

Chronique d'histoire maritime

fondée en 1979

*Commission française
d'histoire maritime*

ASPECTS DE L'HISTOIRE MARITIME DE LA NORMANDIE

*Honfleur, ville portuaire normande
sous l'Ancien Régime,
et sa vocation nord-américaine
par Raymonde Litalien*

*Les sources d'histoire maritime
dans les manuscrits de la
médiathèque Jean Renoir de Dieppe
par Éric Barré*

*N° 37
1998 - I*

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

Semestrielle

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-président : Patrick Villiers
Secrétaire général : Jean-Marc van Hille
Trésorier : Pierre Deloye
Administrateurs : amiral Christian Amand, Eric Barré, amiral François Caron, Louis Durteste, Annick Foucier, Magali Lacousse, André Leroy, Sylviane Llinares, Silvia Marzagalli, Christian Pfister
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),

Directeur de la publication : Philippe Haudrère

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.

Directeur éditorial : Éric Ledru

Éditions S.P.M. 34, rue Jacques Louvel-Tessier 75010 Paris

© CFHM, avril 1998

ISSN : 0243-6671

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

S O M M A I R E

Le mot du président par Philippe Haudrère.....	5
Assemblée générale 1997	6

ESSAIS

ASPECTS DE L'HISTOIRE MARTIME DE LA NORMANDIE

Honfleur, ville portuaire normande sous l'Ancien Régime, et sa vocation nord-américaine par Raymonde Litalien.....	13
Les sources d'histoire maritime dans les manuscrits de la médiathèque Jean Renoir de Dieppe par Éric Barré.....	26

PUBLICATIONS

Livres et revues reçus	31
Européens et espaces maritimes au XVIII^e siècle (bibliographie) par Philippe Haudrère.....	33
Comptes rendus	34

Tijdschrift voor Zeegeschiedenis ; LE BOUÉDEC (Gérard), *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790* ; *Pull Together* ; FMES. Groupe des écoles du commissariat de la Marine, *Méditerranée. Les constantes géostratégiques* ; *The Mariner's Mirror* ; GIBSON GOLDMAN (Franck), *The international Legal Ramifications of United States Counter-Proliferation Strategy*.

AGENDA

Activités des délégations régionales	41
Manifestations	42
Séminaires de recherche	44

LE MOT DU PRÉSIDENT

L'assemblée générale de la C.F.H.M. s'est tenue le 9 décembre dernier au Musée de la Marine, ainsi qu'il avait été annoncé dans la précédente *Chronique*. Le rapport moral et le rapport financier ont été lus et approuvés, puis il a été décidé de publier ces deux pièces pour en donner connaissance à tous les adhérents de la Commission. Ensuite M. Ph. Henrat, conservateur en chef aux Archives nationales, assisté de Mme. V. Serna, conservatrice au Musée de la Marine et du commandant H. Michéa, président des Amis du Musée de la Marine, a procédé au dépouillement des bulletins de vote, puis il a donné lecture des résultats du scrutin. Le nouveau conseil d'administration, élu pour deux ans, comprend Mmes. A. Foucier, M. Lacousse, S. Llinares, S. Marzagalli, et MM. C. Amand, E. Barré, F. Caron, P. Deloye, L. Durteste, Ph. Haudrère, J. M. van Hille, G. Kauffmann (commissaire aux comptes), A. Leroy, C. Pfister, P. Villiers. Le 26 janvier, le nouveau conseil a tenu sa première réunion et a élu le bureau, composé de Ph. Haudrère, président ; P. Villiers, premier vice-président ; M. J. M. van Hille secrétaire général ; P. Deloye, trésorier. Il sera procédé lors de la prochaine réunion du conseil à l'élection du second vice-président, rédacteur en chef de la *Chronique*.

Pour conclure ce «mot du président», et en qualité de président sortant et réélu, je voudrais remercier, tant au nom des administrateurs de l'ancien conseil que du nouveau, tous les adhérents de la C.F.H.M. qui nous ont fait confiance. Les objectifs que nous tenterons d'atteindre durant les deux prochaines années sont d'abord l'organisation du rapprochement avec le Comité de documentation historique de la Marine (notre rapport moral publié dans le présent numéro en indique les modalités) et le conseil a prévu sur cette question une consultation de tous les adhérents de la C.F.H.M., puis ensuite la poursuite de la publication de la *Chronique*, en essayant de lui conserver un bon niveau scientifique ainsi que le caractère d'instrument de liaison, ouvert aux observations et résultats des recherches de tous les spécialistes, professionnels ou amateurs, d'histoire maritime.

Philippe HAUDRÈRE

PROCÈS VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 1997

Elle s'est déroulée au Musée de la Marine, Palais de Chaillot, le 9 décembre 1997 à 16 heures.

31 personnes étaient effectivement présentes à l'assemblée.

80 pouvoirs étaient parvenus par courrier.

Les 111 voix ainsi réunies ne permettaient pas d'atteindre le quorum nécessaire (il était de 131 voix : la moitié plus une voix des 261 inscrits) pour délibérer valablement.

Rapport moral et rapport financier

Le rapport moral pour la législature 1996-1997 est lu aux membres par le président Haudrère.

Le rapport financier, en l'absence de notre trésorier, souffrant, est lu et commenté par notre vice-président Patrick Villiers.

L'assemblée approuve officieusement, à l'unanimité, les deux rapports.

