# Chronique d'histoire maritime

fondée en 1979

Commission française d'histoire maritime

### Essai

Regard géostratégique sur la Méditerranée islamo-chrétienne par André Nied

#### **NOTA**

La délégation Méditerranée La lettre de Normandie Autour de Giovanni Caboto Instrument de recherche

#### **PUBLICATIONS**

Livres et revues reçus Comptes rendus

#### **AGENDA**

Manifestations d'hier et de demain Séminaires de recherche

Numéro publié avec le concours du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes du CNRS Paris IV-Sorbonne, Musée de la Marine

Semestrielle

n° 36 1997 - II

#### COMMISSION FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME

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

Placé sous le patronage de l'U.N.E.S.C.O., du Conseil international de la Philosophie et des Sciences humaines, du Comité international des Sciences historiques et de la Commission internationale d'histoire maritime

#### ANCIENS PRÉSIDENTS

1980-1981: amiral Sabatier de Lachadenède †

1982-1983: Etienne Taillemite

1984-1985 : professeur Jean-Louis Miège

1986-1989 : Ulane Bonnel, rédacteur en chef, fondateur de la Chronique

1990-1991 : Hervé Coutau-Bégarie. 1991-1995 : amiral Jacques Chatelle

#### CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : Philippe Haudrère

Vice-présidents : Raymonde Litalien, rédactrice en chef des publications,

Patrick Villiers

Secrétaire général : Eric Ledru Trésorier : Pierre Deloye

Administrateurs : amiral Christian Amand, docteur Jacques-Henri Baixe, Eric Barré, Christian Buchet, médecin général Bernard Broussolle, amiral François Caron, Silvia

Marzagalli, Christiane Villain-Gandossi.

Commissaire aux comptes : contrôleur général 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),

Comité de lecture : articles et ouvrages reçus pour compte rendu sont remis par 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, octobre 1997 ISSN: 0243-6671

Directeur de la publication : Philippe Haudrère

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

# $S = \{0, \dots, M\}, \qquad M = \{A, \dots, A\}, \qquad \{E\}$

ESSAI	
Regard géostratégique sur la Méditerranée islamo-chrétie par André Nied	nne
NOTA	
La délégation Méditerranée	
La lettre de Normandie	
Autour de Giovanni Caboto	
Instrument de recherche	
PUBLICATIONS	
Livres et revues reçus	
Comptes rendus	EZ-MALLAIN/ ), Les Gerlach
AGENDA	
Manifestations d'hier et de demain	
Séminaires de recherche	

# LE MOT DU PRÉSIDENT

L'événement de cette fin d'année 1997, pour la Commission française d'histoire maritime, est la réunion de l'assemblée générale, fixée au mardi 9 décembre, à 16 heures, au Musée de la Marine. Le matériel pour le vote qui se déroule uniquement par correspondance – est joint au présent numéro. Votre participation à ce scrutin sera un signe d'encouragement pour les administrateurs et une manifestation de votre volonté d'assurer la continuité de la Commission. La commission de dépouillement, qui se réunira le 9 décembre à 14 h., sera présidée par M. Ph. Henrat, conservateur en chef aux Archives nationales, chargé des archives anciennes de la Marine.

Pendant les mois qui viennent de s'écouler les administrateurs ont poursuivi le programme d'information sur les recherches d'histoire maritime en cours qui est l'objectif de la Commission. Tous les membres à jour de la cotisation annuelle ont reçu les actes de l'excellent colloque *L'homme, la santé et la mer*, dirigé par C. Buchet, et publié aux éditions H. Champion. De plus le numéro 35 de la *Chronique*, intitulé *Européens et espaces maritimes au XVIIIe siècle. Quelques orientations de la recherche*, envoyé à tous les membres, vendu par ailleurs au numéro, connaît un grand succès, avec plus d'une centaine d'exemplaires achetés en un mois.

Les délégations régionales sont toujours très actives. La délégation Normandie, sous la direction de M. E. Barré, a tenu ses IV<sup>e</sup> journées d'histoire maritime de la Normandie à Dieppe le 27 septembre dernier ; la délégation Méditerranée, avec le commandant Durteste, s'est réunie à Toulon le 22 octobre ; la délégation Aquitaine et Mme Silvia Marzagalli organisent une journée d'étude à Bordeaux le 22 novembre prochain ; la délégation Manche-Mer du Nord annonce un beau programme de conférences, soit à Boulogne, soit à Amiens, dont on trouvera le détail dans l'agenda du présent numéro.

Enfin le lien avec la Commission internationale d'histoire maritime est renforcé par la désignation de C. Pfister, maître de conférences à l'Université du Littoral, et membre actif de notre Commission, au poste de

6

secrétaire général adjoint de la Commission internationale. Sa candidature, proposée par le président de la Commission française, a été retenue à l'unanimité par les membres de la Commission internationale. Nous lui adressons nos plus vives félicitations.

Philippe HAUDRÈRE président de la Commission française d'histoire maritime

# $oldsymbol{\mathsf{f}}$ , $oldsymbol{\mathsf{T}}$ , $oldsymbol{\mathsf{T}}$ , $oldsymbol{\mathsf{C}}$ , $oldsymbol{\mathsf{R}}$ , $oldsymbol{\mathsf{L}}$ , $oldsymbol{\mathsf{A}}$ , $oldsymbol{\mathsf{L}}$

Cette année 1997 aura vu la tenue de nombreuses manifestations relatives à l'histoire maritime, ce qui est habituel. De façon plus exceptionnelle, un déploiement sans précédent d'activité s'est mis en place pour commémorer l'événement historique majeur que fut la découverte de l'Amérique du Nord par Giovanni Caboto.

Si nous retenons exclusivement les apports à la connaissance historique, nous nous référons aux nombreux colloques et congrès organisés en différents lieux dont la province de Terre-Neuve au Canada. Au-delà des communications présentées, les actes publiés porteront sur les territoires abordés par les navigateurs, sur le processus des explorations ; on y lira aussi des études sur les populations autochtones présentes sur les lieux ainsi que sur leur destin.

Un apport notable, dans ce domaine, a été fourni, par les chercheurs italiens. En effet, depuis quelques années, les investigations d'archives ont été relancées, dans la mouvance du regain d'intérêt autour des explorateurs Colón, Caboto et Verrazano. Ces recherches sont d'autant précieuses qu'elles sont parmi les seules à pouvoir renouveler la matière première des historiens des découvertes. Les résultats élargissent les perspectives antérieures en touchant la géographie, l'anthropologie et plusieurs disciplines scientifiques concernées par cette thématique. Une des nombreuses réalisations, dans ce domaine, fut un colloque, en septembre 1995 dont les actes viennent d'être publiés par le Centro italiano per gli Studi Storico-Geografici, chez Brigati (Gênes) sous le titre *Rappresentazioni e pratiche delle spazio in una prospecttiva storico-geographica*. Plusieurs auteurs de cet ouvrage se sont retrouvés au grand congrès organisé par l'Université Roma Tre, en septembre dernier, sur Giovanni Caboto, dont nous parlons plus loin, dans *Nota*.

Ces études sont, en quelque sorte, le point d'orgue de toutes celles, antérieures, menées ces dernières décennies, autour des découvertes et complètent un fonds remarquable sur lequel les historiens pourront s'appuyer à l'avenir.

Raymonde LITALIEN rédactrice en chef des publications de la CFHM

# REGARD GÉOSTRATÉGIQUE SUR LA MÉDITERRANÉE ISLAMO-CHRÉTIENNE

#### par André Nied

Ajouter quelques mots à toutes les études publiées à l'heure actuelle sur la Méditerranée est évidemment sans grand intérêt. Nous avons été tentés cependant de jeter sur cette région un regard moderne, disons sur une forme géostratégique, pour voir l'évolution d'une réalité pas toujours bien définie : c'est-à-dire la liaison, le contact entre deux communautés ayant une identité propre – l'une d'entre elles est arabe- et on en parle beaucoup à l'heure actuelle!

