poste lui procure un pouvoir important, au delà même des avantages de sa charge, même si les responsabilités de chacun de ces deux personnages sont mal définies. L'amiral, au cours de l'affaire, apparaît du côté des "méchants". Mais jamais en opérations, en mer. Son rôle semblerait relativement secondaire, administratif et portuaire, si ce n'était un "grand" du royaume, beau-fils du Connétable. Il a 45 ans en 1551, et il est encore assez énergique. Les choses se compliquent d'avantage, si on fait la comparaison avec l'amirauté de France, tenue alors par Claude d'Annebault, qui avait été lui un grand chef maritime contre l'Angleterre. Enfin, du fait du généralat des Galères de Levant et de Ponant, réunis par Strozzi en une seule charge, il est *de facto* plus important, pour ne pas dire supérieur, au comte de Tende.

Le fait qu'il soit un capitaine étranger pose-t-il problème? Aucune note xénophobe ne transparaît au travers des sources. Et ce même si la marine est pleine d'Italiens, comme le montrent les noms cités dans la lettre de 1548. Cela ne semble pas lui être un handicap de manière générale, et la protection du roi, et surtout de la reine semblent suffire pour aplanir les difficultés.

Est-il un aventurier? Si on se fie à lettre de 1548, il s'en faut et de beaucoup. La confiance du roi, les financements, les plans tactiques et stratégiques semblent être stables et bien définis. Son personnel semble l'être aussi, même s'il est essentiellement italien, ce qui ne permet pas encore de parler de "marine nationale". Si le roi choisit certains capitaines, la réponse paraît moins évidente pour les lieutenants, les cadres, les hommes. Il est en tous cas le principal fournisseur de chiourmes, dont des textes répétés²² nous expliquent le recrutement, parmi les condamnés aux galères, mais aussi parmi les condamnés de droit commun. Ces deux participations montrent que nous nous trouvons sans doute encore au milieu du siècle dans une structure intermédiaire entre une marine privée et une marine d'État.

22. Commission de galères de 1532, ou un mandement de 1543, ce dernier pour que Leon Strozzi lui même puisse recueillir 400 hommes pour les deux galères qu'il armait.

Le niveau social du capitaine général des Galères de France, et son niveau de revenus lui donnent, ainsi qu'à ses flottes, une certaine autonomie. Mais Strozzi constitue, par son lien étroit de parenté avec la reine, une exception. Pourtant il correspond à un modèle intéressant. Il ne fait pas partie des "grands" du royaume, et pour cause, puisqu'il est florentin. Il n'est pas inclus de ce fait dans certain nombre d'intrigues, même si il en a sans doute connaissance par son frère. Ce n'est pas un homme de cour, et son lien avec le roi est essentiellement militaire: la protection de Catherine de Médicis ne fonctionne que parce qu'il possède des qualités réelles. Le lien avec le roi est également financier, et ne concerne pas Léon Strozzi uniquement mais toute sa famille.

Certes, nous l'avons vu, Strozzi n'est pas un aventurier. Pourtant son départ peut poser le problème différemment: il est prêt, pour des questions d'honneur (et de survie), à tout laisser derrière lui.

Par son origine, par sa vie et par sa carrière, dans cette affaire même, Strozzi est un personnage à part. Mais il agit et réagit de manière conforme à l'image que les contemporains se font d'un capitaine général des galères et d'un grand aristocrate.

L'aura héroïque qui l'entoure, du fait de ses exploits guerriers, est encore accentuée par l'affaire. Celle-ci vise, selon lui, à préserver son honneur, notion si importante au XVI^{ème} siècle, et fait mieux admettre ses excentricités. Ni ses frères ni sa famille n'auront en définitive à souffrir de cette défection.

Cette même aura pousse Charles-Quint, en 1553 puis de nouveau en 1554, à lui faire des propositions, car il veut assurer un successeur à Doria, et connaît à ses dépens la vaillance militaire de Strozzi. Et elle justifie qu'Henri II, le connétable et Pierre Strozzi insistent pour que le prier revienne au service du roi de France en 1554, durant la guerre de Sienne. Ce n'est sans doute pas par l'intérêt des propositions faites par la France que Strozzi accepte, mais toujours mû par sa haine contre Cosme de Médicis et ses partisans, haine qui le ramène au seul endroit où il lui semble possible de lui donner libre cours. Le plaisir de faire la guerre et de naviguer jouent un rôle également, à un moment où les chevaliers de Malte sont certes aux prises avec le Turc, mais n'ont qu'une très faible marge de manœuvre diplomatique dans le conflit toscan. De plus, ne pouvant devenir grand maître, Strozzi replonge dans la guerre sans regrets. Il y mourra, emporté par le coup de mousquet d'un simple paysan, en 1554, sur les hauteurs près de Scarlino, où il était en reconnaissance.

Giulio Romero

L'INTRODUCTION DE LA MÉCANISATION DANS LA FABRICATION DES POULIES AU XVIII^e SIÈCLE

ESSAI D'IDENTIFICATION D'UN MODÈLE

par Sylviane LLINARES

Le Musée de la Marine possède plusieurs maquettes de machines-outils servant à la fabrication des poulies. Ces appareils divers ont été utilisés dans les arsenaux français pendant la première moitié du XIX^e siècle. L'un d'entre eux, une machine de poulie à manège, présente un réel intérêt pour l'histoire des techniques. Il s'agit d'un modèle plus ancien réalisé au XVIII^e siècle, pour lequel il n'existe pas d'informations indiquant la provenance et la date exacte de sa création. Nous avons pu identifier cette maquette à partir de documents conservés dans les fonds d'archives de la marine de guerre d'Ancien Régime.

Les poulies ont une utilité bien évidente puisqu'elles sont les auxiliaires essentiels des équipages dans toutes les manœuvres. Le nombre de poulies employées sur un bâtiment de guerre (voiles et artillerie) dépasse le millier. En incluant le rechange, 1 400 pièces sont nécessaires pour armer une frégate, 1 800 à 2 000 pièces pour un vaisseau de 110 à 74 canons¹. Ces chiffres supposent une forte consommation pour la marine de guerre. Elle est d'autant plus forte que les poulies sont fragiles et donc susceptibles d'être renouvelées fréquemment. Rappelons qu'une poulie simple se compose d'une caisse en bois d'orme, d'un réa en bois de gayac ou en fonte², d'un essieu en bois très dur (chêne vert, gayac) ou en fer. Autant de pièces qui se prêtent idéalement à une fabrication en série.

La supériorité anglaise

Les méthodes de fabrication des poulies ont évolué au cours du XVIII^e siècle. C'est en Angleterre que la mécanisation du travail des poulies a été mise au point. Le mécanicien Walter Taylor (1734-1803) est à l'origine de cette percée technologique pendant le conflit de la guerre de

1. *Encyclopédie Méthodique Marine*, 1786.

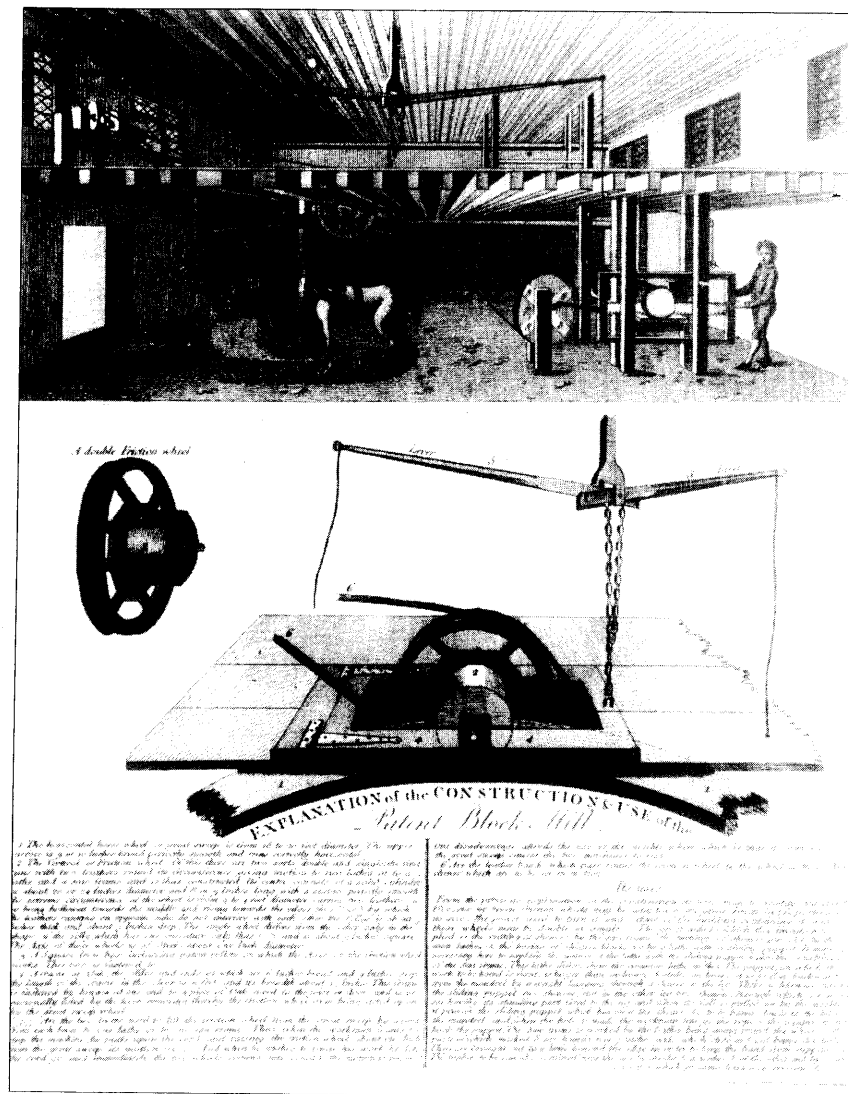
2. La fonte au XVIII^e siècle est en réalité de bronze.

Sept Ans³. Les machines mises au point par Walter Taylor, des scies et des tours, sont actionnées par un manège à traction animale. En 1762, le mécanicien signe un contrat d'approvisionnement pour l'arsenal de Portsmouth. Il obtient du gouvernement un brevet ou *Patent* pour ses machines d'une durée de 14 ans.

Ce privilège exclusif de fabrication est prolongé en 1776 pour une durée de 28 ans. Walter Taylor devient le principal fournisseur de la *Royal Navy* et de la Compagnie des Indes anglaise⁴. Il est aussi l'inventeur de la scie circulaire (disque métallique) et le premier à avoir utilisé des essieux de fer recouverts de cuivre et des dés en fonte⁵.

Le progrès technique a permis conjointement d'accroître le rendement et d'améliorer la qualité du produit grâce à la mise au point de machines-outils qui scient, percent et tournent le bois et le métal avec régularité et précision. Dans les années 1770-1780, la rapidité de manœuvre des vaisseaux anglais, outre le solide entraînement des équipages de la *Navy*, est attribuée à la qualité des poulies fabriquées mécaniquement. Le perfectionnement des réas et des essieux, en faisant disparaître le frottement des cordages dans les poulies, diminue l'effort humain. Les réas sont extrêmement mobiles car il y a un ajustement très précis de toutes les pièces dans la caisse de la poulie. La grosseur des cordages utilisés pour les voiles a été réduite. Et, entre autres conséquences, l'utilisation de ces nouvelles poulies aurait même permis de diminuer le nombre des matelots à bord des bâtiments de guerre anglais.