Il est proposé de faire paraître dans la prochaine *Chronique* le rapport moral et le rapport financier afin que tous les membres puissent être pleinement informés de la politique menée durant ces deux dernières années. Si aucune objection n'intervenait, suite à cette publication, le quitus serait acquis.

Annnonce du résultat des élections pour le conseil d'administration

L'appel de candidatures, l'envoi des listes de candidats aux postes de conseiller et le matériel de vote par correspondance avaient été envoyés par courrier à tous les membres dans les délais statutaires.

Les opérations de dépouillement ont commencé ce jour à 14 heures sous la direction de M. Le conservateur en chef Philippe Henrat assisté de Mme Virginie Serna, conservatrice au Musée de la Marine et du commandant Hubert Michéa, président des Amis du Musée de la Marine.

Notre association regroupe 261 membres; le quorum est donc de 131.

Votants : 138

Bulletins nuls : 21

Bulletins blancs : 1

Suffrages exprimés : 116

Ont été élus : Christian Amand, Eric Barré, François Caron, Pierre Deloye, Louis Durteste, Annick Foucrier, Philippe Haudrère, Jean-Marc van Hille, Gérard Kauffmann, Magali Lacousse, André Leroy, Sylviane Llinares, Silvia Marzagalli, Christian Pfister, Patrick Villiers.

Les membres du nouveau conseil d'administration présents à l'assemblée n'atteignant pas le quorum pour élire un nouveau bureau, il a été décidé de convoquer à cet effet le conseil pour le 26 janvier prochain à 14 heures 30 à l'Académie de Marine.

La réunion se poursuit par les **questions diverses**.

Le commandant Michéa confirme l'abandon définitif du projet de déplacement du Musée de la Marine.

Il nous informe de la mise à disposition de locaux au fort de Romainville où seront déposés les deux-tiers des réserves du musée, ce qui permettra de disposer d'espace nouveaux pour la présentation de pièces jusqu'alors cachées au public.

Il nous indique que l'Association des Amis du Musée de la Marine regroupe aujourd'hui 3 500 membres et incite les chercheurs à proposer leurs articles à la revue *Neptunia* qui les accueillera volontiers.

Aucune autre question n'étant posée, la réunion est déclarée close à 17 heures 15.

Paris, le 29 décembre 1997

Éric LEDRU
Secrétaire général sortant

RAPPORT MORAL

Au début de cette réunion je voudrais rappeler le souvenir de deux de nos membres, récemment disparus, le professeur Michel Mollat, cofondateur avec Ulane Bonnel de la C.F.H.M., et l'amiral Raymond Frémy, membre du conseil et chroniqueur très actif. Par l'étendue de leurs activités et par leur présence parmi nous ils ont témoigné de la vitalité de notre association, qui unit marins et universitaires pour développer les

recherches en histoire maritime et diffuser le résultat de celles-ci auprès du public le plus large possible.

Ce rapport est présenté sous la forme d'un bilan en partie double. En aucune façon le conseil sortant ne voudrait être taxé d'autosatisfaction. Il y a des réussites dont nous pouvons être fiers, et je commencerai par ces réussites, mais il y a aussi des difficultés, dont je me permettrai de tirer les leçons.

Un des points les plus positifs de l'activité de la C.F.H.M. durant ces deux dernières années a été le développement des délégations régionales. La délégation Méditerranée, dirigée par le commandant Durteste, a initié le mouvement ; la délégation Normandie, avec M. Éric Barré, organise deux fois par an et depuis deux ans des journées d'histoire maritime de la Normandie, qui connaissent un succès croissant ; il en est de même de la délégation Nord/Pas-de-Calais avec M. Patrick Villiers ; la délégation Aquitaine, avec Mme Silvia Marzagalli, vient de tenir une journée d'étude sur le thème : « Vins, fleuves, océans » avec un nombre élevé d'auditeurs. Les bases pour le développement de ces activités régionales sont donc bien posées, et on peut espérer que la délégation régionale Bretagne connaîtra dans l'avenir un mouvement analogue.

Le lien le plus solide de notre association est la *Chronique d'histoire maritime*. Raymonde Litalien, vice-présidente sortante, responsable des publications, et Eric Ledru, secrétaire général sortant, ont maintenu la qualité de cette publication et ont développé les ventes. Le numéro 35 (1997-1), consacré à quelques aspects de la question d'histoire moderne inscrite au programme des concours de recrutement, a eu un grand succès, et je tiens à remercier ici les auteurs qui ont bien voulu apporter des contributions. La diffusion en librairie de ce numéro spécial nous a permis d'avoir de nouveaux et jeunes adhérents auxquels je voudrais souhaiter la bienvenue et dire combien nous nous réjouissons de leur entrée dans la C.F.H.M. La réalisation de la *Chronique* est un travail lourd pour ceux qui acceptent d'en prendre la responsabilité et je souhaiterais lancer un appel à de nouvelles collaborations en particulier pour les comptes-rendus d'ouvrages.

Les adhérents à jour de leur cotisation ont reçu avec le second numéro de 1997 les actes du colloque *L'homme, la santé et la mer*, excellemment dirigé par Christian Buchet. Cet envoi continue la tradition commencée

par les précédents conseils, et nous espérons qu'il sera possible de la poursuivre. Pour 1998, il est prévu d'envoyer à tous les adhérents à jour de leur cotisation les actes du colloque *Méditerranée mer ouverte*, organisé par la délégation Méditerranée.