Ouvrons une parenthèse. Nous admettrons que le mot Arabe, ici, sera pris comme un terme général pour désigner les populations du Sud de la Méditerranée, musulmanes en majorité et dont la langue de culture est justement l'arabe.

Deux observations préalables s'imposent. D'abord, il faut citer la non objectivité des textes connus concernant cette zone. Arabes et Européens ont, jusqu'à ces derniers temps, écrit chacun de leur côté leur histoire et ce n'est que récemment que la géostratégie nous a révélé l'autre façon de regarder ces problèmes que nous allons adopter ici.

Ensuite, il se trouve que trois batailles navales, les trois seules véritables en Méditerranée durant ces siècles passés, jalonnent parfaitement l'itinéraire que nous allons suivre à travers cette mer. Bien plus, ces batailles se présentent de la même façon: Dhat el Savari en 656, Lépante en 1571, Navarin en 1827 nous montrent toutes des bateaux "arabes" le dos au rivage et des navires "chrétiens" venant manœuvrer face à eux pour obtenir une victoire qui sera d'ailleurs sans véritable suite. Naturellement il y a eu d'autres combats navals, mais il s'est agi uniquement de confrontations occidentales sans objectif véritablement maritime, ainsi, Aboukir en 1798 et Mers el Kébir en 1940 où chaque fois les Anglais sont venus détruire les bateaux français accolés au rivage (soulignons, au passage, la répétition de

la même image tactique). Enfin, encore une remarque. Dhat el Savari se situe trop tôt dans le temps pour nous offrir des images originales de bateaux. Donc, cette bataille ne figurera pas dans les repères choisis pour notre étude.

Au préalable, précisons bien le sens donné ici au mot religion. C'est ce qui définit une vie commune encadrée par un minimum de règles respectées par tous – règles de sécurité, de défense, d'ordre public – et jalonnées par des signes de reconnaissance.

#### Lépante : un repère

Au début du XVe siècle, quand l'islam a abandonné l'Andalousie, on se trouve en face de deux Méditerranées : l'occidentale à dominante navale chrétienne et l'orientale dont toutes les côtes sont musulmanes. La séparation théorique entre ces deux mondes se situe le long des côtes ouest de la Grèce et c'est dans cette zone que vont s'affronter les flottes chrétiennes opposées à l'expansionisme ottoman. La bataille de Lépante (1571) dont F. Braudel a dit qu'elle était une énorme flamme que nous voyons encore brillante, présente pour nous justement ces images à rattacher à notre enquête géostratégique sur fond de religion, car elle montre un équilibre entre la double puissance de l'islam et de la chrétienté, avec une nuance cependant : au milieu des escadres chrétiennes qui vont affronter les Ottomans, on ne voit pas la France, et ceci pour un motif simple : François ler, allié de Soliman le Magnifique contre l'empereur d'Autriche, ne saurait combattre sur la mer son allié turc.

Situons Lépante sur le calendrier - 1538, devant la Prevesa, l'amiral Andréa Doria, impressionné par la masse des navires musulmans en face de lui décroche, action prudente ou élément de défaite? - 1571, devant Lépante, cette fois don Juan d'Autriche avec 200 galères, attaque les 300 navires d'Ali Pacha, et en détruit 117. Une victoire chrétienne sans nul doute mais en 1599 les Ottomans reprennent Lépante. S'est-il agi en 1571 simplement dans la trame de l'histoire, d'un événement?

Comment se présente le contexte de ces actions? Les bateaux qui s'affrontent sont des galères et les Ottomans qui n'ont pas de techniciens, de menuisiers compétents pour les constructions, font appel à des chrétiens qui travaillent pour eux sans problème. Les rameurs sont en principe des captifs. La question de religion ne se pose pas à leur propos.

La Méditerranée occidentale est sillonnée par des corsaires, des pirates qui interviennent sur le trafic des produits d'Asie envoyés en Europe. Sans contact réel avec l'intérieur des pays arabes, ils mènent une course qui est en fait une forme d'échanges forcés dans l'espace méditerranéen. Chez ces corsaires, on découvre une majorité de renégats espagnols, italiens, grecs, des musulmans d'occasion.

Et c'est au croisement de ces rencontres navales ou de chasse aux corsaires que se situent les galères des chevaliers de Malte. Une flotte légère qui, sous pavillon catholique, intervient contre les Ottomans, aux côtés des grandes escadres, mais qui mène aussi des actions disons de police contre les corsaires, et ces interventions sont nombreuses. De plus, elle accueille les officiers de marine français pour lesquels elle est une sorte d'école d'application. Il ne s'agit pas de reprendre cette histoire de Malte qui fait l'objet d'une importante bibliographie, mais simplement de souligner que pendant toute cette période du XVe au XVIIIe siècles la Méditerranée chrétienne a été le fait de l'Ordre de Malte.

#### Un nor veau repère: Navarin (1827)

Saluons ici Bonaparte. Il a permis vers 1798 de conclure la fin des patrouilles navales de l'Ordre de Malte (sans oublier de faire un hold-up!), et surtout il a eu l'idée, restée sans suite et pour cause, de ce rapprochement islamo-chrétien entre les deux rives de la Méditerranée. Venons en à la bataille de Navarin.

Au large des côtes grecques les escadres occidentales attaquent la flotte ottomane qui a encore pénétré trop à l'ouest. Claude Farrère, dans son Histoire de la Marine française, a parfaitement situé cette bataille : "très petite affaire sans aléa d'aucune sorte. On n'eut jamais parlé de Navarin comme d'une bataille si le romantisme n'avait pas jugé bon de travestir les Grecs en martyrs et les Ottomans en bourreaux".

La suprématie turque en Méditerranée est terminée. Elle a correspondu très exactement à l'apogée d'un art de la guerre navale qui transportait sur mer, grâce aux galères, toutes les caractéristiques de l'affrontement terrestre. La course aux armements, en raison du coût d'une flotte comme celles qui s'étaient affrontées à Lépante, ne pouvait être suivie par les Méditerranéens, qui ont adopté alors les vaisseaux "ronds", accordant ainsi à ces derniers une supériorité évidente. La mer est devenue un lac européen. La France est installée en Algérie, l'ouverture du canal de Suez est un fait totalement occidental, même si le Khédive d'Égypte a assisté à l'inauguration et la Grèce est devenue indépendante. Les deux guerres mondiales ne changeront rien à la situation, à ce contexte de lac européen.

#### La période actuelle

Notre repère : l'Algérie est devenue indépendante. Tous les États sur le bord sud de la Méditerranée sont musulmans désormais; ils ont, par ailleurs, pris conscience que leurs frontières maritimes se situent au large de leurs côtes et que les fonds marins sont sources de richesses et aussi d'enjeux stratégiques. D'où des affrontements frontaliers où même la France sera mêlée. Tous événements largement diffusés par la presse de ces dernières années. Et il convient de souligner deux points : d'abord, avec la fin de la guerre froide, de nombreux navires se trouvent disponibles en attente d'acheteurs, et c'est ainsi que la Lybie va acquérir six sous-marins soviétiques dont on cherche en vain la mission. Ensuite, le chantage économique auquel s'est livré l'Égypte en 1956 en fermant le canal de Suez, a simplement rendu évident que Suez n'était pas un verrou possible à la disposition des Arabes pour le trafic océan Indien/Europe. Évoquons ici les tankers qui ont passé, qui passent le cap de Bonne-Espérance. Les riverains vont naturellement chercher à définir une politique de consolidation des alliances économiques et de garantie d'une paix absolue. Et ce sera la convention de Mondégo Bay en 1982. Mais pour revenir au thème précis de notre étude, faut-il se demander si la Méditerranée islamo-chrétienne n'est pas devenue un non-lieu? Et bien, non, car ce que la recherche géostratégique a pu suggérer au cours des siècles à propos d'une identité arabe va éclater, c'est-à-dire qu'à travers cette zone neutre, ce passage ouvert entre l'Orient et l'Occident, on va voir se déployer alors l'Umma, c'est-à-dire le rassemblement de "croyants" en un Islam à la fois code social et civil, avec recherche scientifique, démonstration d'unité culturelle. Alors, par-delà toutes les frictions de voisinage (économiques, stratégiques, politiques) vont donc s'opposer deux communautés : l'européenne, riche, attachée à une politique de défense consensuelle avec un même modèle de société pour un même train de vie, et l'UMMA, pauvre certes, mais qui va paraître plus porteuse d'espoir pour tous ses membres qui gardent (ou comprennent) la même langue. Ce qui n'est pas le cas chez les Européens. Et cette Méditerranée qu'on a dite endurcie se trouve être au centre de ces deux communautés. On dirait le fléau d'une balance.