Les procédés de fabrication de Walter Taylor sont connus en France seulement en 1775, suite au séjour à Londres du jeune enseigne de vaisseau François de Rosily-Mesros. La découverte s'est faite d'ailleurs de manière indirecte. François de Rosily a fait la connaissance d'un mécanicien fabricant des pompes, William Cole, qui a aidé Walter Taylor à construire ses machines. Différentes sortes de poulies, notamment celles toutes nouvelles dont les caisses sont fabriquées d'assemblage, ont pu ainsi être testées en France. Malgré l'avis favorable donné par le conseil de la marine du port de Brest en 1775⁶, dix années seront encore nécessaires pour se procurer ces nouvelles techniques de fabrication. Une "poulisserie mécanicienne" à l'anglaise sera construite à Lorient en 1786. Le ministre, le



Poulisserie à manège de Walter Taylor

D. Steel, Elements and practise off rigging and seamanship, 1794, cliché S.H.M.

3. J. Pannel, "The Taylors of Southampton : Pioneers in Mechanical Engineering", *Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers*, Londres, 1955, vol. 169, n° 46, p. 924-931.
4. B. Lavery, *The Ship of the line*, 2 volumes, Londres, 1984.
5. Garniture placée au centre des réas pour empêcher les essieux de se décentrer.
6. A.N. Marine G 108 f°27, Brest, 4 novembre 1775.

maréchal de Castries, a pour ce faire utilisé les services d'un ingénieur français en exil à Londres. La mission d'espionnage de l'ingénieur Le Turc est une réussite. Il se procure les plans des machines de la manufacture de Taylor à Deptford et achète le matériel nécessaire en pièces détachées. Il est accompagné à son retour en France de trois ouvriers anglais débauchés à Deptford, un machiniste, un mouleur et un fondeur⁷.

L'établissement de Lorient

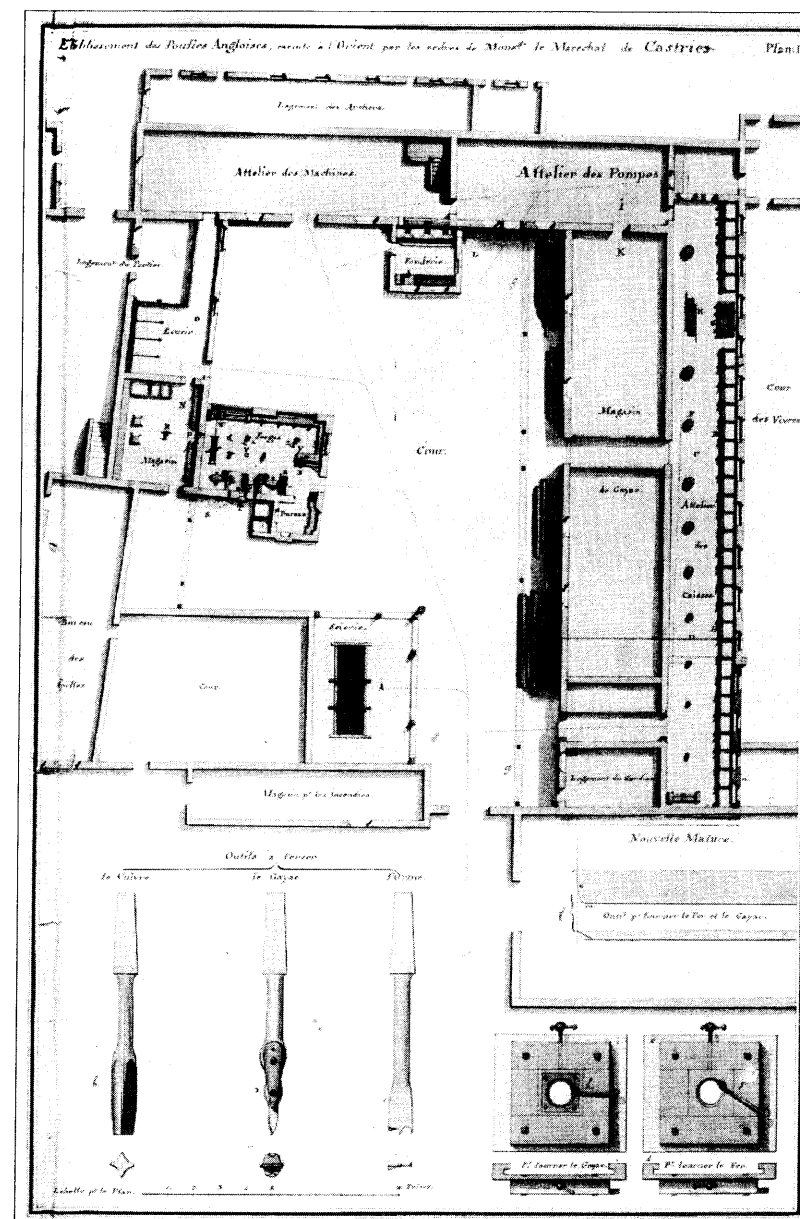
Les travaux de construction de la nouvelle poulie ont pris fin en avril 1787. L'ingénieur Le Turc envoie le 27 avril au maréchal de Castries un mémoire accompagné de très beaux plans. La très bonne conservation de ces documents permet de donner une description très précise de la nouvelle fabrique. Le plan général montre que l'espace est organisé de manière rationnelle. Chaque étape dans la fabrication est nettement séparée. Le Turc a privilégié la circulation et la communication entre les différents magasins et les ateliers. La poulie est une unité de production autonome au sein de l'arsenal, elle dispose d'une fonderie et de plusieurs forges. L'ingénieur s'est largement inspiré de tout ce qu'il avait pu observer en Angleterre pendant ses années d'exil. Il adopte de nombreuses innovations techniques en plus de celles concernant les machines.

Une scierie anglaise d'un genre inconnu dans les arsenaux français sert à débiter les bois d'orme. Le principe de son fonctionnement est simple. Il s'agit d'une fosse permettant d'utiliser un outillage réduit à "une lame de scie, quelques rouleaux et bras de leviers". Le travail se fait plus vite et avec moins d'ouvriers. La plupart des outils ont été importés d'Angleterre, comme les haches, les herminettes et les tarières qui sont destinées à l'atelier des caisses. La mécanisation reste cependant partielle. Les différentes opérations pour façonner et mortaiser les caisses des poulies se font toujours manuellement. Quarante personnes travaillent dans cet atelier, alors que dix ouvriers sont employés aux machines. Le Turc introduit aussi l'usage du grain d'orge: "j'ai la satisfaction que les bras des ouvriers ont enfin forcé leurs maîtres à leur donner la préférence sur les anciens"⁸. L'atelier des caisses est équipé d'une deuxième scierie qui sert à mortaiser les caisses des grosses poulies. Parallèlement à cet atelier se trouve le magasin pour le stockage des bois de gayac⁹.

7. S. Llinares, *Marine, propulsion et technique... au XVIII^e siècle*, Librairie de l'Inde, Paris, 1994.

8. A.N. Marine D2 31, 27 avril 1787.

9. Bois tropical très dur provenant des Antilles (Saint-Domingue).



Plan de la poulie de Lorient en 1787

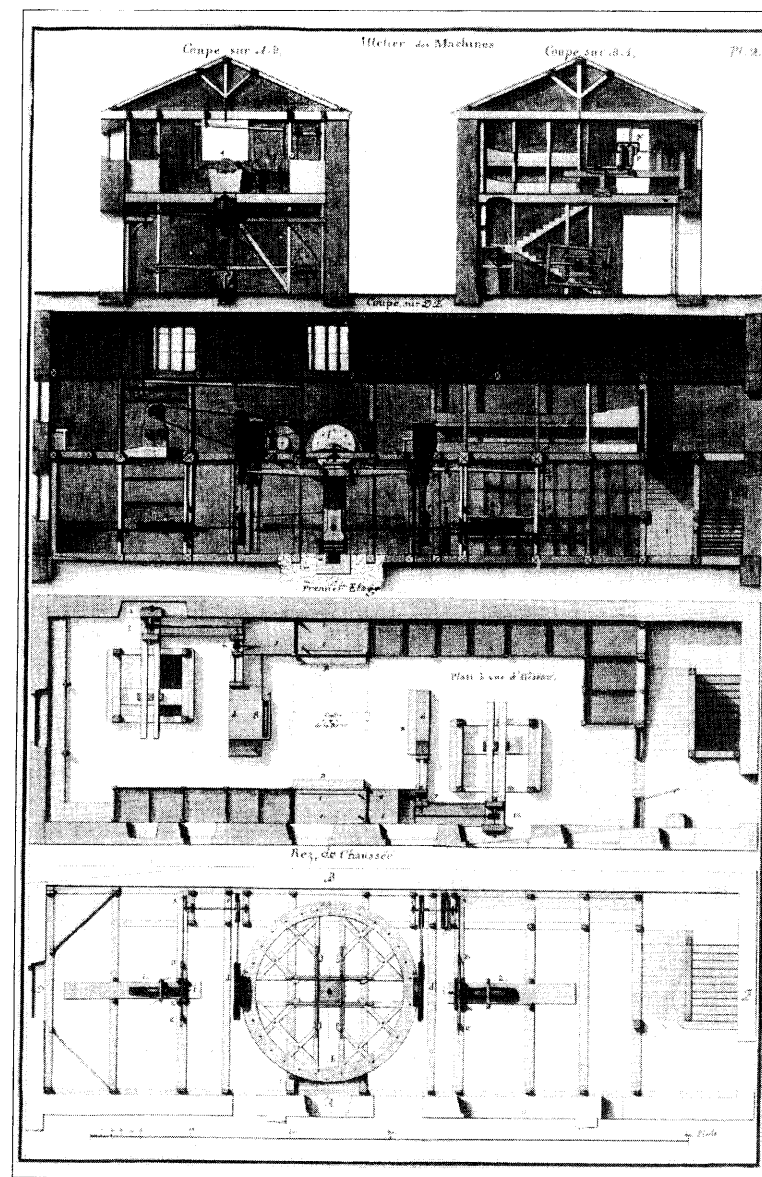
A.N. Marine D² 31 n° 367, cliché A.N.

La fonderie qui sert à la fabrication des dés comporte aussi des innovations d'origine anglaise. Trois fourneaux à réverbère ont été construits. Chacun d'entre eux permet de réaliser cinq à six fontes par jour. Le magasin pour le fer et les autres métaux (cuivre, plomb, étain) est contigu à l'atelier des forges. Une ouverture permet de passer directement les barres de fer dans la forge. Cet atelier a d'abord servi à fabriquer les tours pour l'exécution des machines. Les essieux sont forgés ici. Le Turc indique dans son mémoire que les deux forges sont différentes de celles en usage car *"le soufflet souffle au-dessous du fer et non dessus, l'ouvrier fait toutes ses opérations sans se baisser et à hauteur des reins"*.

Toutes les pièces sont ensuite transportées dans l'atelier des machines dont Le Turc a levé aussi un très beau plan. Les scies qui débitent les réas et les essieux de gayac sont installées au rez-de-chaussée. Les pièces de bois sont fixées sur des chariots mobiles, un régulateur que l'on visse plus ou moins détermine l'épaisseur des réas. Les machines qui percent les caisses, les réas et les dés en cuivre, et qui tournent les essieux en fer ou en gayac se trouvent au premier étage. Les outils utilisés pour percer le cuivre, le gayac et l'orme qui sont ajustés dans les tours ont été dessinés par Le Turc sur le plan. Ainsi que ceux employés pour tourner le fer, l'appareil comporte un rabot et une matrice qui fixe le diamètre des essieux. Quant au système servant à actionner les machines, il s'agit d'un manège. La force motrice est obtenue à l'aide de deux chevaux attelés à une grande roue. Le mouvement de la grande roue horizontale, fixée sur un arbre dont le tourillon tourne dans un dé de cuivre scellé dans la pierre, est transmis par contact de la jante à des petites roues qui mettent en mouvement d'autres roues cannelées entraînées par des courroies de cuir.

Productivité et rentabilité

La précision obtenue dans la fabrication s'accompagne d'une rapidité des opérations du sciage, du perçage et du tournage des pièces de poulies. Le souci du rendement apparaît clairement chez l'ingénieur Le Turc. Il établit un rapport nouveau entre temps de travail et production quantifiée. Il est attentif à tout ce qui peut retarder la cadence des machines. Les deux scies du rez-de-chaussée ne peuvent pas fonctionner en même temps. Il faut un mouvement lent pour travailler le fer et au contraire rapide pour le bois. Le travail sur les scies se fera donc alternativement lors de chaque chargement des bois sur les chariots. Pour le perçage, l'ingénieur a multiplié le nombre des roues de façon à augmenter le mouvement. Les résultats obtenus avec les machines sont tout à fait remarquables. Le Turc évalue la



Plan de l'atelier des machines de Lorient en 1787

A.N. Marine D² 31 n° 368, cliché A.N.

production journalière de la fabrique à 100 poulies montées. Les temps de fabrication sont rapides, un réa à la minute avec les scies, un essieu à la minute sur les tours, une caisse ou deux réas percés en une minute.