L'augmentation du nombre des adhérents et l'accroissement de l'audience de la Commission est une préoccupation majeure du conseil. Aussi nous a-t-il paru souhaitable de nous rapprocher du Comité de documentation historique de la Marine, présidé par Etienne Taillemite, afin d'unir nos efforts et nos moyens, pour donner naissance à un organisme unique consacré à l'histoire maritime. Les discussions ont abouti à un projet de fusion, dont je souhaiterais vous communiquer les grandes lignes, avant que soit organisée une consultation par écrit des membres de la Commission, afin de pouvoir présenter un texte définitif lors de notre prochaine assemblée générale en 1999. Voici donc les principales dispositions: 1° La nouvelle association créée par fusion des deux précédentes prendrait le nom de : « Commission française d'histoire et de documentation maritimes » ; 2° chacune conservera ses formes d'activité habituelles, qui passeront simplement sous le pavillon de la nouvelle association ; 3° les liens avec les délégations régionales, avec les autres commissions nationales et avec la Commission internationale seront maintenus sans changement ; 4° En ce qui concerne les publications, le Comité de documentation historique de la Marine vient de tenter le lancement d'une *Revue d'histoire maritime* avec pour l'instant un numéro par an. Celle-ci passerait sous le nouveau pavillon, mais n'empêcherait en aucune manière de continuer la publication de la *Chronique d'histoire maritime* ; 5° La fusion impliquera une modification des statuts, en particulier de ceux de la Commission, et il faudrait peut-être prévoir la suppression de la clause qui limite à quatre ans la durée des mandats ; 6° L'adoption de nouveaux statuts et la création d'une nouvelle association devrait s'accompagner de l'élection d'un nouveau conseil.

Pour terminer, je voudrais dire le plaisir et la joie que j'ai eu à travailler avec vous tous depuis deux ans, en espérant que la bonne entente qui a prévalu tant dans le conseil que dans la commission puisse se poursuivre encore longtemps.

Merci à tous !

Philippe HAUDRÈRE

SITUATION DES COMPTES AU 9 DÉCEMBRE 1997

(en Francs)

I. Exercice 1996.

A. Dépenses et recettes.

1. Dépenses.	29 264
CHM 31, tirés à part	1 186
CHM 32, frais postaux	5 560
CHM 33, fabrication	15 287
CHM 33, frais postaux	4 876
CHM 33, TVA	840
Frais généraux	614
Cotisations	900

2. Recettes	43 265
Cotisations 95	2 970
Cotisations 96	37 895
Cocktail 95	2 400

Report dépenses	29 264
Excédent de recettes	14 001

B. Trésorerie.

Situation au 28 nov. 96	12 885
Situation au 28 déc. 95	- 1 115
Excédent de trésorerie	14 001

C. Placements.

Au 31 déc. 96 ; 2 SICAV OBC	36 380
Au 29 déc. 95 ; 2 SICAV OBC	35 282
Plus-value potentielle	1 097

D. Actifs net (B+C).

1. Au 28 nov. 96	49 266
2. Au 28 déc. 95	34 167

II. Exercice 1997.

A. Dépenses et recettes.

1. Dépenses.	64 119
CHM 34, fabrication.	16 379
CHM 34, frais postaux	4 869
CHM 34, TVA	900
CHM 35, fabrication	20 414
CHM 35, frais postaux	4 330
CHM 35, TVA	1 122
Contribution à la délégation Med.	15 000
Contribution CIHM, 96	250
Contribution CIHM, 97	250
Frais généraux	602

2. Recettes.	77 221
Cotisations 95	220
Cotisations 96	12 321
Cotisations 97	53 281
Cotisations 98	220
Ventes au numéro	1 177
Subvention	10 000

Report dépenses	64 119
Excédent de recette	13 102

B. Trésorerie

- Situation au 28 nov. 97	25 987
- Situation au 28 nov. 96	12 885
Excédent de trésorerie	13 102

C. Placements.

1. Au 28 nov. 97 ; 2 SICAV OBC	37 240
2. Au 31 déc. 96 ; 2 SICAV OBC	36 380
Plus-value potentielle	859

D. Actif net (B+C).

1. Au 30 nov. 97	63 227
2. Au 28 nov. 96	49 266

La situation financière s'est assainie. Des relances ont fait rentrer un certain nombre de cotisations en retard ; une subvention et des ventes au numéro ont fourni un complément de recettes.

Les dépenses ont été limitées à la confection et à l'expédition des deux *Chroniques* annuelles, et à une aide à notre section Méditerranée.

La situation devrait permettre, sans toucher à la petite réserve, de poursuivre le même type d'activité en 1998.

Pierre DELOYE



ASPECTS DE L'HISTOIRE MARITIME DE LA NORMANDIE

Honfleur, ville portuaire normande sous l'Ancien Régime, et sa vocation nord-américaine.

Par Raymonde Litalien,
*Représentant en France
des Archives nationales du Canada.*

Le port normand de Honfleur, sous la période moderne, s'est en quelque sorte identifié à celui de la Nouvelle-France. D'abord participant actif à la fondation de la colonie nord-américaine, Honfleur fut, au XVII^e siècle, en plein développement, sachant tirer le meilleur parti des ressources provenant du Canada, soit la morue, la baleine et les pelleteries. En retour, de façon naturelle, la ville et la région environnante contribuèrent largement au peuplement français de la colonie. Au XVIII^e siècle, la cité consolida ses positions défensives jusqu'à la guerre de Sept-Ans puis, après avoir payé son large tribut à la guerre, ne se releva pas vraiment de ses pertes.