Arrêtons ici cet exposé, car le poursuivre plus avant serait se servir de notre optique géostratégique pour présenter des conclusions qui seraient, en fait, politiques, faute du recul nécessaire à l'évaluation.

André NIED



#### LA DÉLÉGATION MÉDITERRANÉE

Depuis le début de l'année 1997, la délégation Méditerranée a tenu trois réunions de ses membres et travaillé activement à la publication des actes de deux colloques.

A leur réunion du 6 février, en plus de traiter des sujets habituels, les membres de la commission ont écouté un exposé de madame Edith Garnier sur "l'âge d'or des galères de France (1494-1540)".

La réunion du 29 avril a été tenue au château-musée de l'Emperi, à Salon-de-Provence. Après une visite du musée, madame Meysson, conservateur de la bibliothèque, présente une vue d'ensemble de la collection: 800 livres environ, une douzaine de revues, des photographies, des cartes et divers autres documents: actes de colloques, comptes-rendus de conférences, etc. Ce fonds documentaire provient de Raoul et Jean Brunon, les fondateurs du Musée, Jean Meirat, Ulane Bonnel ainsi que d'autres dons et quelques achats. M. J.-F. Blanc, professeur de Lycée, expose ensuite un projet de réaménagement des locaux afin d'y disposer d'un centre documentaire consacré à l'histoire militaire et maritime.

Le mercredi 22 octobre, la réunion, dans les locaux de l'Académie du Var, à Toulon, porte sur "Le débarquement d'août 1907 à Casablanca", exposé du commandant A. Leroy.

#### **Publications**

Toulon, le Var et la mer sous le Second Empire, Actes de la table ronde du 13 décembre 1996, Toulon, Académie du Var, CFHM (Délégation Méditerranée), avec le concours du Souvenir napoléonien, mars 1997, 85 pages, 60 Francs.

*Méditerranée, mer ouverte*, Actes du colloque de septembre 1995 à Marseille, édité par Ch. Villain-Gandossi, L. Durteste et S. Busittil. Ouvrage publié par la Foundation for International Studies (University of Malta), avec le concours des Universités d'Aix-Marseille I et Montpellier III et de la Commission française d'histoire maritime. A paraître.

#### LA LETTRE DE NORMANDIE

La ville de Granville, fondée par les Anglais au cours de la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle pour renforcer le blocus du Mont-Saint-Michel, constitue, pour les Normands, le pendant des ports bretons de Cancale et de Saint-Malo. Il fut l'un des grands ports de pêche à Terre-Neuve, un port corsaire lors des guerres contre l'Angleterre et un port de commerce qui vit la naissance de la Compagnie générale transatlantique. Granville était ainsi le lieu rêvé pour la III<sup>e</sup> journée d'histoire maritime de Normandie. Selon un système adopté lors des journées précédentes, la matinée fut consacrée à une visite; l'après-midi aux communications, à la présentation des collections du musée et de plusieurs manuscrits de la bibliothèque municipale.

Arrivée sur les grèves de Bricqueville-sur-mer, la délégation fut accueillie par M. Lenoir, mytiliculteur. Ce dernier rappela les débuts de la culture des moules, durant les années 1960-1970 et les exigences de cette exploitation. A l'origine, les grèves étaient occupées par des pêcheries dont quelques vestiges subsistent à Granville et à Agon-Coutainville. Leur exploitation a cessé après la guerre, faute de poisson. Dans les années 1960-1970, les pêcheurs, désireux de trouver un complément de revenus, se lancèrent dans la culture des moules sur bouchot. La mytiliculture se révéla rentable, évita ainsi une destruction du tissu économique local et évolua vers la conchyliculture, par l'engraissement d'huîtres de Marennes-Oléron. Certains exploitants sont même devenus des conchyliculteurs à part entière. Cette dernière phase pose aujourd'hui un certain nombre de problèmes. En effet, les uns comme les autres voient leurs activités menacées par des acheteurs qui fixent des prix ne couvrant pas les frais d'exploitation ou par l'Union européenne qui a favorisé la création, ex nihilo, d'une ostréiculture en Irlande.

La séance de l'après-midi, au foyer des Jeunes Travailleurs du Roc, donna lieu à cinq communications. Par la première, M. Sylvain Pruvost, chef du service des ports à la-chambre de commerce de Granville et de Saint-Lô, présenta à grands traits les "Activités portuaires de Granville". Port départemental, son exploitation est assurée par la chambre de commerce. On y trouve quatre activités principales : le commerce, la criée, la plaisance et le transport de passagers. Le port de commerce peut accueillir des navires de 125 mètres par 18 mètres et d'un tirant d'eau de 4 à 7 m 60. Les cargaisons, constituées de vrac, varient entre 80 000 et 150 000 tonnes. Le port de passa-

gers, avec sa gare maritime, dessert principalement les îles Chausey (119 000 passagers) et les îles anglo-normandes (40 832 passagers). Les 77 unités du port de pêche naviguent dans la partie est du golfe de proximité. Les navires pratiquent quatre grands types de pêche : dragage, chalutage de fond, chalutage pélagique, caseyage. La criée, entièrement modernisée, répond aux critères européens et sert une trentaine de mareyeurs qui font de Granville de neuvième port français (9 273 tonnes). Enfin, le port de Hérel, construit en 1975, offre de multiples services aux 1 150 anneaux mis à la disposition des plaisanciers. L'équilibre financier de l'ensemble est sain et les différents partenaires (C.C.I.G.S.L., mairie, département), étudient les possibilités d'expansion par l'amélioration de l'hinterland.

La communication suivante, par M. Yves Loir, présenta un "Aperçu rétrospectif sur l'art de naviguer", vu sous l'angle de la navigation "naturelle" et de la navigation "électrique". La première partie exposa l'évolution de la navigation côtière à la navigation hauturière, par l'évocation des techniques et outils de navigation utilisés au cours de l'histoire. La seconde partie, liée aux travaux de Heinrich Hertz, permit au communicant de présenter l'instrumentalisation de localisation d'un mobile. En partant de la radiogoniométrie, passant par le radar pour arriver à un nouveau système de radio-navigation, on aboutit aux satellites et à un nouveau système de navigation protégé pour une réglemention unique.