Le coût de construction de la nouvelle poulie peut être calculé grâce à un document provenant du contrôle du port de Lorient¹⁰. Il présente l'état des dépenses pour 1786, 1787 et les six premiers mois de 1788. La dépense totale, comprenant les salaires, la fabrication et l'entretien des machines, s'élève à 145 087 livres. Il a été dépensé pour l'aménagement des bâtiments 56 838 livres. Le contrôleur de la Marine Najac soulignait dans sa lettre au ministre que la dépense aurait été plus importante si les bâtiments avaient dû être construits. Ce qui justifie le choix de Lorient où la poulie a été installée dans une partie des magasins aux vivres de l'ancienne Compagnie des Indes rachetés par la marine royale en 1770.

Identification du modèle

Les succès obtenus à Lorient avaient décidé le maréchal de Castries à faire construire de semblables établissements à Brest, à Toulon et à Rochefort. Son départ du secrétariat d'État à la Marine en octobre 1787 entraîne l'abandon de ces décisions. Le projet d'extension sera repris en 1794 par le Comité de salut public. Le vice-amiral Thévenard supervise les travaux de construction de l'atelier mécanique de Brest¹¹. La poulie, réalisée avec les machines fort heureusement commandées en 1788 par Le Turc à Londres, fonctionne au moyen de l'énergie hydraulique. Elle est installée sur la Penfeld, en amont, à l'anse du Moulin à poudre. C'est un des ouvriers anglais venu avec Le Turc en 1786 qui effectue le montage des machines.

Les différentes correspondances échangées après la construction de l'unité brestoise apportent de nombreux indices sur l'existence d'un modèle. Ce modèle existe encore de nos jours et l'on peut l'identifier avec quasi-certitude. Une lettre d'Antoine Thévenard datée du mois de juillet 1797 fait état de l'existence d'une maquette de la machine de poulie de Lorient construite sur ses ordres dans ce port¹². Une autre lettre de

10. A.N. Marine D2 31 f°378, 23 juin 1788. La somme totale engagée à cette date représente la valeur d'un armement en poulies de huit à dix vaisseaux. Najac proposait de réduire la dépense d'entretien des chevaux en utilisant une autre source moins coûteuse avec l'eau.

11. En 1787, Antoine Thévenard commandait le marine du port de Lorient.

12. A.N. Marine DD2 1025 n° 3, 2 thermidor an IV.

l'ordonnateur de la Marine de Lorient, Segondat, confirme la présence dans cet arsenal du modèle. Segondat à la demande du ministère a ordonné l'emballage de la maquette qui doit être expédiée à Paris. Enfin, une lettre de voiture atteste de son chargement à Lorient, place de la Liberté, le 24 prairial an V.

La comparaison avec le plan de l'ingénieur Le Turc ne laisse aucun doute sur l'identité de ce modèle. Il s'agit bien des machines actionnées par un manège de chevaux construites à Lorient en 1786 et 1787. Il est même possible de préciser grâce au mémoire laissé par l'ingénieur que l'on se trouve en présence du projet initial. Car les arcs-boutants placés sous la grande roue horizontale ne figurent pas sur le plan de 1787. Le Turc explique dans son mémoire que le manque de place, en hauteur, ne lui a pas permis d'installer ces arcs-boutants. Il leur a substitué "quatre cylindres de bois de gayac situés quadrangulairement au-dessous de la grande roue aux endroits où reposent les roues verticales". Le manège de la maquette correspond donc à celui de la manufacture de Deptford que l'ingénieur français a copié avec exactitude. La similitude est frappante entre le plan et la maquette à plusieurs endroits: les scies du rez-de-chaussée dont les châssis passent entre les piliers, les machines du premiers étage (tours et perceuses), les petites roues verticales cannelées dont l'entraînement se fait avec des courroies.

L'atelier de Lorient sera démoli en 1824, celui de Brest est jugé obsolète en 1838 par le baron Tupinier dans son *Rapport sur le matériel de marine*. "Ce produit de l'enfance de l'Art" ne pouvait plus à ses yeux rivaliser avec les machines de Portsmouth fonctionnant à la vapeur où toutes les opérations s'effectuaient mécaniquement. Les machines de Portsmouth ont été construites en 1802 et conçues, ironie de l'histoire, par un ingénieur français royaliste émigré, Marc Brunel¹³. L'isolement technique de la Marine pendant la période de la Révolution et de l'Empire explique ce nouveau retard. La remise à niveau technique en France s'effectue entre 1815 et 1820. L'ingénieur polytechnicien Hubert conçoit de nouvelles machines de détail employées dans tous les arsenaux.

On peut aujourd'hui admirer différents modèles de ces machines dans les musées de la Marine de Rochefort et de Toulon, avec d'ailleurs des copies des machines de Portsmouth mises au point par Marc Brunel. Le modèle de la poulie à manège de Lorient, très bel exemple des boule-

13. K. Gilbert, *The Portsmouth Blockmaking Machinery*, Science Museum Monograph, Londres, 1965.

versements technologiques engendrés par une révolution industrielle naissante, n'est malheureusement pas visible¹⁴. Symbole de l'espionnage industriel de la marine de guerre, il mériterait d'être exposé car il est un témoignage précieux pour l'étude de l'histoire des techniques françaises et anglaises au XVIII^e siècle.

Sylviane Llinares

PUBLICATIONS

LIVRES ET REVUES REÇUS AU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

par Eric Ledru

- *Bilan scientifique 1993*. Ministère de la Culture et de la Francophonie, division du Patrimoine, sous-direction de l'Archéologie, Paris, 1994.
- *Chasse-Marée*. Douarnenez, Abri du marin, n° 85.
- CLARAC, Albert, *Mémoires d'un médecin de la Marine et des Colonies (1854-1934)*. Vincennes, Service historique de la Marine, 1994.
- GUÉTAT, Gérald et LEDRU, Eric, *Yachting et progrès technologiques à Monaco, 1904-1914*. Monaco, Yacht Club de Monaco, 1994.
- *Hansische Geschichtsblätter*. Köln, Böhlau Verlag, Köln, Weimar, Wien, 1994.
- HATTENDORF, John B., *Ubi Sumus, The State of Naval and Maritime History*. Newport, Rhode Island, Naval war college press, 1994.
- *Marine*. Acoram, n° 164, juillet 1994.
- *Marine*. Acoram, n° 165, octobre 1994.
- MENDES FERRÃO, José E., *The Adventure of plants and the Portuguese Discoveries*. Rio Tinto, The Institute of Tropical research. The national commission for commemoration of the Portuguese discoveries, José Berardo Foundation, nov. 1994.
- *Monaco Classic Week, programme officiel*. Mer et Bateaux, Edimer, septembre 1994.
- *Oceanorama*. Institut océanographique Paul Ricard, Marseille, n° 23, octobre 1994.
- *Pull Together*. Newsletter of the Naval historical foundation and the Naval historical center, vol. 33, n° 1 Spring/Summer 1994.
- *The Mariner's Mirror*. The journal of the Society for nautical research, vol. 80, n° 4, nov. 1994.
- *The Mariner's Mirror*. The journal of the Society for nautical research, vol. 81, n° 1, feb. 1995.

14. Le modèle de cette poulierie à manège est actuellement en réserve au Musée de la Marine de Brest.

- *The Mariner's Mirror, Bibliographie for 1993*. The journal of the Society for nautical research, 1994.
- VAN HILLE, Jean-Marc, Charles-Henri d'Estaing, *Amiral de France et franc-maçon*. s.l., Challenges d'aujourd'hui, 1994
- *Voyages et Stratégie*. Paris, Ré, n° 58, novembre 1994.
- *Yacht Club de Monaco, 1992-1993*. Monaco, Monte-Carlo Publi Editions, 1993, n° 4.

COMPTES RENDUS

BAILLOT d'ESTIVAUX (Patrick) et **DUCHESNE** (Jean-Claude), *Le Bréguet Atlantic, sa conception, sa vie opérationnelle*. Paris, Nouvelles Éditions latines, octobre 1994. 222 pages dont 46 d'annexes, 3 de glossaire, sigles et abréviations, 4 d'index, 6 plans 45 x 45 pliés en pochette à la fin du volume, 4 cahiers de 16 pages pour 116 photos, dont 48 en couleur, et reproduction en couleur de 50 insignes et badges de formations, flottilles et équipages.

L'avion de patrouille maritime Bréguet 1150 *Atlantic* aura été au cours des trente dernières années un acteur inoubliable dans tout ce qui sera passé sur mer dans nos approches maritimes et outre-mer (Antilles, Guyane, Dakar, Méditerranée orientales, Djibouti, mer Rouge et Océan Indien) : lutte anti-sous-marin, surveillance maritime, recherche et sauvetage, contrôle d'embargo (Irak, Yougoslavie). Il restera aussi inoubliable dans les services qu'il a rendus, grâce à ses remarquables facultés d'adaptation, au-dessus des étendues désertiques (repérage, guidage, PC volant...) au cours des opérations *Lamantin*, *Tacaud*, *Manta*, *Epervier* (Mauritanie, Tchad, Niger).

L'*Atlantic* est né d'un concours organisé par l'Otan en 1957-58 pour satisfaire les besoins des pays membres de l'Alliance atlantique en avions de patrouille maritime. Outre les 4 de présérie, il en a été construit 87. Les pays

coopérants au projet en auront reçu : la France 40, la République Fédérale Allemande (RFA) 20, les Pays-Bas 9 et l'Italie 18 ; le Pakistan en acheta 4. Le premier avion de présérie a volé le 21 octobre 1961 ; le n° 1 de la série a été livré à la France (flottille 21 F) le 13 décembre 1965 ; le dernier construit a été livré à l'Italie le 16 juillet 1974.

La réalisation parfaite de la chaîne *Atlantic* en fait le modèle rare d'une action de coopération internationale réussie dans ses buts, dans ses moyens, dans ses produits. Ce succès est dû à l'unité de vue exemplaire et durable qu'ont su maintenir entre eux les pays parties au projet depuis la définition du besoin (type de missions), l'élaboration du programme et la mise sur pied de l'organisation chargée de contrôler la construction de l'avion, jusqu'à la répartition des tâches industrielles entre les parties pour un assemblage final en France à Toulouse.

L'historien trouvera alors dans cette monographie :

- la genèse du projet et les étapes de sa réalisation ;
- des informations techniques et les caractéristiques de l'appareil ;
- un historique, par pays intéressé, des livraisons, modifications et emplois des avions que chacun aura reçu. Pour la France, cela se traduit par une présentation détaillée des activités des flottilles 21F, 22F, 23F et 24F de notre Aéro-

nautique navale de 1965 à nos jours. En 1995, de ces formations, il n'en reste plus qu'une armée d'*Atlantic*, la 22F (les autres sont déjà passées sur son successeur, l'ANG, désigné maintenant sous le nom d'*Atlantique*). Son dernier appareil du type sera retiré du service opérationnel en 1996.

Deux *Atlantic*, les n° 42 et 69, auront servi à générer l'*Atlantique*.

R. FRÉMY

■

BOULARD (Jean-Claude), *Pêcheurs d'hier*. Éditions Ouest-France, 1994. Photographies Anita Conti et Louis Le Merdy, archives photographiques : Société des Œuvres de Mer.

"Un métier de seigneur, les aristocrates de la mer", affirme Fernand Leborgne, le Fécampoï, un des derniers terre-neuvas. "La mer, on ne sait jamais ce qu'elle pense, on en sait jamais ce qu'elle va faire. Elle prend beaucoup, elle donne peu. C'est la femme que l'on voudrait aimer", confesse Yves Kernaleguen, le Douarneniste. Tous les deux ont vécu une grande aventure humaine où la rencontre de la fortune de mer se croise souvent avec celle de la mort.