Comment Honfleur en est-il venu à cette vocation nord-américaine aux XVII^e et XVIII^e siècles ? Quels ont été les antécédents historiques qui ont pu favoriser cette orientation ? Qu'y a-t-il de singulier dans les relations de cette ville française avec la Nouvelle-France ? C'est dans les sources d'archives disponibles que nous trouvons les données permettant de répondre à ces questions: les tabellionages de Honfleur et de Roncheville ainsi que le fonds de l'amirauté de Honfleur ; dans une moindre mesure, ont aussi été utilisés les tabellionages de Rouen et du Havre. Ces

fonds, surtout ceux de Honfleur, en excellent état de conservation, d'une richesse considérable pour l'étude présentée ici, peuvent encore offrir des ressources inédites aux chercheurs¹

Honfleur au Moyen Age.

Le nom de Honfleur commence à apparaître dans les textes au XI^e siècle. 1066 serait la date approximative de sa fondation. Son activité principale aurait été celle des salines dont l'exploitation bénéficiait à la puissante abbaye de Jumièges. Au début du XIII^e siècle, c'était déjà une place forte: en 1204, Philippe-Auguste s'en empara pour la joindre au royaume de France.

C'est au cours du XIII^e siècle que Honfleur s'affirma comme port de mer pratiquant aussi bien la construction que l'armement des navires. Avec les seigneurs locaux, les Bertran de Roncheville, Honfleur, au pied de ses falaises, était déjà un port de transit pour les navires à destination de Rouen, un port de transbordement pour les navires de long-cours et de cabotage, le pendant de Harfleur sur la rive nord de la Seine. La pêche, sur le fleuve ainsi que sur la côte, contribuait de façon essentielle à l'alimentation de la population. Le bois des forêts de proximité (Touques) servait à la construction des navires. De plus l'arrière-pays, étendu et riche, était fournisseur et consommateur de premier ordre. Dans ce contexte, la concurrence des autres ports normands, Rouen, Harfleur et Dieppe jouera un important rôle moteur dans le développement de Honfleur.

Bien que Dieppe ait été considérée, au Moyen Age, comme «la porte de l'Angleterre», l'importance de Honfleur est attestée, non seulement comme port d'embarquement et de débarquement des princes et des missions diplomatiques mais aussi, sur le plan militaire, pour son rôle dans les guerres navales : en 1295, Honfleur armait 5 neufs et 33 galées dans une

1 - Les fonds suivants ont été utilisés pour cette étude : aux archives communales de Honfleur (Calvados) : le tabellionage de Honfleur (série E, années 1574-1630) ; le tabellionage de Roncheville (série E, années 1583-1643 et le fonds de l'amirauté de Honfleur (série 2ii/1-739, années 1636-1793) ; aux archives départementales de la Seine-Maritime, à Rouen: le tabellionage de Rouen : (série 2E 1/375-2889, années 1522-1617) : le tabellionage du Havre (série 2E 70/1-306, années 1557-1665). Il existe, pour chacun de ces fonds, un inventaire analytique des documents concernant la Nouvelle-France dans le dépôt responsable du fonds, ainsi qu'au bureau de Paris des Archives nationales du Canada, 35, av. Montaigne, Paris VIII^e, de même qu'aux Archives nationales du Canada, 395, rue Wellington, Ottawa, Canada.

expédition contre l'Angleterre ; en 1338, le port fournissait 6 neufs à la flotte française qui sera, par la suite, détruite par les Anglais à la bataille de l'Ecluse en Zélande. Site stratégique, Honfleur devint un enjeu que se disputèrent les deux puissances rivales : prise pour la première fois de 1357 à 1367, la ville passa plusieurs fois sous domination anglaise. La physionomie de la ville ancienne exprime clairement sa fonction défensive : jusqu'à la fin du XVII^e siècle, Honfleur se divisait en trois parties: l'"enclos" au centre, le faubourg Sainte-Catherine à l'ouest et le faubourg Saint-Léonard à l'est. L'enclos s'identifiait avec la cité, puissamment fortifiée, où s'encastrait le port ou "havre du dedans". Bâti sur les marais de l'embouchure d'une rivière, la Claire, l'enclos était entouré de fossés, dans lesquels un jeu d'écluses permettait de maintenir le niveau de l'eau, comme de lutter contre l'invasement, qui a toujours été une menace contre le port de Honfleur, le havre du dedans s'ouvrait sur la mer par un goulet, également muni d'une écluse, et protégé par une grosse tour carrée, sans doute construite sous Charles V. Des chaussées et des murs de soutènement bordaient le côté extérieur des fossés. Au nord-ouest, la porte de Caen, ouvrage fortifié, muni d'un pont-levis est devenue, à l'époque contemporaine, l'actuelle Lieutenance. Des remparts défendus, dans l'angle est, une tour ronde, la tour Frileuse. L'église Saint-Etienne subsiste en bordure du quai... L'enclos fut édifié pour servir de place forte et de port de guerre entre les deux faubourgs qui l'avaient précédé et qui s'élevaient, le long de la route de Caen à Rouen sur le flanc des collines, au-dessus des marais de l'embouchure de la Claire. La construction de l'enclos se rattache évidemment aux luttes contre l'Angleterre : il était destiné à protéger d'un coup de main les bateaux qu'on se contentait jusqu'alors de laisser échouer dans le havre du dehors formé par les deux jetées en avant du goulet, ou dans le havre neuf, c'est-à-dire dans le fossé de l'est. Du XIII^e au XVI^e siècle le clos a rempli son emploi de place de guerre².