Le troisième exposé, de Mme Matras-Guin, "Les îles anglo-normandes vues de Granville : les problèmes de l'accès aux zones de pêche", visait à examiner les problèmes qui se posent aux pêcheurs bretons et bas-normands, en particulier à ceux de Granville, à propos de certaines zones de pêche sous juridiction de Jersey ou de Guernesey. Pour comprendre la complexité de ces problèmes, il faut se rappeler que Jersey, d'une part, et Guernesey dont dépend l'île d'Aurigny, d'autre part, forment deux bailliages distincts qui ont chacun leur législation propre. Ces bailliages ne font partie ni du Royaume-Uni, sauf en ce qui concerne les relations extérieures et la défense, ni de l'Union européenne. La réglementation de la pêche dans la baie de Granville repose sur une convention signée entre la France et la Grande-Bretagne en 1839 et complétée par un règlement général en 1843: chaque pays dispose, pour ses propres ressortissants, d'une zone exclusive de trois milles, le long de ses côtes, pour la pêche des huîtres et autres produits de la mer. Du côté français, la zone exclusive est délimitée par une ligne brisée allant de Saint-Malo au cap de Carteret. Entre cette ligne et celle des trois milles de Jersey s'étend la mer commune où les deux États ont un droit de contrôle.<sup>1</sup>

En ce qui concerne Guernesey, la situation change à partir de 1964, avec la convention européenne sur la pêche ou accords de Londres: cette convention ne modifie pas le régime dérogatoire de la baie de Granville mais étend les droits britanniques au nord et à l'ouest de Guernesey et d'Aurigny. Dans cette dernière zone, où travaillent les chalutiers français, les autorités de Guernesey leur contestent le droit de pêcher les olivettes (ou pétoncles) et les seiches, non mentionnées dans la liste des espèces autorisées par un décret britannique de 1965. Or, si elles n'étaient pas commercialisées à l'époque, ces deux espèces constituent aujourd'hui une part importante de la production du port de Granville. En 1992, un nouvel accord franco-britannique départage les eaux du bailliage de Guernesey et celles de la France. Au sud-ouest de Guernesey, une ligne médiane est tracée du côté des Roches-Douvres. A l'est, une autre ligne est dessinée à midistance, du côté du Cotentin, attribuant à Guernesey la zone du "Haricot", un droit viager qui s'éteindra au plus tard en 2010, est laissé à des patrons-pêcheurs de Carteret et de Granville, nommément désignés, pour pêcher sur le banc de la Schole. D'autres bateaux, en l'occurrence de Cherbourg, se voient ainsi interdire l'accès au "Haricot".

Au premier semestre 1993, en pleine période de crise de la pêche, de nombreux incidents éclatent à ce sujet entre les pêcheurs français et les autorités de Guernesey. Les négociations franco-britanniques reprennent et aboutissent à un *modus vivendi* (16 août 1994). Toutefois, Guernesey multiplie les contrôles dans sa zone des douze milles et plusieurs chalutiers bretons et granvillais sont ainsi arraisonnés, leurs propriétaires jugés sur place et condamnés à des amendes très lourdes. Le 12 novembre 1996, sous la pression de Guernesey, Londres dénonce le *modus vivendi*. Le différend porte, cette fois, sur l'Etac de Sercq, au sud de Guernesey, une zone revendiquée comme exclusive par le bailliage, mais qui, pour les Français, fait historiquement partie de la baie de Granville. Fortement soutenus par le comité régional des pêches de Basse-Normandie et avec l'appui d'un navire des affaires maritimes, des patrons-pêcheurs de Granville, de Carteret et de

Saint-Brieuc décident de braver l'interdiction : le 1<sup>er</sup> décembre, ils mettent en pêche dans l'Etac de Sercq et assurent ensuite une permanence sur zone. Les négociations entre Londres et Paris reprennent, laborieuses et jalonnées de péripéties. Pour les pêcheurs de Granville, qui ont développé leur flottille en misant sur la diversification depuis le début des années 1980, l'harmonisation des relations avec les îles anglo-normandes est un enjeu vital et ils comptent beaucoup sur les discussions reprises depuis 1995.

La quatrième communication, par Mlle Céline Guénolé, porta sur "Les principaux voyages de Pierre Le Conte (1894-1946) sur le *Pourquoi pas ?*". Ce fut l'agréable occasion de suivre un touche-à-tout de la mer, qui a associé une activité d'océanographe, auprès du commandant Charcot, à la production d'aquarelles, de croquis et à la publication d'un admirable *Répertoire des navires de guerre français*. Mlle Guénolé réussit une véritable promenade littéraire et picturale en suivant les itinéraires exploratoires du navire, de 1921 à 1928.

La dernière communication permit à M. Dominique Confolent de présenter un tableau de "La pêche à Granville en 1900". Comme dans les autres grands ports de France, on y pratique d'abord la grande pêche, avec une quarantaine de trois-mâts barques qui fréquentent les parages canadiens. Bien que le négoce de la morue s'effectue principalement à Bordeaux, il fait toutefois vivre, à Granville, 1 200 marins en plus des nombreuses industries connexes. La présence d'un consul du Portugal ainsi que d'un consul de Suède souligne bien l'importance européenne du port. D'autre part, la pêche côtière porte essentiellement sur les huîtres pied-decheval draguées par les bisquines. L'huître est omniprésente, aussi bien dans les murs des maisons de la haute ville que dans les remblais de la rue Lecampion. De fait, en ce début du XX<sup>e</sup> siècle, la mer est la source de richesse et la spécificité culturelle de Granville.

Après cet ultime exposé et les remerciements à nos hôtes, soit la section de Granville de la Société d'histoire et d'archéologie de la Manche, les Amis de la haute ville de Granville, les Amis du musée de la mer ainsi que M. Dulliot, conseiller municipal délégué à la Culture, les participants se dirigent vers le Musée de la haute ville où Mme Chartrain expose les collections maritimes ainsi que plusieurs manuscrits provenant de la Bibliothèque municipale.

<sup>1.</sup> Champion (Servane): *Le régime juridique des zones de pêche dans les îles anglo-normandes*, D.E.A. des sciences juridiques de la mer, Université de Nantes, Faculté de droit et de sciences politiques, 1996, 110 p. + annexes.

#### **AUTOUR DE GIOVANNI CABOTO**

Le 500<sup>e</sup> anniversaire du premier voyage d'exploration de Giovanni Caboto ne sera pas passé inaperçu, aussi bien en Italie qu'au Canada, en passant, bien sûr, par l'Angleterre.

#### A Terre-Neuve

C'est certainement au Canada, et plus précisément dans la province de Terre-Neuve, que la commémoration de l'abordage du *Matthew* fut célébrée avec le plus d'éclat, en associant aussi bien les manifestations populaires de toute nature, rappelant que Caboto avait aussi, avec la morue, trouvé "le trésor inattendu du Nouveau Monde, en quantité suffisante pour nourrir l'Europe entière".

Les rencontres scientifiques avec des participants de premier plan venant du monde entier abordèrent non seulement l'histoire des découvertes mais aussi de la géographie et de la cartographie, de l'environnement et des océans.

Parmi ces événements, un des plus spectaculaires fut la visite de la réplique du *Matthew*, reconstruite à Bristol, abordant à Bonavista sous le regard de la reine d'Angleterre et de milliers de visiteurs ; la caravelle, pendant ses 46 jours de navigation autour de l'île, rappela le souvenir des lieux fréquentés, au cours des siècles, par les pêcheurs européens, dont Placentia (Plaisance), d'où les Français partaient faire la pêche sur le Grand Banc, Harbour Breton, Port-aux-Basques, Red Bay, au Labrador et bien d'autres.

En Italie, des manifestations ont aussi célébré les faits et gestes du grand navigateur, à Gaète, son lieu de naissance ainsi qu'à Venise et à Gênes, où il vécut sa vie d'adulte.

L'Università di Roma Tre a tenu, du 29 septembre au 1<sup>er</sup> octobre, un *Convegno Internazionale di studi* sur le thème *Giovanni Caboto e le vie dell' Atlantico settentrionale*. Dirigé par la prof. Ilaria Luzzana Caraci, ce grand congrès multidisciplinaire fut une occasion d'appronfondir la connaissance du contexte d'évolution de Giovanni Caboto et de l'émergence des autres grands navigateurs italiens. A l'occasion de recherches d'archives, des documents inédits furent mis au jour et analysés lors des communications présentées. Les actes devraient être publiés en 1998.

#### R. LITALIEN

#### INSTRUMENT DE RECHERCHE

Angolana, Documentação sobre Angola (1846), tome IV, éd. Eduardo dos Santos, Instituto de Investigação científica tropical, Centre de Estudos de Historia e Cartografia antiga, Lisboa, 1995,1048 pages.