Pêcheurs d'hier raconte l'histoire de ces légendaires terre-neuvas et pêcheurs de thon, en une évocation saisissante et nostalgique, enrichie par les témoignages intenses recueillis par l'auteur, les photographies d'Anita Conti et Louis Le Merdy, et les archives de la Société des Œuvres de Mer. Évocation de cette époque où le travail de milliers de marins fondait la prospérité de la côte, où la richesse de la mer assurait celle de la terre.

Un livre de mémoire sur le "grand métier".

Anne-Marie SÉCHET

■

CHAUSSADE (Jean), *La mer nourricière : enjeu du XXI^e siècle*. Université de Nantes, BP 1025, 44036 Nantes cedex 01, tél. 40 14 13 08, télécopie : 40 74 60 69.

Les ressources vivantes de la mer peuvent-elles venir en aide aux déshérités de notre planète, à ceux qui souffrent de la misère et de la faim ? C'est à cette question simple, mais ô combien capitale, que cet ouvrage tente de répondre.

A l'échelle planétaire, la demande en produits de la mer ne cesse de croître mais l'offre a du mal à suivre. De fait, ces ressources vivantes aujourd'hui trop convoitées sont aussi mal gérées, le plus souvent surexploitées et font l'objet d'un partage inégal entre pays riches et pays pauvres.

Comment mettre fin à ces gaspillages et faire en sorte que les populations les plus pauvres puissent accéder un jour à ces réserves de protéines ? Comment faire pour que l'aquaculture, si porteuse d'avenir, soit utilisée au service des hommes dans le respect de l'environnement ? Comment protéger ces milieux de vie, que sont les mers et les océans, des multiples pollutions dont ils sont actuellement l'objet ?

Sans apporter des solutions toutes faites, et dans un style clair et concis, l'auteur nous éclaire sur les voies à suivre dans un cadre qui, à ses yeux, ne peut être que celui d'un Nouvel ordre économique mondial. Un livre dérangeant certes, mais qui se veut aussi plein d'espoir.

L'auteur, Jean Chaussade, docteur ès Lettres et Sciences humaines, a enseigné successivement en Afrique, au Canada et en France à l'université de Nantes. Directeur de recherches au CNRS, il a écrit de nombreux articles et plusieurs ouvrages sur les milieux maritimes et a participé à la réalisation de plusieurs films et montages audiovisuels sur ce sujet. Il est co-auteur, avec J.-P. Corlay, de deux grands *Atlas des pêches maritimes* qui font aujourd'hui autorité. Outre ses activités au sein du laboratoire 904 du CNRS "Dynamique et gestion des espaces littoraux" qu'il dirigea durant plusieurs années, il encadre de nombreux chercheurs à l'Institut de Géographie et d'Aménagement régional de l'université de Nantes.

M. VERGÉ-FRANCESCHI

■

COUTEAU-BÉGARIE (Hervé) et HUAN (Claude), *Mers-el-Kébir (1940). La rupture franco-britannique*. Paris, Economica, octobre 1994, 258 pages dont 54 d'annexes, 6 de bibliographie, 6 d'index, plus un cahier de 8 pages de photographies (15). 125 F.

Pour examiner comment les comportements français d'une part, britannique de l'autre, pendant la période qui s'étend du 13 mai aux premiers jours de juillet. 1940 ont abouti au drame de Mers-el-Kébir, les auteurs ont d'abord porté leur attention sur "Les Français et l'armistice", la conclusion de cet armistice (négociations, position de Hitler) et sa mise en œuvre (organisation de la Marine d'armistice, comment s'entendre avec les Allemands et, d'autre part, informer et rassurer les Anglais).

De l'autre côté, ils ont examiné la réaction des Anglais et le processus suivi par eux dans la préparation de l'opération "Catapult". En posant la question de savoir si cette opération devait être examinée dans une logique militaire, nos auteurs notent le décalage entre la perception française (et aussi l'allemande) des éléments de cette affaire et la perception anglo-saxonne : "la première est fondamentalement continentale alors que la deuxième place l'élément maritime au premier rang". Ils observent aussi que les préoccupations britanniques avaient trouvé un écho profond aux États-Unis. Ils décrivent alors dans cette optique l'exécution de "Catapult" (saisie dans les ports britanniques, négociation avec la Force X à Alexandrie ; le drame de Mers-el-Kébir ; les opérations périphériques) ainsi que les suites de ces événements dans les relations franco-britanniques et les relations françaises avec l'axe.

Dans leurs conclusions, on retiendra que, à leurs yeux, les divergences d'interprétation du fameux article 8 de la convention d'armistice (sort de la flotte française) ou les prétendus malentendus sur le mot "control"/"contrôle" n'ont été que de peu de poids pour Churchill (pp. 142-143). Celui-ci ne voulait pas d'un accord ; il ne recherchait que l'épreuve de force devant aboutir à la destruction de la flotte française :

- L'amiral North, à Gibraltar, est averti le 16 juin qu'il pourrait avoir à employer la force contre les navires français stationnés à Mers-el-Kébir (p. 94).

- La date du 3 juillet pour l'opération "Catapult" est arrêtée par Churchill dès le 27 juin (p. 97).

Il devient alors oiseux de se demander, à supposer que les transmissions

aient mieux fonctionné entre les amiraux Darlan et Gensoul le 3 juillet, si le drame aurait pu être évité. Il n'y a qu'à Alexandrie que l'irréparable n'a pas été commis et seulement parce qu'il y avait là un amiral anglais (Cunnigham) et un amiral français (Godfroy) suffisamment indépendants d'esprit et doués d'assez d'intelligence politique pour prendre les responsabilités qu'il fallait dans le sens du "bien du service" à rendre à leurs pays respectifs.

Il apparaît en fin de compte à Couteau-Bégarie et Huan que Mers-el-Kébir, menée à son terme avec brutalité et sans finesses diplomatiques, fut finalement pour les Anglais une grave erreur politique.

Les nombreuses notes et références piquées dans le cours du texte sont, pour chaque chapitre, rassemblées en fin de chapitre. Huit des neuf annexes sont des reproductions ou des extraits de procès-verbaux, rapports et comptes rendus ; la neuvième établit le bilan des pertes françaises.

R. FRÉMY



DARRIEUS (amiral Henri) et **QUÉGUINER** (capitaine de vaisseau Jean), *Historique de la marine française (novembre 1942 - août 1945)*. L'ancre de marine, Saint-Malo, 2^e trimestre 1994. 335 pages dont 12 de cartes et schémas, 1 cahier de 48 pages pour 82 photographies noir et blanc ; un appendice de 7 pages donnant la liste récapitulative des bâtiments cédés ou transférés à la marine française par les marines alliées, 1 page de sources (principalement Service historique de la Marine) et bibliographie.

Il s'agit bien d'un historique puisque les auteurs y exposent succinctement dans l'ordre chronologique les événements survenus à notre marine depuis le débarquement des Alliés en Afrique du Nord (AFN) et le sabordage de la Flotte à Toulon en novembre 1942 jusqu'à la capitulation japonaise à Singapour le 12 septembre 1945. Partant d'un constat, le triste état de la Marine française à la fin de novembre 1942, meurtrie des pertes encaissées au combat pendant le premier semestre 1940 ou subies au cours des douloureuses tribulations qui s'étaient succédées depuis l'Armistice, les auteurs vont successivement ensuite évoquer la participation à la lutte anti-sous-marine et aux convois dès décembre 1942, l'aide déterminante apportée par la Marine à la libération de la Corse, les appuis qu'elle donne aux opérations alliées en Italie, ses participations aux débarquements de Normandie et de Bretagne, son action au sein de la "Flank Force" sur la Riviera en 1944-45, la place du *Richelieu* en Extrême-Orient en 1944 à 1945 et enfin la contribution de la Marine à la réduction des "poches" de l'Atlantique. "Les oubliés du bout du monde", les marins d'Indochine de 1941 à 1945, sont eux-aussi bien présents dans cet historique.

S'introduit dans la chronologie un chapitre sur la modernisation de nos bâtiments aux Etats-Unis (pour rétablir leur valeur militaire) en 1943 et 1944, avec l'évocation des problèmes de personnel causés par des recrutements FNFL mal contrôlés. Les historiques de la marine marchande, des sous-marins, de l'Aéronautique navale et des formations de la Marine aux Armées (en particulier le Régiment blindé de fusiliers

marins qui s'illustra au sein de la 2^e D.B. et le 1^{er} Régiment de fusiliers marins qui fit campagne en Italie puis en France de la Provence à l'Alsace) forment des chapitres particuliers.

A leur place dans l'ordre chronologique sont aussi traités les ralliements d'Alexandrie et des Antilles et la façon dont la Marine retrouva son unité dans la deuxième moitié de 1943. De même un chapitre est réservé à la Marine en Métropole (notamment aux réseaux de résistance qui prirent jour dans son sein) de novembre 1942 jusqu'à sa fusion à partir de l'été 1944 dans celle qui arrivait d'outre-mer. Quand il le faut, les auteurs indiquent les motifs pour lesquels les reprises de contact entre FNFL et "Barbaresques" (les marins relevant d'Alger) ne furent pas d'emblée chaleureuses. De même ils ne masquent pas les problèmes de réintégration des marins qui étaient restés bloqués en Métropole et exposent les solutions qui furent prises.

Un historique est de nature un peu sec. Ici chaque chapitre est suivi de un ou deux brefs témoignages qui viennent ajouter le pittoresque du "vécu" à la rigueur de l'exposé qui les précède.

Aussi dépassionné que peut l'être un ouvrage écrit par des témoins qui, en quelques mots de l'introduction, ont heureusement su dire ce qui, au cours de ces années difficiles, avait guidé leur comportement et inspiré leurs attitudes, ce livre utile sera précieux pour qui, au delà de la simple connaissance des faits, cherchera, à cinquante ans de distance, à pénétrer l'ambiance difficilement transposable d'une époque révolue.

La présentation est claire, les tableaux récapitulatifs abondants. Toutefois on regrettera quelques fautes de

typographie ou de montage et, si le cahier de photographies est bien intéressant, il est dommage que la relecture des légendes n'ait pas été assurée avec plus de soin car certaines d'entre elles pourront plonger l'historien futur dans la perplexité (qu'il se rassure, les machines du *Montcalm* étaient assez sûres pour que l'on n'ait jugé utile de lui prévoir des avions, mais il avait deux hydravions).

R. FRÉMY



GARRIGUE (Gérard), *Christophe Colomb, le Catalan. Les clés de l'énigme*. Éditions Confluences (66170 Millas), 1992, 368 p., 30 illustrations et cartes. 150 F.

Depuis, maintenant, plus de 500 ans, la nationalité de Christophe Colomb a fait couler beaucoup d'encre et alimenter bien des polémiques au sein des historiens. La majorité d'entr'eux prône une naissance génoise du "découvreur". Mais d'autres auteurs jouent les francs-tireurs, comme par exemple, le professeur portugais Augusto de Mascarenhas Barreto en soutenant la thèse d'un Christophe Colomb portugais (cf. *Marins et Océans III*, p. 220 et 221). Mais celui qui a, vraiment, marqué Gérard Garrigue fût, incontestablement, le péruvien Luis Ulloa, directeur de la Bibliothèque nationale de Lima. En effet, ce dernier publiait en 1927, à Paris, un ouvrage intitulé : *Christophe Colomb catalan* et arriva à la conclusion que si celui-ci était bien catalan cela expliquerait bien des contradictions et obscurités qui se manifestaient pour un Colomb génois.