Assailli, détruit en partie, restauré ou renforcé, l'enclos garda sa physionomie primitive alors que les faubourgs subissaient d'importants ravages. En 1598, Honfleur fut déclassée comme place de guerre, quelques années après le dernier siège que lui fit subir Henri IV. Les murailles de l'enclos subsistèrent jusqu'en 1681; elles disparurent lors des travaux entrepris sous Colbert.

2 - Cette description du Honfleur médiéval est largement inspirée de l'ouvrage de Jean Frédéric Bouvier et Jean Dérens, *Vives eaux de Honfleur*, Saint-Sulpice de Grainbouville, Editions de la Ferme du Bois, 1982, 70 pages.

Après la guerre de Cent Ans, en 1450, Honfleur fut libérée d'une longue occupation qui durait, de façon presque continue, depuis 1416 ; elle se relèvera de ses ruines en participant activement à la guerre de course. En 1457, soixante bâtiments y furent armés pour attaquer Sandwich sous le commandement du sénéchal de Normandie, Pierre de Brézé. L'expédition ramena au port trois neufs et vingt et un petits navires. Une nouvelle tentative, en 1462 contre le Northumberland, fut soldée par un échec. Mais l'essor était pris et le nom de Honfleur fut désormais de toutes les expéditions d'importance.

Après la guerre de Cent Ans aussi, pendant une période de paix relative, la société honfleuraise s'organisa autour de la vie maritime : en 1456, la ville obtint du roi des franchises et des privilèges financiers, consacrés par des lettres d'octroi, eu égard aux charges que lui imposait l'entretien de ses défenses portuaires ; en 1457 fut créée la confrérie de Notre-Dame qui rassemblait tous les métiers de la mer, aussi bien le charpentier, le modeste calfat que le maître de navire ou l'armateur.

De plus l'horizon maritime prit de l'envergure : les Honfleurais ne se concentrèrent plus uniquement sur la Manche, la mer du Nord et les côtes françaises. Au XV^e siècle, ils voyagèrent en Méditerranée : en 1485, ils ramenèrent des navires pris aux Vénitiens. Vers 1490, deux navires de Honfleur, commandés par Jehan Denys et Jean Le Doyen revinrent de Messine et de Naples, chargés de *"bonnes et riches marchandises et en grant valeur"*.³ Ils s'aventurent aussi plus avant dans l'Atlantique : en 1483, un certain Georges le Grec reçoit mille écus pour se rendre aux îles du Cap-Vert pour y chercher un remède contre la lèpre dont le roi de France Louis XI se croyait atteint.

L'ouverture vers l'Atlantique

A la fin du XV^e siècle, les ports normands, toujours marqués des suites de la guerre de Cent Ans, n'étaient pas encore en pleine possession de leurs moyens. Cette période est plutôt celle de la marine bretonne omniprésente et en plein essor, celle de Saint-Malo notamment. Plus au sud, La Rochelle, affectée aussi par les conflits armés, en l'occurrence les guerres de Religion, maintint à peu près le même niveau d'activité maritime que

3 - Bibliothèque nationale de France : Mss. Fr. 15540, f° 132, 15541, f° 90. Cité dans : Michel Mollat du Jourdin, *Le Commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, Paris, Plon, 1952, p. 239.

Honfleur au cours du XVI^e siècle. De même pour Saint-Jean-de-Luz qui développa l'important commerce de la chasse à la baleine dans l'Atlantique nord. Par contre, Bordeaux n'avait pas de véritable flotte : les navires basques, bretons et normands y suppléaient en entretenant le commerce du pastel, de la résine et du vin entre le port de la Gironde d'une part, et d'autre part, la mer du Nord et l'Angleterre. Rouen, de son côté, redistribuait les produits de l'Aquitaine vers l'intérieur, par la Seine, en direction de Paris et d'Orléans.

C'est dire que, dès la fin du XV^e siècle, les marins de Honfleur, comme d'ailleurs ceux de Dieppe et de Saint-Malo, étaient en contact permanent avec les meilleurs navigateurs du temps et avaient toutes les occasions de s'initier aux techniques de navigation les plus récentes et d'entendre les récits de voyages lointains au moment où on s'aventurait à contourner l'Afrique, vers les Indes orientales ou partir vers les îles occidentales. Ainsi, quelques marins honfleurais ont fait partie des équipages de Magellan. Ces rencontres, dans les carrefours d'échanges qu'étaient les ports, permettaient aussi aux capitaines de se procurer les instruments nautiques les plus performants. Dans ce bouillonnement d'expériences souvent fabuleuses germaient des rêves et des projets de voyages vers des destinations encore inconnues. Et, à cet égard, l'océan semblait encore plus prometteur que la Méditerranée.

Complètement intégrée à ce monde novateur dont elle possédait tous les attributs, Honfleur était prête, elle aussi, à prendre l'initiative de grandes découvertes durant la période qu'on désignera plus tard sous le terme de Renaissance.