Ce nouveau et fort volume d'Angolana, le quatrième de la collection, présente des documents d'archives ne concernant qu'une seule année de l'histoire de l'Angola, 1846, tout comme le volume précédent ne portait que sur 1845. Ces deux années furent caractérisées, en Angola, à la fois par la lutte contre la survivance de la traite des noirs et par le début du développement de l'agriculture et du commerce sous l'égide de Pedro Alexandrino da Cunha, personnage omniprésent et souvent signataire des documents publiés. Il était, en effet, simultanément, officier de marine, directeur du port de Luanda, président du tribunal des prises et, surtout, gouverneur général d'Angola. Non seulement il contrôlait toutes les opérations maritimes mais avait aussi à intervenir pour la pacification intérieure (question d'Ambriz), la fixation des frontières avec le Congo, le développement portuaire (arsenal de Luanda). Il s'agit donc d'une période importante de l'histoire de l'Angola qui justifie l'intérêt des documents retenus, annotés, référencés et publiés ici, dans l'ordre chronologique, par Eduardo dos Santos.

L'ouvrage recense 1 037 pièces d'archives dont 642 sont reproduites et 395 seulement répertoriées et résumées. Les textes, en portugais, souvent en anglais, rarement en français, proviennent de divers fonds conservés à Lisbonne: Arquivos de Angola, Ministério dos Negocios Estrangeiros, Arquivo Historico Ultramarino, Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Certains documents ont été déjà publiés: les références renvoient au texte imprimé.

De nombreuses pièces ne semblent intéresser que l'amateur de petite histoire, tant leur objet est réduit (importation de dromadaires, acquisition d'outillage, achat de livres à Paris pour l'alphabétisation, nomination de fonctionnaires, décès de notables, transfert de devises...). Mais, dans cette ample diversité de documents de valeur inégale, on constate deux fortes constantes susceptibles de passionner le spécialiste de la grande histoire. D'une part, de nombreuses correspondances concernent le développement de la grande agriculture, conséquence logique de l'abolition de la traite négrière, naguère commerce très enrichissant mais remplacé désor-

mais par l'exportation prometteuse du café, du coton, du tabac. D'autre part, près de la moitié des textes cités se réfèrent à l'activité maritime internationale, en rapport avec la politique sociale et économique portugaise menée en Angola.

C'est, en effet, la répression de la traite des noirs, devenue clandestine, qui fait l'objet principal de cette abondante documentation. Droit de visite, contrôle du pavillon, inspection des registres de bord, sont appliqués avec rigueur contre tout bâtiment suspect approchant les ports ou le rivage de l'Angola. Trois flotilles, anglaise, portugaise et française, patrouillent, parfois arraisonnent les navires en infraction. Chaque prise est l'objet d'un procès et d'une multiple correspondance. Le commerce du "bois d'ébène" s'effectue principalement en direction du Brésil et souvent sous pavillon anglais, français ou portugais, c'est-à-dire sous le pavillon des nations qui le combattent.

La marine française avait établi, au large de l'Angola, une station navale des côtes occidentales de l'Afrique, avec point d'appui logistique à Luanda. En 1846, cette active station navale, aux ordres du contre-amiral Montagniès de La Rocque, venait d'être sensiblement renforcée (2 583 marins, 180 pièces d'artillerie) suite aux accords signés en 1845 entre la France, l'Angleterre et le Portugal. Divers papiers la concernant sont reproduits et peuvent compléter les archives françaises sur la question (Rapports de campagnes, Marine BB 4, A.N.F., Paris). L'escadre britannique était un peu plus forte: 3 014 hommes, 243 pièces. Beaucoup de navires, combattants ou trafiquants, sont maintes fois cités, dont plusieurs français.

En fin de volume, un index onomastique, géographique et idéographique, très détaillé, facilite grandement le maniement de ce remarquable instrument de recherche.

L. Miard

# P = U = B = U = 1 + C = A = T = 1 + C = N

#### LIVRES ET REVUES REÇUS AU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

- American Neptune (The). Maritime History & Arts. Volume 57, Number 1, Winter 1997.
- American Neptune (The). Maritime History & Arts. Volume 57, Number 2, Spring 1997.
- Bulletin de l'Académie du Var, 1996.
- GOLDMAN, Frank G., *The Internatioal Ramifications of United States Counter-Proliferation Strategy, Problems and Prospects*, Newport, Rhode Island (USA), Naval War College, The Newport Papers, 11, April 1997.
- LE BOUEDEC, Gérard, Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790. Paris, Armand Colin, 1997.
- Marine. ACORAM, n° 176, juillet 1997.
- Mariner's Mirror (The). Index to vols 76-80.
- Mariner's Mirror (The). Vol. 83, n° 3, August 1997.
- Pull Toghether. Vol. 36, n° 1, Spring-Summer 1997.
- Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, La lettre du conseil régional, n° 121, avril 1997.
- Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, La lettre du conseil régional, n° 122, mai-juin 1997.
- Tijdschrift voor Zeegeschiedenis. Jaargang 16, Nummer 1, 1997.

E. L.

#### **COMPTES RENDUS**

CAMUS (Michel), L'île de la Tortue au cœur de la flibuste caraïbe, préface de Pierre Pluchon, Paris, Editions de l'Harmattan, 1997, 153 pages.

Avec une solide argumentation puisée aux meilleures sources anglaises, espagnoles et françaises, Michel Camus s'attaque à l'un des mythes de l'histoire de la flibuste, le plus ancien, le plus populaire, le plus répandu faisant de l'île de la Tortue le repaire exclusif des flibustiers au XVII<sup>e</sup> siècle, dans la mer des Antilles, une sorte de résidence où se serait développée une société flibustière selon ses propres lois. En fait, comme l'explique Michel Camus, le rôle de cette île fut tout autre et de courte durée.

Avant la colonisation de 1630, la Tortue était déjà visitée par des Européens du Nord pour le bois de teinture et le tassage ou viande boucanée consommée sur les navires. A la suite du dépeuplement forcé de la côte nord de Saint-Domingue, en 1606, par les autorités espagnoles, commencent les implantations sauvages et temporaires sur l'île qui, par sa position stratégique, devient un lieu de rencontre de navires d'Europe du Nord et de boucaniers de la côte nord de Saint-Domingue, désireux d'échanger leurs marchandises. Après la fortification de l'île, dans le cadre de la colonisation, son rôle stratégique sera renforcé par une fonction administrative. C'est en effet auprès du

gouverneur de la Tortue que l'on pourra se faire délivrer des congés pour partir en course. Ce sera le même gouverneur qui, au retour des corsaires, adjugera ou non de bonne prise, le butin rapporté.

La plupart des flibustiers français, qui se recrutent parmi les boucaniers, vivent à proximité de leurs lieux de chasse, sur la côte nord de Saint-Domingue, où se trouvent les grands troupeaux de bovins sauvages, dont ils vont boucaner la viande et prélever le cuir. Si la Tortue n'a jamais servi d'habitation aux flibustiers et que son rôle a été avant tout stratégique, ce ne fut que de manière intermittente. On peut dire que l'île est une base flibustière de 1640 à 1675, avec une interruption de 1654 à 1656 à cause de la prise par les Espagnols. Port Royal de la Jamaïque, à partir de 1657, exercera une vive concurrence à la Tortue, présentant de plus grandes facilités de mouillage, de ravitaillement et de financement des navires ainsi qu'un siège d'adjudication des prises. Il y eut recrudescence des activités de course française avec le gouverneur Fontenay, de 1652 à 1654, puis sous Bertrand d'Ogeron, entre 1665 et 1675. Après 1676, Pouançay tentera en vain de faire revenir les flibustiers à la Tortue, supplantée par Petit Goâve, sur la côte ouest de Saint-Domingue.

Auteur de nombreux articles sur l'histoire des Antilles dont celui de la Revue française d'histoire d'Outre-mer

(mars 1990), où il a ramené l'histoire de la flibuste à ses justes proportions, Michel Camus apparaît maintenant comme un des meilleurs connaisseurs des origines de la colonisation de Saint-Domingue par les Français.