Garrigue, séduit par cette vision des choses, a voulu aller, par lui-même, au

bout de cette thèse. C'est ainsi, qu'au long de 368 pages d'une réelle densité, il nous expose la version d'une naissance catalane de "l'amiral de la mer océane, vice-roi et gouverneur des îles". L'auteur met au service de ses lecteurs mais, peut-être aussi, de ses détracteurs son esprit d'analyse très poussé où suinte sa formation d'ingénieur. Il met, également, à profit sa connaissance de la langue espagnole et du Catalan pour "décortiquer", démonter, mettre en pièces, en un mot passer au crible les textes qui paraissaient authentiques, laissant les autres de côté dans un souci d'honnêteté, et pour montrer que son étude se veut aussi impartiale que possible. Son érudition, sa connaissance des lieux historiques et géographiques, son savoir sur l'histoire de la marine lui permettent de souligner les trois grands axes de sa réflexion :

- Christophe Colomb est d'origine noble, d'éducation monastique et marin dans l'âme.

- L'étude de sa vie, de sa famille et de ses aventures maritimes le conduisent à dire que le "découvreur" ait été un Catalan de Conflent, dans l'actuel département des Pyrénées-Orientales, issu d'une famille de commerçants et que son vrai nom ait été Jean-Christophe Colomer de Terreros et non Cristoforo Colombo.

- Enfin il considère que la thèse d'un Colomb génois a été manigancée par le roi Ferdinand V, meurtri depuis son enfance par la révolte des Catalans contre son père Jean d'Aragon, et ses inconditionnels (Fonseca et Boyl en particulier) pour l'empêcher, lui et ses héritiers de jouir des privilèges prévus par les "capitulations".

En réalité, le but de l'amiral était d'aller chercher l'or, à l'instar du roi

Salomon, pour reconquérir Jérusalem et reconstruire la maison Sainte car dans sa vie il fût, toujours, guidé par sa croyance religieuse et l'étude des textes bibliques.

En définitive que penser de cette argumentation ? On peut être impressionné par le juste équilibre qu'a réussi Gérard Garrigue entre les analyses qu'il fait de la vie du "découvreur", les lectures qu'il entreprend des documents de l'époque et des synthèses qu'il en retire. On peut être aussi séduit, globalement, par la version proposée mais, détient-on, pour autant, la vérité... ?

Dr Yannick ROMIEUX

Membre de l'Académie nationale de Pharmacie



GOMANE (Jean-Pierre), *L'Exploration du Mékong. La mission Doudart de Lagrée-François Garnier, 1866-1868*. L'Harmattan, 1994, broché, 287 p., bibliographie, index.

A l'ère du satellite, on a peine à croire qu'il y a seulement cent-trente ans, tout le nord-ouest de la péninsule indochinoise était encore *terra incognita* et que l'on ne savait rien du Mékong au-delà de Kratie. La situation géopolitique de la région n'en était pas moins déjà fort embrouillée mais l'auteur, dans son préambule, en dresse un état des lieux très clair. Vient ensuite la genèse : le haut-Mékong est-il navigable et où conduit-il ? La "Commission" créée pour répondre à ces questions est placée sous l'autorité du CF Doudart de Lagrée qui n'est pas un inconnu puisque c'est lui qui, trois ans

plus tôt, a arraché au roi Norodom la signature du traité de protectorat sur le Cambodge au prix de quelques coups de canon (... de salut). Les mobiles de l'expédition ? Un mélange classique de curiosité scientifique, d'arrière-pensées impérialistes et de soif d'aventure.

Le corps de l'ouvrage est naturellement consacré au récit de l'extraordinaire périple qui conduira l'expédition jusqu'en Chine où son chef meurt d'épuisement. Son second, le LV Francis Garnier, prend la courageuse décision de ramener sa dépouille en terre française. Il rejoint le Yangtse 300 km en amont du point extrême atteint par les explorateurs britanniques venant de l'est et rallie Saigon par Shanghai, deux ans après son départ. Le bilan de l'expédition, apparemment bien maigre, sera pourtant lourd de conséquences à long terme.

Indépendamment de sa richesse historiographique, l'ouvrage est intéressant par l'analyse psycho-sociologique du groupe humain hétéroclite (trois officiers de marine d'âges très divers, deux médecins, un jeune civil au statut incertain, deux ou trois matelots et une poignée d'auxiliaires annamites) qui composait l'expédition, soudé seulement par l'"Arrêté sur le service à bord" qu'on lui a donné comme charte. Naturellement, l'auteur s'attarde plus longuement sur le chef de l'expédition et son second, et sur leur "querelle posthume", artificielle et orchestrée par des tiers car Garnier est irréprochable. De cette analyse critique, on ne peut pas s'empêcher de garder le sentiment que la personnalité de Garnier dépasse largement celle de son chef. Ce personnage hors du commun, d'une énergie prodigieuse, était comme par hasard

toujours là où il se passait quelque chose. Rayé du tableau d'avancement en 1871 pour avoir protesté contre la capitulation de Paris, il avait onze ans plus tôt participé à la marche sur Pékin et assisté au sac du Palais d'Été qui lui avait laissé "*une impression de dégoût et de honte*". Cet authentique visionnaire désapprouvait la politique de la France envers la Chine. Il préconisait au contraire une entente avec ce pays pour l'aider à mieux résister au pillage par les grandes puissances. Les circonstances de sa mort tragique ont fait le reste et le mythe Garnier occultera très vite la part de renommée qui revient à Doudart de Lagrée. Le livre de J.-P. Gomane remet les choses en place avec une rigoureuse objectivité.

J.-J. BALLY



GUILLERM (Alain), *Fortifications et Marine en Occident. La Pierre et le Vent*. Préface de Fernand Braudel. L'Harmattan, 1994, broché, 275 p., bibliographie, illustrations.

Publié en 1985 par Arthaud, ce livre devenu introuvable est réédité sans retouches, mais le titre et le sous-titre ont été cette fois-ci intervertis car le très beau raccourci qu'est *La Pierre et le Vent* était apparu un peu sibyllin au grand public.

En simplifiant à l'extrême, disons qu'il s'agit d'une thèse sur l'analyse des variants et des invariants dans l'art de la guerre, analyse volontairement limitée aux deux aspects que sont les fortifications au sens large (la dissuasion nucléaire en est la forme moderne) et la puissance navale (le "*Sea Power*" de

Mahan). Ce qui en fait l'originalité, c'est qu'à la différence des innombrables théoriciens qui ont traité ces sujets de manière abstraite en négligeant trop souvent les liens concrets entre stratégie et technique, Alain Guillerme ne perd jamais de vue les interactions entre les doctrines et les armes, depuis les trimères de la Grèce antique jusqu'aux sous-marins nucléaires, et de la Grande Muraille jusqu'à la ligne Maginot. Encore faut-il en être capable. Cette approche suppose en effet une connaissance encyclopédique de l'histoire en général, de l'histoire de l'art de la guerre en particulier, et plus encore de l'histoire des armes depuis les temps les plus reculés jusqu'à l'époque actuelle. Mahan lui-même ignorait presque tout de la marine antique, observe l'auteur. Quant aux théoriciens modernes de la stratégie, dit-il, ils oublient trop souvent que la puissance navale n'est pas "une force désincarnée" et qu'elle ne peut prétendre faire triompher ses lois éternelles qu'à la condition de rester à la pointe du progrès dans tous les domaines.

Alain Guillerme regarde le monde au travers d'une paire de jumelles dont un objectif, braqué sur les événements, est net jusqu'à l'infini (c'est la longue durée). Le champ de l'autre objectif est assez large pour observer par le menu toutes les technologies de l'histoire militaire. Il fusionne les deux images, zoome avec virtuosité dans les deux sens et nous livre ses réflexions.

La première caractéristique d'une œuvre de qualité est qu'elle résiste au temps. En dix ans, le livre d'Alain Guillerme n'a pas pris une ride. L'auteur s'est contenté d'y ajouter une nouvelle introduction dans laquelle, entre autres, il fait le point du nouveau rapport de

force sur mer entre l'Amérique et la CEI. Il note que l'*US Navy* est en situation plus favorable qu'il y a dix ans, bien qu'affaiblie, victime de l'incapacité congénitale des marins de tous les pays à faire valoir l'importance du *Sea Power*.

Ce livre est un constat sur le passé. Il mériterait un prolongement vers le futur et ses incertitudes. Le général américain Collins Powell déclarait récemment que des six crises qu'il a eu à gérer en tant que chef d'état-major interarmées, aucune n'avait été prévue par ses analystes. La boule de cristal ne fonctionne plus. Les technologies sont en pleine révolution au point que si les budgets militaires américains sont en chute libre, c'est en partie parce que tout crédit voté actuellement ne peut servir à produire que des matériels dont on sait déjà qu'ils sont périmés. La recherche en revanche fuse dans tous les azimuts sans que personne ne sache encore ce qui aboutira. Et si les États-Unis, comme c'est prévisible, renoncent à gendarmiser le monde autrement que pour défendre leurs intérêts propres, qui se chargera de mettre un frein à la macro-délinquance internationale ? Sur mer, l'invention diabolique des Zones d'intérêt économique exclusif est à elle seule une gigantesque poudrière.

À l'aube d'une nouvelle ère de l'histoire du monde qui risque de nous faire regretter la simplicité de la Guerre froide, souhaitons qu'Alain Guillerme s'essaie maintenant à la prospective. Puisqu'il se dit "pacifiste", il a le devoir de mettre son immense culture historique et technique au service de la paix future en nous aidant à voir plus clair dans ce qui nous attend pour mieux nous préparer à y faire face et à éviter le pire.

Note : C'est la parution de ce livre il y a dix ans qui a engendré le séminaire "Stratégie navale et Dissuasions" ou se rencontrent amiraux, sociologues et historiens.

J.-J. BALLY



KOBURGER (Jr., Charles W.), *La France et sa Marine, 1940-1942. The Cyrano fleet*. Paris, Nouvelles Éditions latines, décembre 1994, 250 p. (dont 3 de bibliographie), 6 intercalaires de 4 p. pour 41 photographies.

Cet ouvrage a paru en édition originale chez *Prayer Publishers*, à New York en 1989. Une note liminaire indique que "il a été traduit de l'Américain par un groupe d'officiers de marine qui, sous des aspects différents, ont été au contacts des événements ici décrits et qui, dans leur carrière, ont eu à travailler en liaison étroite avec l'*US Navy* ou la *Royal Navy*. Ils laissent évidemment à l'auteur la responsabilité du titre qu'il a donné à son ouvrage, comme de la relation qu'il a faite des événements évoqués." Tel quel, ce livre n'apportera rien de nouveau dans la connaissance des faits aux Français bien informés. Par contre il est révélateur de l'état d'esprit avec lequel étaient présentés jusqu'à présent le comportement et les actions de la flotte française du printemps 1940 à novembre 1942 ; et c'est justement cet état d'esprit que l'auteur entend ici réformer. En effet, titulaire d'une maîtrise en sciences physiques et en histoire, consultant international sur les questions maritimes, le capitaine de vaisseau en retraite Koburger avait il y a quelques années profité d'un stage d'été de langue française à Dijon pour

lire "un certain nombre de livres d'histoire sur la Marine française dont la plupart n'étaient pas disponibles aux États-Unis." Il dit avoir découvert alors avec surprise que "l'histoire qu'il lisait dans les livres français n'était pas celle de nos livres anglo-saxons ni la Marine française celle qu'il avait connue". D'où cet ouvrage pour (p. 16) essayer "d'informer les Anglo-Américains sur ce qu'ils peuvent ne pas comprendre de l'attitude de la Marine française pendant ces deux années critiques."

Mais pourquoi ce titre ? Parce que (p. 195), "Comme *Cyrano*, la Marine avait servi avec honneur, péri avec dignité, et méritait mieux de l'histoire"... "Cette « *Cyrano fleet* », dit-il encore (p. 21) mérite une bien meilleure réputation que celle qu'on lui a faite. Et nous devons en être conscient".

Le lecteur va alors suivre ce projet par la description donnée des faits et événements et dans celle des comportements de cette Marine dans les circonstances adverses dans lesquelles les Alliés anglo-américains ont fait la faute de la plonger. Mais il prendra sans doute plus d'intérêt à l'ensemble des réflexions de l'auteur sur le rôle joué par la Marine pour "conserver l'unité de l'Empire" et sur ce qu'elle était une "fleet in being" d'un poids politique indéniable pour la France elle-même, pour les Anglo-Américains et pour les Allemands.