Ce sera d'ailleurs le premier port français à «oser la mer Océane» ou l'Atlantique, avec le voyage de Paulmier de Gonneville, en 1503, sur l'*Espoir* de 120 tonneaux et son équipage de 60 hommes. Parti pour les Indes orientales, Gonneville s'est retrouvé sur les côtes du Brésil. On mesure par là l'ignorance des navigateurs de cette époque à propos de l'hémisphère situé à l'ouest de l'Europe. L'expédition de Gonneville, le fait est bien connu, fut un échec spectaculaire : l'unique navire, éprouvé par les tempêtes, attaqué par les pirates, fit naufrage, à son retour, sur les côtes françaises de la Manche et perdit toute sa cargaison brésilienne. Le témoignage des marins de l'expédition ne resta toutefois pas lettre morte puisque d'autres, après eux, se lancèrent sur l'Atlantique. Plus tard, une fois que la France fut libérée des guerres d'Italie, les navires honfleurais se dirigèrent de nouveau vers le Brésil : on en compte cinq en 1525. L'attrait

de l'Orient et pour les ressources qu'on trouvait sur sa route ne disparaissaient pas pour autant : en 1531, on voit quatre équipages de Honfleur faire le commerce en Guinée. Dans l'ensemble toutefois, l'espace maritime honfleurais va se concentrer dans l'hémisphère septentrional tout en acquérant une nouvelle et vaste envergure.

Honfleur, Terre-Neuve et le Canada.

Au début du XVI^e siècle, on parlait de «terre-neuve» ou des «terres-neuves», pour désigner toutes les côtes, à l'ouest de l'Europe, aperçues par les explorateurs depuis Christophe Colomb. Cependant, après le voyage de Jean Cabot, le terme a commencé à désigner plus spécifiquement le territoire qui est aujourd'hui une province canadienne et les autres côtes environnantes : le Labrador, le golfe du Saint-Laurent avec la côte nord et la Gaspésie ainsi que les provinces maritimes du Canada : Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, île du Prince-Edouard.

Jean Cabot, parti de Bristol en 1497 lors de son premier voyage, n'a trouvé aux terres neuves ni les richesses de l'Inde ni celles de la Chine mais le poisson en abondance qu'on pouvait pêcher avec un simple seau lesté de pierres. Après les voyages de Cabot, on verra partir des expéditions de pêche en nombre croissant. Les Bretons furent probablement les premiers à suivre les traces des navires de Bristol⁴ vers Terre-Neuve et, au retour, vendre le produit de leur pêche en Normandie. Rouen devint rapidement un gros marché de poisson vers le centre du pays où Orléans fut un autre noeud important de redistribution. Honfleur, comme auparavant, conserva sa fonction de port de transit, et devint naturellement un port d'armement. En effet en 1506 le capitaine Jehan Denys ramena de Terre-Neuve une cargaison de morue sèche, du port nommé La Rognouse, dont le nom est resté jusqu'à nos jours sous la forme anglicisée de Renew's. Jean Denys inaugurait aussi, par la même occasion, le commerce des pelleteries qui, désormais, serait mené de pair avec la pêche sédentaire. Honfleur, là encore, n'était pas novice dans le commerce des peaux, le pratiquant déjà avec l'Irlande, d'où on rapportait des «cuirs pelus». Des

4 - "Quelle nation européenne a été la première présente dans les eaux et sur les côtes de Terre-Neuve ?" est une question encore posée qui soulève régulièrement des débats passionnés où le sentiment national l'emporte souvent sur la rigueur des sources historiques. Sans entrer dans le cœur de ce débat, nous nous limiterons ici aux seuls faits attestés par des archives authentiques et incontestables.

tanneries y étaient bien implantées et en pleine activité. A partir des premières années du XVI^e siècle, nombreux furent donc les navires normands à faire la pêche et la traite, chaque année, à Terre-Neuve.

Les ports existants se révèlent vite insuffisants : Harfleur s'envasait, Honfleur était à l'étroit et Rouen de même qui, jusqu'au début du XIX^e siècle, ne fut pas accessible aux vaisseaux de plus de trois mètres de tirant d'eau. On considérait qu'un navire de 400 tonneaux ne pouvait se rendre à Rouen. Le roi François I^{er} décida donc d'aménager un nouveau port à l'embouchure de la Seine : le Havre de Grâce est construit à partir de 1517. Malgré les craintes et les plaintes des Honfleurais, il semble que le nouveau port n'ait pas vraiment ralenti l'activité de Honfleur, du moins à cette époque. Cette nouvelle manne de protéines que représentait la morue paraissait inépuisable et la demande toujours croissante dans l'arrière-pays français. Elle donna lieu à une activité portuaire très dense où Honfleur et le Havre devinrent plus complémentaires que concurrents.

La pêche à Terre-Neuve.

Les archives existantes permettent d'observer la vie maritime de Honfleur à partir du dernier quart du XVI^e siècle. En effet, le tabellionage de Honfleur ne contient pas de documents antérieurs à 1573 et aucune autre source ne fournit suffisamment de renseignements pour une étude détaillée du commerce. On connaît toutefois, par le tabellionage de Rouen, la présence de Honfleur dans le commerce de la pêche à Terre-Neuve, soit par la construction et l'armement de navires, à part entière, soit par la participation au financement des expéditions. En 1541, Pierre Le Cordier de Honfleur est un des financiers de l'expédition de Roberval mandatée par François I^{er} pour aller fonder une colonie au Canada.

A partir de 1575, Honfleur apparaît entièrement consacrée au commerce du poisson de Terre-Neuve et aux activités qui en découlent : construction navale, cabotage, fournitures pour les navires et les équipages. D'autres industries s'y greffent : traitement des pelleteries provenant du troc avec les Indiens, peausserie, artisanat du cuir et fabrication de «biscuits de mer» dont les Honfleurais sont parmi les principaux, et semble-t-il, les meilleurs fournisseurs.