J.-P. Moreau

**PEREZ-MALLAINA BUENO** (Pablo Emilio), *El hombre frente al mar*, Séville, Editions Universidad de Sevilla, 1996, 197 pages.

Après Los hombres del oceano, sa belle étude sur les marins de la carrera de las Indias au XVIe siècle, Perez Mallaina Bueno analyse, dans El hombre frente al mar, l'attitude des hommes des XVIe et XVIIe siècles face à l'événement tragique que constitue un naufrage. En cas de naufrage, l'auteur observe que les nobles affichent un certain détachement face de la mort; il rappelle aussi les instructions officielles concernant les priorités à respecter à propos des biens et des personnes, à savoir, pour le voyage aller, le mercure pour l'exploitation des mines d'argent, le courrier, les biens du roi puis le reste de la cargaison et, enfin, les hommes, prioritairement les nobles et autres personnes d'importance.

Si, pour certaines catastrophes comme la peste, l'on cherche en priorité des explications magico-religieuses, ce sont les causes techniques qui sont évoquées, pour un naufrage: cargaison mal arrimée, bâtiment mal entretenu, courant, mauvaise saison, etc. Ce n'est qu'à défaut d'explication technique suffisamment convaincante que l'intervention divine est évoquée. Si encore, face

à la tempête, le marin lutte pour sa survie en maintenant le bâtiment à flot, ce n'est qu'en situation vraiment désespérée qu'il recommande son âme à Dieu.

Après le naufrage, les épaves du navire et de sa cargaison continuent d'appartenir à l'armateur et aux marchands mais, pour peu que l'ordre social soit rompu ou que le naufrage ait eu lieu dans une zone éloignée du port d'attache, les survivants, les marins, les populations côtières, les soldats censés défendre la cargaison, tous tentent de faire main basse sur ce qui est considéré comme un cadeau de la Providence. De plus, certains marchands profiteront des circonstances pour esquiver le remboursement de leurs prêts ou tenteront d'abuser des contrats d'assurance.

Enfin, Perez Mallaina Bueno arrive à la conclusion que les hommes du XX<sup>e</sup> siècle sont les héritiers de nos ancêtres. Une liste de *legajos* de l'*Archivo general de Indias* (Séville) concernant des naufrages de la *carrera de las Indias*, aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, complète cette étude. Fourmillant d'exemples extraits des archives espagnoles, ce travail original, d'une lecture vivante et aisée, devrait intéresser tous les historiens maritimes.

J.-P. MOREAU

Schelfhout (Charles E.), Les Gerlache trois générations d'explorateurs polaires, 1897-1997, Aix-en-Provence-Sint-Martens-Latem, Editions de la Dyle, 1996, 448 pages. Ill., cartes, préface par le prof. Alfred van der Essen. ISBN 90-801124-6-1.

Le 16 août 1897, le trois-mats barque *Belgica* quittait Anvers à destination de

l'Antarctique où, pour la première fois, des Européens hiverneront. L'expédition commandée par Adrien de Gerlache de Gomery (1866-1934), rentrera en Belgique le 28 mars 1899, avec des résultats scientifiques sans précédent. L'expédition a pu être réalisée grâce à la Société royale belge de géographie, qui, en plus du financement par l'Etat de Belgique, a trouvé des contributions chez plusieurs pays européens du Nord. Le commandant de Gerlache n'en était pas à sa première expédition dans les glaces du Sud: en 1887, il avait navigué dans les parages du cap Horn; plus tard, il connaîtra la région arctique du Groenland, du Spitzberg et de l'archipel François-Joseph, lors de plusieurs voyages entre 1901 et 1909, et passera les dernières années de sa vie à approfondir et à diffuser la connaissance des régions polaires.

Son fils, Gaston (1919-1970) reprend le flambeau à l'occasion de l'Année géophysique internationale de 1957. Il obtient de son gouvernement les moyens de conduire une nouvelle expédition dans l'Antarctique qui durera du 26 décembre 1957 au 2 avril 1959. Cette reprise des recherches scientifiques donnera lieu à un nouvel engagement de l'Etat belge dans l'activité autour des pôles.

La troisième génération des Gerlache, toujours passionnée de l'Antarctique, est à l'œuvre dans des fonctions administratives et scientifiques ainsi que dans des fouilles archéologiques audacieuses et novatrices.

Cet ouvrage sera certainement, pour un grand nombre de lecteurs, une occasion de découvrir le rôle joué par la Belgique et les Belges dans la navigation et l'exploration des Pôles, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, à une période de grande curiosité pour ces régions extrêmes. Le rôle de pionnier du premier de la dynastie est rapporté avec la précision attendue sur les antécédents familiaux, le contexte social et la personnalité propre du commandant. Les documents sont nombreux et reproduits avec le plus grand soin: magnifiques photos, manuscrits bien choisis, transcriptions éloquentes. Les annexes, présentant des listes d'appareils scientifiques, de rapports et de mémoires, de toponymes complètent les données techniques. L'exceptionnelle qualité de l'édition rend l'ouvrage attirant et le contenu, par sa rigueur, retient l'attention et invite à chercher réponse aux questions soulevées. A la fois récit et instrument de recherche, ce beau livre a de quoi satisfaire aussi bien les spécialistes qu'un large public.

R. LITALIEN

Revue d'histoire maritime, Histoire maritime, Outre-mer, Relations internationales.

La Revue d'Histoire Maritime (RHM), publication du Comité de documentation historique de la Marine (CDHM), est une revue à caractère scientifique dans les domaines de l'histoire maritime, de l'outre-mer et des relations internationales, non limités à la France, de l'Antiquité à une période récente. Editée par les Presses de l'Université de Paris-Sorbonne (PUPS), elle a pour vocation de fédérer et de promouvoir la recherche historique nationale et internationale par la publication d'articles, de dossiers, de notes et de comptes rendus critiques.

La *RHM* publie les actes de colloques du CDHM dans des numéros spéciaux.

La RHM édite des Cahiers (Cahiers de la RHM) composés de monographies ou d'études scientifiques de synthèse (thèses, essais) dans ses domaines d'intérêt.

Ont été pressentis :

Président du Comité scientifique : Etienne Taillemite, de l'Académie de Marine.

Comité scientifique : Jean Berrenger, Christian Buchet, Philippe Haudrère, Roland Lamontagne, Michel Pastoureau, Patrice Pomey, Eric Rieth, Georges-Henri Soutou, Michel Vergé-Franceschi, Jacques Weber. Sont membres de droit du comité scientifique le président de l'université de Paris-Sorbonne (Paris IV), le président, les vice-présidents, le secrétaire général, le secrétaire général adjoint et le trésorier de la CDHM.

Directeur de la publication : Denis Lieppe.

Secrétaire général de la revue : Marie-Catherine Vignal.

1ère année, n° 1, n° spécial, octobre 1997. *La percée de l'Europe sur les océans,* vers 1690-vers 1790. Actes du colloque du Comité de documentation historique de la Marine tenu en Sorbonne le 18 octobre 1997. Textes réunis par Denis Lieppe et Etienne Taillemite. Préface par le recteur Jean-Pierre Poussou, président de l'Université de Paris-Sorbonne.

- 1. Enjeux géostratégiques, par Hervé Coutau-Bégarie (E.P.H.E. IV<sup>e</sup> section)
- 2. L'amiral Ducasse : de la stratégie de force au protectorat des colonies espagnoles d'Amérique (1690-1715), par Philippe Hrodej.
- 3. La rivalité franco-anglaise en Amérique du Nord (1689-1783), par Jean Bérenger (Université de Paris IV-Sorbonne).
- 4. Les officiers des marines de guerre européennes, par Michel Vergé-Franceschi (Université de Savoie).
- 5. L'art, témoin discret et fragmentaire du fait maritime européen, par l'amiral Bellec (Musée de la Marine).
- 6. *Du commerce maritime*, par Philippe Haudrère (Université d'Angers).
- 7. La politique française aux Indes, par Jacques Weber (Université de Nantes).
- 8. L'économie "d'Habitation" dans les Antilles françaises, par Pierre Pluchon.
- 9. La littérature des voyages maritimes : du Classicisme aux Lumières, par François Moureau (Université de Paris IV-Sorbonne).
- 10. Sciences et cartographie marine, par Monique Pelletier (Bibliothèque nationale de France).