On pourra noter aussi le soin apporté par le CV Koburger à cerner la personnalité de l'amiral Darlan – "Homme du Destin manqué" – dont il termine le portrait en écrivant (p. 188) : "Les Français l'ont réhabilité. Pourquoi pas nous ?".

R. FRÉMY



MARCUS (Claude), capitaine de vaisseau et BARON (Cristina), *Vigilance. Les frégates Floréal*. Éditions Addim (6 rue St Charles, 75015 Paris), novembre 1994, 95 p. 23 x 29, 135 photographies couleur (dont 12 en pleine page), 4 planches couleur dessinées par le CV (h.) André Lambert, 1 dépliant (l : 84 cm x h : 27,5 cm) donnant, sur une face, le plan des formes et sur l'autre, une vue de profil et les plans d'ensemble aux ponts 01, 02, 03 et 04.

Floréal, Prairial, Nivôse, Ventôse, Vendémiaire, Germinal, six frégates entrées en service la première à la fin de 1991 et la dernière au début de l'automne 1994. Elles sont destinées à servir dans des zones à risques limitées pour des actions principalement de surveillance et de vigilance en particulier dans les eaux baignant nos DOM-TOM et dans les zones économiques exclusives qui leur sont éventuellement rattachées, leur hélicoptère leur donnant des possibilités d'intervention dans un rayon d'une centaine de kilomètres autour d'elles.

Ce bel album fixe pour l'historien tant la démarche révolutionnaire de la genèse de ces bâtiments de 2 600 tonnes que leurs caractéristiques de coque, d'emménagements, de propulsion, d'équipements et de systèmes d'armes. Il y trouvera aussi la façon dont ont été menés leur construction aux Chantiers de l'Atlantique à St Nazaire et leur armement à l'arsenal de Lorient. Il y verra aussi comment sont organisées les activités de l'équipage au mouillage et à la mer (voir en particulier la double page 56-57 "Carnet de tranches" d'André Lambert). L'ouvrage s'achève par une mise en situation de ces belles frégates dans leurs zones d'action telles

qu'à su les saisir avec art l'œil des meilleurs photographes.

R. FRÉMY

Nota : Le capitaine de vaisseau Marcus a été le premier commandant de la première de ces frégates.

MORAREAU (Lucien), *"L'aéronautique navale française de septembre 1939 à juin 1940"*, 1^{er} numéro hors série du magazine *Avions* (collection dirigée par José Fernandez et Michel Ledet), Edition Dela Presse (39 rue Aristide Briand, 62200 Boulogne-sur-Mer), 112 pages, 21 x 29, 175 photographies et, hors texte, 39 "profils couleurs". 145 F. port inclus.

Précédé d'un exposé de l'organisation et de l'état de notre Aéronautique navale à la veille de la déclaration de guerre (bases, formations et leurs matériels) et suivies de tableaux donnant l'état de cette aéronautique à la signature de l'armistice, celui de ses victoires et celui de ses pertes, se succèdent les présentations des formations : escadrilles de surveillance, de bombardement en piqué, de chasse, de bombardement et d'exploration ; flottille du *Commandant Teste* ; escadrilles de torpillages ; hydraviation embarquée ; unités écoles, d'entraînement et de servitude. Des dates, des faits, des chiffres donnés sans fioritures comme dans un journal de campagne : pour chaque formation, on aura ainsi le type et le nombre d'appareils armés et en volant de fonctionnement, et les faits marquants de son activité : missions, engagements, mouvements, redéploiements.

Avec le nombre et la variété de ses illustrations et la précision de leurs

légendes, sans compter l'agrément des "portraits", ce document, si succinct soit-il, sera bien utile à tous ceux qui voudront rechercher une information précise sur notre aéronautique navale pendant la Campagne de France.

R. FRÉMY

MOULIN (Jean), *Les croiseurs de 7 600 tonnes*, préface de Jean-Labayle-Couhat, Marines Editions et Réalisations (70 Bd de Brou, 01000 Bourg-en-Bresse), octobre 1993, album 21 x 27, 256 pages, 160 photographies, 20 plans et cartes et *in-fine* un cahier de 36 pages de plans au 1/500^e (vues d'ensemble, installations principales, matériels majeurs).

Directement issus des accords de la Conférence de Londres de 1930, les six croiseurs de 7 600 tonnes types *La Galissonnière* entrés en service entre le 29 octobre 1936 et le 4 décembre 1937 ont marqué la mémoire de notre Marine. Élégants, rapides (35 nœuds aux essais, 36 même pour le *Gloire* et *Montcalm*), doués d'une bonne allonge, avec leurs trois tourelles triples de 152 à gerbes colorées, leurs quatre affûts doubles de 90 CA, leurs hydravions embarqués (catapulte sur la tourelle III), ils étaient, comme croiseurs légers, d'un modèle qui a marqué leur époque. On appréciera donc l'album que leur consacre ici Jean Moulin dont on connaît la passion pour l'histoire des bâtiments de guerre de notre époque ou de celle qui la précède immédiatement. On trouvera dans cet ouvrage la genèse de leur programme, les caractéristiques techniques qui avaient été retenues, la description de leurs instal-

lations et de leur équipements, les modifications subies au cours de leur existence et les faits marquants qui ont marqué le déroulement de leurs carrières depuis leur mise en chantier jusqu'à leur condamnation.

La Galissonnière, Jean de Vienne et *Marseillaise* formèrent la 3^e division de croiseurs, *Georges Leygues*, *Gloire* et *Montalm* la 4^e. Faut-il rappeler que les unités de la 3^e DC connurent le sort tragique du sabordage de Toulon le 27 novembre 1942. De son côté, après une croisière très remarquée en Océan Indien et en Extrême-Orient en 1938, la 4^e DC, dont on avait vu le *Montcalm* en mer de Norvège en mai 1940 et qui avait été engagé en septembre suivant dans l'affaire de Dakar, vit en 1943 ses bâtiments modernisés (radars et DCA) aux Etats-Unis. Après avoir pris part aux débarquements de Corse, d'Italie, de Normandie et de Provence, ceux-ci rendirent ensuite d'inappréciables services tant dans les eaux métropolitaines qu'en Indochine, et jusqu'en 1956 à Suez, à la veille de leur retrait du service actif. Le *Montcalm* survécut jusqu'en 1969 comme ponton affecté aux Ecoles à Toulon.

Tel quel, on peut considérer cet ouvrage comme un utile document de bibliothèque pour qui s'intéresse à l'histoire maritime contemporaine et à la constitution des forces qui y tracèrent leur sillage.

R. FRÉMY

RIFFAUD (Claude), *La Crique de l'Or*. Roman, Presses de la Cité, 1994, broché, 583 p. 130 F.

La Guyane ? Un marécage grouillant de serpents, de sangsues, de rats, de

crocodiles, de singes hurleurs, d'araignées venimeuses, de requins, de piranhas, bref de tout ce que le Créateur a inventé pour rendre la vie impossible, à peine agrémenté de papillons géants et de perroquets fluos. La faune humaine ne vaut guère mieux : planteurs créoles rapaces et cruels, esclaves résignés ou marrons, retournés à l'état sauvage, sbires du Royal Saintonge pour faire régner l'ordre, et un père jésuite exilé des Réductions du Paraguay qui voudrait bien les ressusciter dans une version locale. Ajoutez-y le Vomito negro et son vecteur, *Aedes Aegypti* et servez chaud, très chaud, arrosé de pluies torrentielles et de poudre d'or, l'or qui ronge les âmes.

C'est dans cet enfer que Choiseul expédie de France en 1763 pour les installer à Kourou, des milliers d'immigrants à qui l'on a fait miroiter l'Eldorado de la "France Équinoxiale". Rejetés par les habitants de Cayenne, décimés par la faim et la maladie, une poignée d'entre eux seulement survivront. Le gros livre de Claude Riffaud est l'histoire romancée de cet échec retentissant, un de plus dans la longue série des essais avortés de colonisation de la Guyane. Il y en aura bien d'autres avant que Kourou ne trouve une autre vocation.

Dans ce tourbillon de mort, l'idylle qui se noue entre un galérien évadé et une riche créole est la seule note d'espérance. L'amour est le seul vainqueur. L'amour dont le Créateur a voulu qu'il triomphe toujours pour que Sa roue mystérieuse continue de tourner.

Un récit vigoureux, à lire d'un trait.

J.-J. BALLY

ROCHAS (Yves), *Pour en savoir plus sur Mers-el-Kébir. L'agonie de notre dernière grande marine*. Paris, Éditions Lettres du Monde (142 Fbg St Antoine, 75012), décembre 1993, 280 p. (dont 2 de bibliographie).

Déconcerté par le rideau tiré dans l'histoire officielle en France depuis plus de cinquante ans sur l'affaire de Mers-el-Kébir, l'auteur a cherché à savoir le pourquoi de cette attitude.

Pour y parvenir, il lui fallait d'abord reconstituer les faits. Ce sera l'objet de la première partie (190 pages) introduite sous le titre "*La guerre navale Anglo-française*". Y seront tour-à-tour traités la genèse, puis le scénario envisagé, et enfin ce qui s'est réellement passé et avec quels hommes aux postes de responsabilité. Un chapitre est consacré à un examen critique de la façon dont certains auteurs anglais et d'autres français ont présenté et interprété les faits.

Au fil de ses propos, Yves Rochas s'attache à faire ressortir combien l'article 8 (sort de la Flotte française) de la convention d'armistice a été l'objet de malentendus générateurs de doutes, mais que, au-delà, il y avait bien propos délibéré de Churchill de détruire la Flotte française, cette opération devant apparaître aussi comme un gage vis-à-vis des États-Unis dont Churchill recherchait désespérément l'appui.

Dans la deuxième partie, plus brève (73 pages), sous le titre "*La guerre franco-française*", Yves Rochas va exposer quelles sont, à son avis, les raisons du voile jeté en France sur Mers-el-Kébir et sur ses suites. Il relève les contre-vérités qui ont pu être proférées ou les amalgames qui ont pu être forgés, écrivant : "*Mers-el-Kébir est, de cette guerre, une des*

grandes désinformations qui, nourrie dans le terreau de la guerre franco-française, s'est durablement enracinée".

De nombreuses citations de documents ou d'extraits d'ouvrages viennent à l'appui des descriptions de la première partie et des thèses soutenues dans la deuxième.

R. FRÉMY



VALLAUX (François), *Mangareva et les Gambier*. Papeete, ministère de l'Éducation de la Polynésie française, 205 p., 21 x 29,7, 90 illustrations (la plupart en couleurs) dont 10 cartes et plans. 247,50 F à la Maison de Tahiti et des Îles (28 boulevard Saint Germain, 75005), unique distributeur pour la Métropole ; 7 500 F. CFP à l'ETAG à Papeete.

Nul n'était plus qualifié que l'amiral Vallaux pour écrire cette histoire des Gambier où il a fait de nombreux séjours. En outre, son alliance par mariage avec une des plus connues des familles de l'archipel, lui a donné accès à bien des sources qu'un autre eût pu moins facilement aborder.

L'histoire de Mangareva et de ses îles sœurs est assez singulière. Restées à l'écart des navigateurs jusqu'à ce que Wilson les relevât en 1797, leur donnant leur nom et laissant au point le plus élevé de Mangareva, le mont Duff, celui de son bateau ; touchées à la jointure des années 1825-1826 par Beachy qui consacra trois semaines à leur exploration, ces îles vont voir leur destin prendre un tour inattendu à partir du jour où, en 1834, et faute d'autre but, débarquèrent sur l'île d'Aukena, voisine de Mangareva, trois prêtres de la congrégation de Picpus.

En 1836, le roi Maputeoa se fait baptiser, entraînant son peuple derrière lui. Bientôt, sous l'impulsion de Mgr. Roucouze, les Gambier deviennent la plaque tournante du catholicisme en Océanie. En 1860, avec le code mangarévien élaboré par le P. Laval (débarqué parmi les trois premiers et qui consacra trente-sept ans de sa vie aux Gambier), l'archipel est comme un nouveau Paraguay.