En 1576, quinze navires "*font le voyage aux terres neuves*", d'après le tabellionage de Honfleur. Ce sont des navires de 70 à 80 tonneaux en

moyenne ; deux navires dépassent les 100 tonneaux et deux petits navires de 30 à 35 tonneaux complètent le tout. Au total, ces navires transportent environ 1 000 tonneaux de charge utile. Il en sera de même jusqu'aux années 1620, soit pendant environ un demi-siècle. Honfleur s'installe dans ce commerce de la morue dont la ville entière vivra, de façon prospère, pendant plus de deux siècles.

Mais, quelle est la destination exacte de ces navires ? "*faire le voyage aux terres neuves*" ou "*le voyage de Terre-Neuve*" est une formule vague qui peut recouvrir un bien vaste espace marin et terrestre. Les archives sont rarement plus précises. Quelquefois, on mentionnera qu'un navire fait "*le voyage de Canada*" ou encore, va "*à la coste de l'Acadie*". C'est la période où les tentatives d'établissements français se succèdent, où la traite des pelleteries avec les Indiens est pratiquée principalement lors des expéditions de pêche. Les pêcheurs de Honfleur, comme ceux des autres ports, cherchent les sites les plus commodes et les plus rentables pour faire leur pêche et traite. Ils pratiquent largement la pêche sédentaire, ce qui leur permet de ramener aussi des pelleteries. Un des rares lieux indiqués, "*pour faire la pêche et la traite*" est Tadoussac, où Chauvin de Tonnetuit, commandant de la garnison (calviniste) et armateur de Honfleur, à partir de 1596 y expédiait ses quatre navires : le *Don-de-Dieu* (70 tx), l'*Espérance* (80 tx), le *Bon-Espoir* (100 tx), le *Saint-Jean* (80 tx). En 1599, Henri IV lui accorda le monopole de la traite en Nouvelle-France, avec l'obligation d'y fonder une colonie. Ce monopole devait s'étendre sur dix ans mais, en 1602, comme la colonie espérée n'existait pas encore, la commission fut remise à Aymar de Chaste, vice-amiral de France. Chauvin fonda un comptoir de traite à Tadoussac, y construisit la première habitation de la colonie et continua à y expédier ses navires jusqu'à sa mort, en 1603. La dernière année, l'expédition fut dirigée par François du Pont-Gravé, capitaine malouin (né en 1554) installé à Honfleur depuis 1600. Il avait déjà plusieurs fois fait la traite en Acadie et dans le Saint-Laurent. Cette même année, en 1603, Pont-Gravé est accompagné de Champlain, qui, sans fonction précise sauf une curiosité géographique certaine, l'accompagnera dans son exploration du fleuve Saint-Laurent et du Saguenay.

En plus de Tadoussac, un autre lieu cité dans les tabellionages normands est Percé ou "*l'isle percée*" ; on s'y dirigeait aussi pour «faire la pêche et la traite». Percé était fréquenté par des pêcheurs de toute origine et conservera longtemps sa fonction de site de pêche, à l'entrée du fleuve Saint-Laurent.

Un autre nom de lieu, apparemment plus étrange apparaît, à plusieurs reprises, entre 1580 et 1610 : celui de la "*coste de Floride*". Cette destination n'est pas propre aux voyages honfleurais mais concerne aussi les navires du Havre, et ceux de Rouen, pour la même époque, de même que quelques navires rochelais conduits par des Normands. Les interprétations les plus fantaisistes ont été élaborées par les historiens autour de cette "*coste de Floride*". Dans ce lieu, associé souvent à l'Acadie, les Normands font la pêche et la traite ; un document le situe précisément vers le 45° de latitude nord. Enfin, c'est une carte de Pierre de Vaulx, datée de 1613, qui fournit la clef de l'énigme : il s'agit bien d'un point de pêche sédentaire au sud de l'île du Cap Breton ou sur la côte de l'actuel état du Maine. Serait-ce un des lieux de prédilection des Normands, des Honfleurais en particulier, qu'on retrouvera à la fondation de la première colonie de Sainte-Croix ? Sainte-Croix, île à l'embouchure de la rivière Penobscot (Maine, Etats-Unis), est le lieu choisi pour un établissement, en 1604, où les conditions climatiques et celles de la traite semblent meilleures qu'à Tadoussac d'où les Indiens Montagnais ont tendance à s'éloigner, sous la pression des Iroquois désireux de récupérer le commerce. Champlain est de cette expédition dirigée par un huguenot saintongeais, Du Gua de Monts, assisté par du Pont-Gravé. Sans fonction particulière encore, Champlain agit comme géographe durant l'exploration de la côte atlantique, jusqu'à Nauset Harbour, avec Du Gua de Monts. Après un hiver particulièrement rude à Sainte-Croix, la colonie est transportée, en 1605, dans un endroit plus abrité, sur la "*baie Française*" (baie de Fundy). Du Pont-Gravé est le commandant de la petite colonie, le premier établissement qui deviendra permanent en Nouvelle-France.

Ces tâtonnements pour trouver un lieu favorable à la colonisation se situent à la latitude de la "*coste de Floride*" et de ses parages où, de toute évidence, les Normands se dirigeaient en droite ligne. Ils étaient devenus relativement familiers de cette région du 45° parallèle, avaient appris à en connaître les ressources agricoles et minières et, pour avoir établi des habitudes de traite avec les Micmacs, se sentaient à l'aise avec les Indiens avec lesquels aucune difficulté n'est signalée. On sait aussi que les Normands, dans les négociations avec la Cour pour la définition d'un mode de commerce, étaient tout-à-fait favorables à l'établissement d'une colonie. A l'opposé, les Malouins, forts de l'exploration de Jacques Cartier et du monopole de commerce détenu par ses neveux au XVI^e siècle, maintenaient l'objectif de la traite seule, sans colonie stable, en l'occurrence ce

qu'ils avaient pratiqué dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent.