Conclusion par Etienne Taillemite.

# A $oldsymbol{\mathsf{G}}$ $oldsymbol{\mathsf{G}}$ $oldsymbol{\mathsf{B}}$ $oldsymbol{\mathsf{N}}$ $oldsymbol{\mathsf{N}}$ $oldsymbol{\mathsf{D}}$ $oldsymbol{\mathsf{N}}$ $oldsymbol{\mathsf{A}}$

#### Manifestations d'hier et de demain

7 mai au 31 décembre 1997 : **Saint-Nazaire, Ecomusée** : Exposition *Destination Côte d'Amour*, 1840-1860.

15 juin-30 octobre : **Douarnenez, Port-Musée/Port Rhu** : Exposition L'aigle de Nouadhibou, des marins dans le sillage énigmatique d'une goélette.

10-13 septembre : **Paris, Groupe d'histoire des forêts françaises, 47 rue d'Ulm**. Colloque *Forêt et marine*. Thèmes traités : Edification d'une marine, prospection du territoire, garantie des livraisons, effets sur le patrimoine.

27 septembre : **Dieppe, Château-Musée** : IV<sup>e</sup> journée d'histoire maritime de Normandie.

6-10 octobre : **Rochefort, Palais des Congrès :** Conférences du Centre d'Étude et de Recherche des Migrations Atlantiques (C.E.R.M.A.) sur le thème *Modernisation de la marine au XIX*<sup>e</sup> siècle.

15-26 novembre : **Paris, Mairie du XIX<sup>e</sup> arrondissement, place Armand-Carrel** : exposition *Trois siècles de présence française en Inde* organisée par l'association "Les Comptoirs de l'Inde".

22 novembre: **Bordeaux, péniche Marinexpo, base sous-marine, bld. Alfred-Daney:** Journée d'étude organisée par la Commission française d'histoire maritime (Délégation Aquitaine), par "Marinexpo-Autre regard" et par le Centre d'histoire des Espaces atlantiques, sur le thème *Vins, fleuves, océans.* Horaires : 9 heures-17 heures. Inscription : 50 francs (étudiants : 25 francs). Repas: 70 francs. Tél. : 05.56.50.06.14 Président des séances : Ph. Haudrère.

#### Intervenants:

- M. Bochaca : Vin, fleuve et réglementation municipale à Bordeaux au XV<sup>e</sup> siècle.
- G. Bouchon : Du vin et des épices. Quelques mots sur le commerce du vin dans l'océan Indien au début de l'ère chrétienne.
- P. Butel: Les chais de la maison Cruse et Hirschfeld en 1846-1848.
- Y. Glories : Le rôle du transport en bateau sur le vieillissement du vin.
- M. et Mme Nadalié : sujet précisé ultérieurement.
- P.-M. Niaussat : Boissons à bord des navires de l'estuaire au XIX<sup>e</sup> siècle et "coliques sèches".

- Ph. Roudié: Le vin... grâce à l'eau en Bordelais.
- A. Sleeswijk-Wegener: Le vin de Guyenne et le marché hollandais au XVIII<sup>e</sup> siècle.

4-17 avril 1998 : **Martinique et Guadeloupe**, 123<sup>e</sup> Congrès national des sociétés historiques et scientifiques sur le thème *Antilles-Guyane Iles*...

Mi-mai 1998 : **Brest, VII**èmes **journées franco-britanniques** sur le thème *Les relations navales françaises et anglaises avec les Etats-Unis d'Amérique* (1776-1785).

#### Séminaires de recherche

Séminaire d'histoire maritime médiévale et moderne Chargée de conférence Mme Christiane Villain-Gandossi

Thèmes de la conférence : I. Typologie des sources de l'histoire maritime (analyse interne et comparaison des différents types de sources. II. Élaboration du *Nouveau Glossaire nautique* d'Augustin Jal (suite).

19 novembre : Jean Boudriot et John de Bry, *A propos de l'épave de la* Belle (1684-1686) et de l'expédition de Cavelier de La Salle : application d'une méthodologie interdisciplinaire.

17 décembre : Édith Garnier, L'âge d'or des galères de France (première moitié du XVI<sup>e</sup> s. - Élaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

21 janvier 1998 : Raymonde Litalien, Les outils de recherche électroniques: une nouvelle approche à l'histoire de la marine Nord-Atlantique - Élaboration du Nouveau Glossaire nautique.

Cette séance se tiendra exceptionnellement au Centre culturel canadien, 5 rue de Constantine, 75007 Paris (M° Invalides).

11 février : Hervé Coutau-Bégarie, *Tendances récentes en histoire maritime* - Élaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

18 mars : Jacques Paviot, La découverte portugaise au  $XV^e$  s. : sources et méthodes - Élaboration du Nouveau Glossaire nautique.

8 avril : Éric Rieth et Christiane Villain-Gandossi, *Le rapport images/textes à propos de la Fabrica di Galere (début XV<sup>e</sup> s.)* - Élaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

20 mai : Commandant Hubert Michea : Les instruments de navigation : évolution historique et vocabulaire - Élaboration du Nouveau Glossaire nautique.

17 juin 1998 : Séance de synthèse et perspective et tour de table.

Les séances se tiennent habituellement à l'École pratique des Hautes Études - Section des Sciences historiques et philologiques, à la Sorbonne, 45-47 rue des Écoles, Escalier E, 1<sup>er</sup> étage, salle Delamare, les mercredis, à partir de 14 heures.

#### Science, technologie et société maritimes. XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle Séminaire de recherche sous la direction de Jean Meyer

7 novembre 97 : Jean Meyer, Découverte de l'ethnographie. Les voyages d'exploration dans le Pacifique au  $XVIII^e$  siècle.

27 novembre : Madeleine Du Chatenet, De la géographie à l'histoire : le cas de la Baltique.

5 décembre : Antoine Marie Graziani, Les corsaires en Méditerranée occidentale et l'exemple paoliste.

19 décembre : Rodolphe Thenegal, Le Corps des officiers espagnols de 1737 à 1763.

9 janvier 1998: André Zysberg, Vasco de Gama. 1497-1499.

23 janvier: Olivier Chapuis, Navigation et cartographie maritime. 1750-1850.

Pour des raisons de calendrier le séminaire se tiendra tous les quinze jours et non pas chaque semaine comme les années précédentes.

Les sujets des séances des 6 et 20 février, 6 et 20 mars, 3 et 17 avril, 15 mai seron communiqués ultérieurement.

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.

#### Le littoral de la mer du Nord et de la Manche

Université du Littoral, Boulogne-Sur-Mer DEA Histoire et civilisation Université d'Arras, d'Amiens et du Littoral

Responsable: Patrick Villiers

22 octobre : P. Villiers, Manche, mer du Nord et la naissance des marines de guerre permanentes 1588-1660.

29 octobre : P. Villiers et C. Pfister, Guerre et activités marchandes dans l'Atlantique XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles.

5 novembre : G. Jehel, Historiographie thématique des études d'histoire maritime méditerranéenne au Moyen Age.

12 novembre : G. Jehel, Présentation des comptes du Clos des Galées de Rouen (1382-1383).

19 novembre : P. Villiers, Guerre, commerce et pêche, de l'Empire à la guerre 1914-1918 + Jeunes recherches en histoire maritime à l'université du Littoral.

3 décembre : J.-P. Arrignon, Bateaux et techniques maritimes au Moyen Age.