Si, en 1844, le Roi avait bien placé ses possessions sous le protectorat de la France, les relations avec le gouverneur des Établissements français d'Océanie et avec le pouvoir central seront parfois tumultueuses, en particulier quand, en 1887, Paris exigea le retrait du code mangarévien et le retour aux lois de la République ; et aussi, à la fin du XIX^{ème} siècle lors de la querelle de l'enseignement.

En même temps, les îles sont tombées dans un marasme qui devait durer longtemps : dépopulation (de 2 400 à moins de 600 en cinquante ans, beaucoup à cause de l'émigration vers Tahiti), déclin du commerce de la nacre et de celui du café, rareté et irrégularité des liaisons maritimes. De son arrivée à Mangareva en 1887 à la date de sa mort en 1944, la forte personnalité du P. Vincent Ferrier aida les habitants "à vivre pour survivre".

Finalement, c'est le Centre d'expérimentation du Pacifique qui, en installant dans l'Archipel une station d'observation puis en y construisant en 1967-68 une piste de recueil pour ses avions, sortit les Gambier de leur isolement et, une fois la piste ouverte au trafic aérien civil, déclencha leur renouveau. Mangareva s'est reboisée, la perliculture s'est implantée avec succès, la

population est remontée à près de 600 habitants, les écoles accueillent pas loin de 200 enfants et les Frères de Picpus ont ouvert un centre de formation professionnelle.

Après cette vision encourageante, l'ouvrage propose un répertoire biographique de quelques deux cent "Mangaréviens et ceux qui les ont approchés" remarquables par la trace qu'ils ont laissée dans l'histoire des Gambier.

R. FRÉMY

Nota : Un article de l'amiral Vallaux paru dans le n° 166 (janvier 1995) de la revue *Marine* sous le titre "Les marins français aux Gambier", fournit un bon condensé de l'histoire des Gambier au XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème}.



VAN HILLE (Jean-Marc), *Charles-Henri d'Estaing, amiral de France et franc-maçon (1729-1794)*. Éditions Challenges d'aujourd'hui (4 allée Didier Daurat, 94550 Chevilly-Larue), 4^e trimestre 1994. 185 p. dont 32 d'annexe et 3 de sources et bibliographie, plus un cahier de 8 pages (principalement personnages).

On sait combien l'amiral d'Estaing fut un personnage discuté. Jean-Marc Van Hille aborde sa biographie sous un angle inhabituel : "Louvoyer – dit-il – entre son itinéraire de marin et celui de franc-maçon n'a pas toujours été facile, d'autant qu'il n'a jamais fait preuve d'une conviction maçonnique remarquable".

A vrai dire, à lire cette biographie, on ne voit pas que les péripéties de l'existence de Charles-Henri d'Estaing aient été de quelque façon influencées par sa fréquentation des loges, ni que son

comportement en ait été à un moment ou à un autre modifié. L'intérêt majeur de l'ouvrage est de sortir l'image de l'amiral d'Estaing du carcan "plus brave que marin" et de montrer comment et pourquoi il aura provoqué autant d'animosité, de jalousie, voire de haine – au point d'être envoyé sur l'échafaud – malgré ses prises de position humanitaires en faveur de ses marins, et des esclaves, ou sa générosité envers sa famille et ses équipages à qui il laissait ses parts de prises.

Cette biographie est assortie d'une annexe "Marine et franc-maçonnerie - 1750-1830", sorte d'exploration dans les loges des ports et de Paris qui amènera son auteur à conclure que "le marin franc-maçon est atypique" et que "au cours des quelques deux cents années que dura sa présence à un niveau significatif dans la Marine, la franc-maçonnerie n'y constitua jamais en l'état".

R. FRÉMY



VARACHAUD (Marie-Christine)¹, *Le Père Houdry, S.J. (1631-1729). Prédication et pénitence*, Paris, Beauchesne, "Théologie historique" 94, 1993, un volume de 445 pages

Prédicateur durant une trentaine d'années, Vincent Houdry s'est appliqué par la suite à élaborer une certaine théorie de ce ministère, mais selon une perspective et une intention pratiques explicitement affirmées. En fonction surtout, quoique non pas exclusivement, de sa *Bibliothèque des Prédicateurs* (16 tomes, 1701-1725), M.-C. Varachaud a composé une thèse reprise dans l'ouvrage que voici.

On appréciera dans ce travail, outre une consciencieuse objectivité, le discernement qui s'affirme au plan des interprétations ponctuelles comme à celui des observations d'ordre théologique et spirituel. L'auteur a pratiqué avec tenacité une méthode quantitative qui l'amène à comptabiliser les résultats de ses investigations en des tableaux fort précis. Il convient de noter, à cette occasion, l'ingéniosité des procédés typographiques; les défaillances sont rares en ce domaine. L'utilisation des données statistiques induit des jugements affinés et bien fondés. Une documentation suffisante fournit au lecteur l'essentiel de ce qui peut lui rendre service : identification d'auteurs, dates, etc. ; il disposera aussi de bons index.

H. de GENSAC s.j.

1. M^{lle} Varachaud est l'auteur d'un récent article sur *Les Aumôniers de Marine*.



WARD (Commander "Sharkey", DSC, AFC, RN), *Sea Harrier over the Falklands. A Maverick at War*. Annapolis, Naval Institute Press, 1992, ISBN 1-55750-756-2. Relié, 298 p., index, 28 \$.

Plus riche d'enseignements que la guerre du Golfe, mais longtemps occultée pour cause de non conformisme et faute d'information précises*, la guerre des Malouines renaît de ses cendres avec deux témoignages de premier ordre, tous deux publiés en 1992 comme si un délai de dix ans avait été imposé à leurs auteurs. Après *One Hundred Days* (les mémoires de l'amiral Woodward qui commandait la *task-force* britannique), *Sea Harrier Over the Falklands* est la réponse du berger à la

bergère. Le Cdr Ward qui commandait la flottille de *Sea Harrier* embarquée sur l'*Invincible* règle ses comptes avec son amiral, coupable à ses yeux d'avoir mal utilisé ses avions, et accessoirement avec la RAF qui cherche depuis toujours à faire supprimer la *Fleet Air Arm*.

Son livre ne couvre que les aspects aériens de la campagne où une vingtaine de *Sea Harrier* ont largement surclassé les quelques 200 chasseurs argentins qui leur étaient opposés. S'ils n'ont pas réussi à leur interdire le ciel, c'est en partie déclare le Cdr Ward parce que l'amiral (un sous-marinier) et son état-major les ont souvent mal employés, par ignorance et par manque de foi. Il le démontre à longueur de pages. La perte du *Sheffield* par exemple est directement imputable, selon lui, à une faute tactique. Au total, ce livre, qui analyse presque minute par minute le déroulement de la bataille aérienne, est un véritable traité pratique de défense aérienne à la mer. Les spécialistes les plus chevronnés de cet art difficile y trouveront certainement de quoi s'instruire.

La fameuse journée du 2 mai où l'amiral Woodward se sent pris en tenaille entre le *General Belgrano* au sud-ouest, que le SNA *Conqueror* tient péniblement au contact, et le porte-avions *Veinticinco de Mayo* qui est quelque part au nord-ouest mais que les SNA *Spartan* et *Superb* ne sont pas parvenus à localiser, prend une coloration nouvelle lorsque l'on apprend que c'est un *Sea Harrier* de l'*Invincible* qui, sur initiative du Cdr Ward, a découvert la *task-force* argentine après une reconnaissance de nuit en solo à 250 Nautiques.

Que faisait donc la RAF ? Les querelles interarmées sont au Royaume-Uni plus feutrées et plus courtoises que dans

d'autres pays mais elles y sont aussi vives. Prise de panique à l'idée que la *Navy* risquait de gagner seule cette guerre, et qui plus est grâce aux avions de la *Fleet Air Arm*, la *RAF* a envoyé à trois reprises un *Vulcan* bombarder Stanley. Le Cdr Ward calcule que cette opération extraordinaire au plan de la logistique de ravitaillement en vol a coûté au total 7 400 000 litres de carburant. Une seule bombe, sur les 63 lancées, a touché le bord de la piste qui a été réparée dans les 24 h. Lorsqu'à la fin des hostilités l'*Invincible* détache à terre trois *Sea Harrier* avec neuf mécaniciens, c'est pour découvrir que la *RAF* a mis en place un *Group Captain*, quatre *Squadron Leaders* et 400 hommes (relevés toutes les trois semaines) pour ses six *Harrier GR3*. Quand vient le moment de distribuer les médailles, la *RAF* présente une liste plus longue que celles réunies de la *Navy* et de l'*Army*. Mais elle a si bien orchestré sa campagne d'intoxication qu'elle a réussi à faire croire à l'opinion que c'est elle qui avait gagné la guerre. Plus tard, elle a fait construire à prix d'or à Stanley une piste de 2 400 m qui donnerait aux Argentins un avantage décisif en cas de nouvelle tentative.

Il est de bon ton, en France, de refuser aux trois *Invincibles* de la *Royal Navy* l'appellation de porte-avions à part entière **, sous prétexte qu'ils mettent en œuvre des "aéronefs à décollage court et atterrissage vertical". Pourquoi ce racisme envers un avion qui a le seul tort de se passer de catapultes et de brins d'arrêts, et qui, avant les Malouines, avait déjà démontré sa supériorité en combat tournoyant face aux *F-14*, *F-15*, *F-16* et *F/A-18* ? Contre

un adversaire de qualité, les *Harrier* ont abattu pendant cette campagne 31 avions argentins sans subir eux-mêmes une seule perte en combat aérien. A l'époque pourtant, le radar *Blue Fox* était aveugle sur terre en veille vers le bas. Mais ils ont fait bien d'autres choses : bombardement à haute et basse altitude, appui-feu, lutte anti-surface et même, on l'a vu, reconnaissance. Quel "vrai porte-avions" aurait pu faire ce qu'a fait l'*Invincible* qui, pris dans la brume, a ramassé un avion de nuit par visibilité nulle en pointant un projecteur vers le ciel ? Quel "vrai chasseur" serait descendu lentement à la verticale le long de ce fil d'Ariane, sans rien voir, jusqu'au contact des roues sur le pont ?

* Il a fallu attendre douze ans pour apprendre (*US Navy Proceedings*, avril 1994, p. 123) qu'un sous-marin argentin avait attaqué à la torpille le porte-avions *Hermes*. D'autres zones d'ombres subsistent. Aucun des deux livres cités ne mentionne par exemple que faute d'avions de guet aérien, des hélicoptères *Sea King* ont été hâtivement équipés d'un radar *Searchwater* ventral, rétractable. (En 1994, les mêmes *Sea King* équipés du même radar continuent d'assurer la même mission). On se demande enfin pourquoi les radars argentins installés dans l'Archipel n'ont pas été détruits.

** On se souvient que la *Royal Navy* elle-même, par crainte de heurter de front l'hostilité de la *RAF*, avait fait construire le premier *Invincible* sous le nombre de "Through deck cruiser" (croiseur à pont continu). Dites plutôt "Sea through carrier" (porte-avions transparent) ironisait la *RAF* qui n'était pas dupe.

J.-J. BALLY

AGENDA

Manifestations d'hier et de demain

7 mars-31 mars 1995 : **Paris**, Mairie du VI^e arrondissement, 78 rue Bonaparte. Exposition : *Les Grandes heures de la Marine à travers ses documents*. Inaugurée par J.P. Lecoq, maire du VI^e arrondissement et le contre-amiral Kessler, chef du Service historique de la Marine. Dans le cadre de cette exposition ont été prononcées deux conférences. Le 9 mars : *La Bataille de l'Atlantique* par le vice-amiral d'escadre Chaline, et le 15 mars : *Les marins et le VI^e arrondissement* par Etienne Taillemite, conférence suivie d'un concert donné par l'ensemble instrumental de la Musique des Equipages de la flotte de Toulon. (La rédaction, informée de cette manifestation le 1^{er} mars 1995, regrette beaucoup de n'avoir pu en informer nos abonnés dans le n° semestriel d'octobre 1994. Heureusement, les cartons d'invitation -et les auditeurs- ont été très nombreux).

15 mars-8 mai : **Musée de la Marine, Palais de Chaillot**, exposition Pasquier, inaugurée par M. le ministre d'Etat F. Léotard et le contre-amiral Francois Bellec.

16 mars-22 mars : **Paris, Porte de Versailles**, 15^e Salon du Livre

7 avril : **Rochefort**, conférence du Dr Pierre Navarranne : *Nos médecins de marine pendant la guerre d'indépendance américaine*.

7-8 avril : **Les Vieilles Forges (Ardennes)**, colloque organisé par le Professeur Maurice Vaïsse : *Les occupations de 1814 à 1940*.

4 février-30 avril : **Dunkerque**, exposition *Regards d'Anita Conti sur la guerre de mines à Dunkerque*, Musée portuaire, 9 quai de la citadelle, Dunkerque.

18-20 mai 1995 : **Boulogne-sur-Mer**, colloque *La pêche en Manche et en Mer du Nord et l'Histoire maritime (XVIII^e-XX^e siècle)*, à l'initiative de Patrick Villiers, professeur à l'université du Littoral et de M. l'administrateur général des Affaires maritimes Guy Marchand.

18-20 mai : **université de Caen**, *Les Renaissances de 1945*.

19-21 mai : **Verdun**, colloque organisé par J.-F. Pernot : *La fortification*.

13-16 juillet : **Concarneau**, Salon du Livre maritime. Présidente du jury : Irène Frain.

20-26 août 1995 : **Québec, Canada**, XIX^e colloque de la Commission internationale d'Histoire militaire comparée. Thème : *Le maintien de la paix*. Responsable : Serge Bernier (Canada). Quatre communications françaises : Professeur René Pillorget ; Olivier Forcade ; François Pernot. Une seule conférence maritime : Michèle Battesti, *Les opérations extérieures de la Marine de Napoléon III*.

27 août-3 septembre : **Montréal, Canada**, XVIII^e Congrès international des Sciences historiques. Conférences maritimes dans le cadre de la Commission internationale d'Histoire maritime: Michel Vergé-Franceschi, *Les ports de guerre français aux XVII^e-XVIII^e siècles*.

21-23 septembre : **Marseille**, colloque international organisé par la Délégation régionale Méditerranée : *Méditerranée, mer ouverte (de la fin du XV^e siècle à l'aube du XXI^e siècle)*. Contact : Louis Durtèste et Christiane Vilain-Gandossi.

23-29 octobre : **Aix-en-Provence**, 120^e congrès des Sociétés historiques et scientifiques, (contacter CTHS, 173 Bd Saint-Germain 75 006 Paris, 40 65 76 05). Notamment : 1^o *Les apports récents de l'archéologie à la connaissance de l'Histoire de la construction navale antique et médiévale en Méditerranée* : contacter Eric Rieth, responsable. 2^o *L'homme préhistorique et la mer*.

25-27 octobre : **Annapolis, USA**, colloque : douzième symposium d'Histoire navale, History Department, US Naval Academy, Annapolis Maryland 21 402-5044, tél : 410-293-6376. Contact : William B. Cogar, Director. Thème : *Naval education and training*. Une conférence maritime française : Michel Vergé-Franceschi, *La formation des officiers de marine français de 1763 à 1783*.

5-6 décembre : **Paris, Institut catholique**, colloque organisé à l'initiative de Christian Buchet avec la collaboration du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritime du CNRS/Musée de la Marine/Paris IV-Sorbonne : Thème : *L'homme, la santé et la mer*. Contact : Christian Buchet.

Fin octobre 1996 : **Nice**, 121^e congrès des Sociétés historiques et scientifiques. Notamment: *La préhistoire française et la Méditerranée occidentale*.

Séminaires de recherche

I - Science, technologie et société maritimes XVI^e-XIX^e siècles

sous la direction de Jean Meyer et André Zysberg

Conférences qui ont été prononcées ou qui le seront prochainement

- 28/10/1994 : J. MEYER, *L'épave romaine de Mahdia*.
04/11 : J. JUST-GALLOWAY, *La vie à bord des marins de Henri VII Tudor (1485-1509)*.
18/11 : G. ROMERO, *L'affaire Strozzi. Septembre 1551*.
02/12 : F. BELLEC, *La navigation chinoise jusqu'au XV^e siècle*.

- 09/12 : B. CAILLETON, *Les chantiers navals de l'Amirauté de Nantes. 1738-1790*
16/12 : F. PERENNES, *Les chevaliers de Malte dans la marine du roi au XVII^e siècle*.
06/01/1995 : M. GUEROUT, *Contribution de l'archéologie sous-marine à l'étude de la traite des esclaves*.
13/01 : L. FIOLEAU, *La réglementation des coffres à médicaments, des origines à la fin de la marine à voile*.
20/01 : D. CONFOLENT, *La pêche à Granville de 1900 à 1945*.
27/01 : A. BERBOUCHE, *L'œuvre judiciaire du maréchal de Castries, secrétaire d'Etat de la Marine et des Colonies du roi Louis XVI (1780-1787)*.
03/02 : M.-F. HUYGUES DES ÉTAGES, *Les collections de plans au musée de la Marine : du plan de maître constructeur aux archives de chantier de construction navale*.
10/02 : J. JUST-GALLOWAY, *Des administrateurs polyvalents : les-inspecteurs des vaisseaux royaux de la première marine Tudor (XV^e siècle)*.
17/02 : P. NIAUSSAT, *Les médecins et pharmaciens-chimistes de la Marine, explorateurs de l'Afrique noire au XIX^e siècle*.
03/03 : M. FONTENAY, *Le commerce des Occidentaux dans les Echelles du Levant à la fin du XVII^e siècle*.
10/03 : Ch. BUCHET, *Les questions de logistiques aux Antilles. 1672-1763*.
17/03 : S. LLINARES, *Une campagne en mer Baltique en 1783*.
24/03 : D. PANZAC, *La flotte de guerre ottomane au déclin de l'Empire. 1714-1923*.
31/03 : M. ACERRA, *Pierre Puget et les projets d'arsenaux. 1671-1676*.
07/04 : P. BUTEL, *Les activités maritimes françaises dans l'Océan Indien dans la seconde moitié du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle*.
05/05 : B.-J. PEDRETTI, *Les administrateurs de la Marine*.
12/05 : S. DAVID-RIVERIEULT, *Le Musée de la Marine*.
19/05 : M^{elle} PELTIER, *Les officiers protestants et la Révocation de l'Edit de Nantes*.

Les séances se tiennent le vendredi matin de 11 h. à 13 h. en Sorbonne, Centre de Recherche Roland Mousnier, escalier G, un étage et demi, salle 331. Université de Paris-Sorbonne, 1 rue Victor-Cousin, 75230 Paris Cedex 05.

II - Séminaire d'Histoire militaire et navale séminaire d'Histoire de l'Europe centrale sous la direction de Jean Béranger et de Michel Vergé-Franceschi en Sorbonne le jeudi de 9 h. à 11 h. Salle 331

Conférences qui ont été prononcées ou qui le seront prochainement

- 03/11/1994 : J.-P. LE FLEM, *Méthodologie de l'histoire militaire*.
10/11 : J. BÉRENGER, *Qu'est-ce que la Monarchie des Habsbourg ?*
17/11 : M. VERGÉ-FRANCESCHI, *La marine de Richelieu*.
24/11 : J. BÉRENGER, *L'idée de Mitteleuropa*.
01/12 : J. BÉRENGER, *La marine à voiles : visite du Musée de la Marine (R.V. au Palais de Chaillot à 10 h. Visite de 10 h. à 12 h.)*.

- 08/12 : D. TOLLET, *La République de Pologne XVI^e-XVII^e siècles*.
 15/12 : J.-P. LE FLEM, *Les fortifications : Musée des plans reliefs aux Invalides*.
 05/01/1995 : J. BÉRENGER, *Le compromis austro-hongrois de 1867*.
 12/01 : M. VERGÉ-FRANCESCHI, *La formation des officiers de marine sous l'Ancien Régime*.
 19/01 : J. BÉRENGER, *La marine des Habsbourg au XVIII^e siècle*.
 26/01 : J.-P. LE FLEM, *Les tercios du XVII^e siècle*.
 02/02 : J. NOUZILLE, *Le prince Eugène de Savoie*.
 09/02 : M. VERGÉ-FRANCESCHI, *A. Duquesne*.
 16/02 : E. CARON, *Les relations franco-ottomanes après 1683*.
 02/03 : NAULET, *L'artillerie*.
 09/03 : L. BÉLY, *Les espions de Louis XIV*.
 16/03 : M. VERGÉ-FRANCESCHI, *Le port de Toulon au XVII^e siècle*.
 23/03 : D. TOLLET, *La Contre-réforme en Pologne*.
 30/03 : J.-P. LE FLEM, *La subversion pendant la guerre de Succession d'Espagne*.
 06/04 : M. PERNOT, *Fronde et subversion*.
 13/04 : Exposé d'étudiant.
 04/05 : D. BLANCHON, *L'irrédentisme italien*.
 11/05 : Exposé d'étudiant.
 18/05 : Exposé d'étudiant.

III - Séminaire d'Histoire maritime médiévale et moderne
 sous la direction de M. Michel Mollat du Jourdin
 et de Mme Christiane Villain-Gandossi

Conférences qui ont été prononcées ou qui le seront prochainement

- 16/11/1994 : M. MOLLAT et P. ADAM, *L'étude des sources de l'histoire maritime sur le plan international*.
 21/12 : M. J. BOUDRIOT, *L'apport de l'architecture dans le domaine de l'histoire maritime*.
 18/01/1995 : M. A. DARMOUL, *Les sources arabes de l'histoire maritime*.
 15/02 : M. E. RIETH, *L'archéologie navale : résultats au XVI^e siècle*.
 15/03 : M. J.-J. LARRÈRE, *Les marines anglaises au XVI^e siècle*.
 12/04 : Elaboration du Nouveau Glossaire nautique.
 17/05 : M. M. MORINEAU, *Une source fiscale du commerce maritime des Provinces-Unies (fin XVI^e siècle - début XVII^e siècle)*.
 14/06 : Elaboration du Nouveau Glossaire nautique.

Les séances se tiennent à l'Ecole pratiques des Hautes Etudes, IV^e section, à la Sorbonne, 45-47 rue des Ecoles, Escalier E, 1^{er} étage, salle Delamare, à partir de 14 heures. Elles sont toutes suivies de l'élaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

Commission française d'histoire maritime
fondée en 1979

Bulletin d'adhésion ou de réadhésion
1995

Cotisation

Membre actif : 220 F.

Etudiant : 110 F.

Nom :

Prénom :

Profession, fonction :

Titres, qualités :

Adresse personnelle :

Téléphone :

Adresse professionnelle :

Téléphone :

Pour correspondre avec vous, quelle adresse préférez-vous que nous utilisions ?

Date de naissance :

Champ d'intérêt en histoire maritime :

Publications :

A , le 1995

Bulletin à retourner avec le règlement à la
 Commission française d'histoire maritime
 Archives nationales
 60, rue des Francs-Bourgeois
 75141 Paris Cedex 03

Chronique d'histoire maritime

NOUVELLES

A l'honneur

Laboratoire d'histoire et d'archéologie
maritimes du CNRS
Centre d'Etudes d'Histoire de la Défense
Jal
Centenaire du cinéma
Délégation Méditerranée
Groupe d'histoire du Yachting
Thèses
Habilitation
Distinction
Nomination
Nouveaux membres

COLLOQUES

Boulogne-sur-Mer
Marseille
Aix-en-Provence
Buenos-Aires
Paris

PUBLICATIONS

Livres et revues reçus
Comptes rendus

AGENDA

Manifestations d'hier et de demain
Séminaires de recherche