10 décembre : J.-P. Arrignon, Ports et associations marchandes en Manche et mer du Nord.

14 janvier : J.-P. Duteil, Mgr Pigneau de Behaine et les premiers contacts au Vietnam sous la Révolution française.

21 janvier : J.-P. Duteil et X. Boniface, Armées, missions et militaires au XIX<sup>e</sup> siècle.

4 février : B. Béthouart, Spiritualité et vie religieuse des milieux maritimes au XX<sup>e</sup> siècle.

11 février : B. Béthouart et J.-P. Duteil, Jeunes recherches sur le littoral.

Journée pluridisciplinaire à Amiens : *Les estuaires et les deltas* sous la direction de G. Jehel : vendredi 21 mars 1998, à partir de 9 h 30 heures :

M. Marcotte, les Géographes grecs,

J.M. Mouton, Le delta du Nil,

G. Jehel, La Camargue médiévale,

Olivier Merlier, La baie de Somme,

J.-P. Arrignon, La Volga,

P. Villiers, La Loire et les Antilles au XVIIIe siècle,

J.-P. Duteil, Missionnaire et Marine dans les deltas du Mékong et du fleuve rouge XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle,

Ph. Racinet, Visite du chantier archéologique de Boves.

Les séances ont lieu le mercredi après-midi de 14 heures à 18 heures, à l'Université du Littoral, Centre du Musée, (Salle du D.E.A.), 34, Grande-Rue, 62200 Boulognesur-Mer. Tél.: 03.21.99.43.00, Fax: 03.21.99.43.91.

## Séminaires de maîtrise

1997-1998

Professeur Patrick Villiers

Université du Littoral, Boulogne-sur-Mer 14 h-16 h ou 16 h-18 h mercredi après-midi tous les quinze jours

mercredi 15 octobre : Ph. Jacquin, université de Lyon, les sources de l'histoire coloniale.

mercredi 22 octobre : 14 h-17 h 30, P. Villiers, La Manche et la naissance des marines de guerre permanentes.

mercredi 29 octobre : 14 h-17 h 30, P. Villiers, Guerres et activités marchandes dans l'Atlantique.

5 novembre : J. Todescato, Marine espagnole et marine française au XVIIIe siècle.

20 novembre: 14 h-17 h 30, P. Villiers, Littoral 1789-1914 et Jeunes recherches.

26 novembre : 16 h-18 h, C. Bordes, Le port de Calais au XIX<sup>e</sup> siècle.

Jeudi 4 décembre : Alain Cabantous, Villes portuaires et espaces maritimes et Mer et histoire culturelle.

17 décembre : 16 h-18 h, C. Pfister, Archives municipales et histoire dunkerquoise.

21 janvier 1998 : P. Villiers, Etat des recherches et mise en valeur du travail d'archives.

28 janvier : 16 h 00-18 h 00, P. Villiers, Le voyage de découverte dans les archives de la Marine à Paris et archives coloniales d'Aix-en-Provence.

4 février : 14 h-16 h, Ph. Bonnichon, Les marines européennes dans l'exploration du Pacifique.

Vendredi 20 mars : Journée DEA à l'université d'Amiens, 9 h 30-16h30, Fleuves et deltas

mercredi 1<sup>er</sup> avril: 14 h-16 h, les archives de la Marine et les archives coloniales.

mercredi 29 avril : Grégory Boyer (doctorant), Les sources de l'inscription maritime : l'exemple de la Manche et de Berck XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles.

samedi 16 mai : Amiens, séance commune : Anatomie de la bataille en Picardie de l'Antiquité à nos jours: Patrick Villiers, *La bataille du Jutland*.

#### Stratégie navale et géopolitique

École des Hautes Études en Sciences sociales Cycle de conférences 1997-98

Alain Guillerm, chercheur au CNRS

La géopolitique n'est pas un concept vague mais s'appuie sur un ensemble de théories qui l'ont constituée depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle. Nous étudierons les deux qui aujourd'hui ont tendance à se réaliser en permanence à travers d'une part l'impérialisme US, symbolisé par la puissance maritime (le *sea power*) pensée par l'amiral américain Mahan, et d'autre part la création de grandes pan-régions, pensée par l'allemand Haushofer : l'ALENA dominant l'Amérique du sud, l'Eurafrique (accords de Lomé), la Pan-Russia (URSS+Inde) qui a bien manqué se réaliser, l'Ere de co-prospérité asiatique qui a échoué par les armes mais se réalise aujourd'hui économiquement par une "Méditerranée asiatique" (Japon, "Dragons", littoral chinois, Insulinde). Nous développerons ce dernier concept car il analyse une région qui est la seule qui soit une "économie-monde" et réintroduit la puissance maritime dans une pan-région en lutte pour se libérer de la puissance US.

 $2^{\rm e}$  et  $4^{\rm e}$  mercredis du mois, de 16 h. à 18 h., salle 6, 105 bld Raspail, 75006 Paris, à partir du 12 novembre.

Renseignements: Alain Guillerm, 30 av. René Coty, 75014 Paris.

Tél. et fax: 01 43 35 52 43

#### Comité de documentation historique de la Marine

conférences 1997-1998

18 octobre 1997 : Programme de la séance spéciale destinée aux candidats au Capes et à l'agrégation.

18 novembre : 14 h 30 : amiral Vercken, A. Leenhardt, amiral Wild, M. le médecin en chef Taillemite et Hervé Coutau-Bégarie, *Histoire du porte-avion Clemenceau*.

16 décembre : Marc Canevet, *Le voyage du* Gros-Ventre *en 1772 ou du mythe de la* terra australis incognita *à la réalité australienne.* 

20 janvier 1998 : Michel Depeyre, La représentation des batailles navales dans l'art du XVIII<sup>e</sup> s. en France et en Angleterre.

10 février : Dr Jean Gaillard, Prélude à l'expédition d'Égypte: le coup de main avorté contre Malte en mars 1798.

17 mars : Commandant Jean Esmei, La politique de la marine impériale japonaise de la Conférence de Washington à Okinawa.

28 avril : Isabelle Gregor, Bougainville autour du monde: du voyageur à l'écrivain.

12 mai : Olivier Chapuis, Beautemps-Beaupré et les débuts de l'hydrographie moderne.

9 juin : Jean Bérenger, La marine austro-hongroise sur le Danube.

Au Musée de la Marine, Palais de Chaillot (entrée par la porte de la Conservation), les mardis sus indiqués à 17 heures, sauf exception.

# Séminaire d'archéologie navale médiévale et post-médiévale sous la direction de J. Boudriot et E. Rieth, directeur de recherche au CNRS

6 octobre 1997 : J. Boudriot, *Architecture navale au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*. Notions générale 1ère séance.

13 octobre : J. Boudriot, *Architecture navale au XVIII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*. Notions générale 2<sup>e</sup> séance.

20 octobre : J. Boudriot, *Architecture navale au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*. Notions générale 3<sup>e</sup> séance.

17 novembre : E. Rieth, *Questions sur l'archéologie nautique* (Huitième congrès international, Gdansk)

24 novembre : Cdt. Rateau, "Des mots qui mettent sac à terre" : propos sur le langage maritime ( $2^e$  partie).

1<sup>er</sup> décembre : J. Boudriot, *Carrière de Blaise Geslain*, 1706-1748, *constructeur des Vaisseaux du Roi*, ses écrits et plans.

8 décembre : E. Rieth, *Un caboteur du haut Moyen Age : l'épave de Port-Bereau II. Bilan de six années de recherche* (1992-1997).

15 décembre : J. Gay, La marine et l'évolution technique de la métallurgie en France sous l'Ancien Régime (1).

Les séances ont lieu à partir de 18 heures au Musée de la Marine, Palais de Chaillot (entrée par la conservation, côté jardin). La plupart d'entre-elles sont prévues avec projection de diapositives.

La participation aux séances n'est soumise à aucune formalité.

# Chronique d'histoire maritime