Une fois désignés comme colonisateurs, les Normands choisirent une région qui semblait rencontrer le plus de conditions favorables à leur projet. C'est l'Acadie explorée et nommée par Verrazzano, fréquentée ensuite par les pêcheurs sédentaires sur la "*coste de Floride*", au nom fortement évocateur, qui fut retenue par le capitaine honfleurais du Pont-Gravé.

Dans l'expansion et la consolidation de la colonie, Honfleur continuera de jouer son rôle : du Pont-Gravé sera à Québec, en 1608, avec Champlain, dans un bateau parti de Honfleur, pour continuer de faire la traite et ce, jusqu'en 1629. Il jouera un rôle important dans la mise en place d'un réseau de postes, grâce à sa longue expérience d'échanges avec les Indiens.

Toujours dans le domaine de la colonisation, Honfleur sera le point de départ de navires de colons, en 1632 et les années suivantes après la reprise, par la France, de Québec tombé aux mains des Anglais en 1628. Les colons, charpentiers et autres artisans sont, pour la plupart, originaires de Normandie⁵.

Par la suite, bien que la Normandie continua de jouer un rôle important dans le peuplement de la Nouvelle-France, Honfleur ne sera plus utilisé comme port d'embarquement pour la colonie. La Rochelle prendra le relais, par l'intermédiaire de commerçants membres de la Compagnie de la Nouvelle-France ou des Cent-Associés qui auront désormais le monopole du commerce.

Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, Honfleur revint à sa première fonction de simple port de pêche et se consacra presque exclusivement à la pêche errante au banc de Terre-Neuve. Une trentaine de navires armaient pour la pêche à la morue, plusieurs arrivant même à faire deux voyages par année. Des barques de cinq à dix tonneaux transbordaient le poisson et l'acheminaient vers Rouen. Accessoirement, quelques navires continuaient de pratiquer la pêche sédentaire et la traite. D'autres, de manière plus ponctuelle, s'adonnèrent à la chasse à la baleine vers le Labrador et le Groenland. C'est le cas de François Doublet qui reçut de la Compagnie de la Nouvelle-France, le 19 janvier 1663, le monopole du commerce aux

5 - Contrat d'engagement de quarante hommes, par la Compagnie de la Nouvelle-France, pour aller reconstruire "*le fort et habitation de Québec*" sous le commandement d'Emery de Caen. Ce contingent est le premier d'un engagement de Guillaume de Caen à installer quatre mille Français en Nouvelle-France. Tabellionage du Havre, 2 E 70, 4 août 1632.

Iles-de-la-Madeleine et à l'île Saint-Jean (Île-du-Prince-Édouard), avec obligation d'y fonder une colonie. Ce fut un échec : Doublet y laissa vingt-cinq hommes pour fixer l'établissement mais, le printemps suivant, il n'y trouva que des ruines. Parallèlement, Doublet avait repéré des mines de plomb en Gaspésie mais leur exploitation ne fut pas considérée suffisamment rentable pour être entreprise. Les investigations de Doublet n'eurent pas de suite immédiate mais furent reprises ultérieurement.

En guise d'illustration, voici un exemple type de cargaison de navire faisant son retour à Honfleur en 1674, après une expédition de pêche sédentaire : 32 mil de morues vertes, 40 mil de morues sèches, 10 poinçons d'huile, 50 cuirs d'origaux, quelques petits paquets de castor gras et sec, un petit paquet de martres⁶. Ce chargement évoque toute l'activité honfleuraise reliée à ces expéditions. Le port et la ville dans leur entier vivaient des produits de Terre-Neuve. Les travaux entrepris par Colbert ont sauvé le port de l'ensablement et attiré de nouveaux capitaux et des travailleurs de la mer. Le bassin a été creusé, à été muré de pierre, le quai élargi, trois écluses et deux nouvelles jetées ont été construites : en 1699, des vaisseaux de 300 à 400 tonneaux pouvaient y entrer à marée haute.

Le trafic de morutiers honfleurais ne cessera d'augmenter jusqu'à la guerre de Sept-Ans : 40 à 50 navires d'une charge moyenne de 60-65 tonneaux armaient chaque année, à la fin du XVII^e siècle. À la veille de la guerre de Sept-Ans, sans pouvoir établir des statistiques exhaustives, on a pu chiffrer 63 navires armés en 1756. En 1732, on en avait compté 72. Certaines années, il y en aurait eu jusqu'à 80 avec 1 000 à 2 000 matelots. Les archives de l'Amirauté de Honfleur ont confirmé la sous-estimation des chiffres utilisés auparavant par les historiens pour évoquer l'activité maritime de ce port vers l'Atlantique, surtout au cours du XVIII^e siècle. La guerre de Sept-Ans porta toutefois un coup fatal à l'armement honfleurais : 28 navires furent capturés par les Anglais avec 541 hommes. En 1763, après le Traité de Paris, 30 navires retournent au Banc mais, dans les années suivantes, la flotte de morutiers, vieillissante, ne se renouvela pas. En 1788, on ne comptait plus que 16 navires.

La vocation nord américaine de Honfleur, sous l'Ancien Régime se situe dans la logique de l'activité atlantique qu'elle avait déjà amorcée au cours du Moyen Âge. C'est aussi un dérivé spontané de sa fonction de

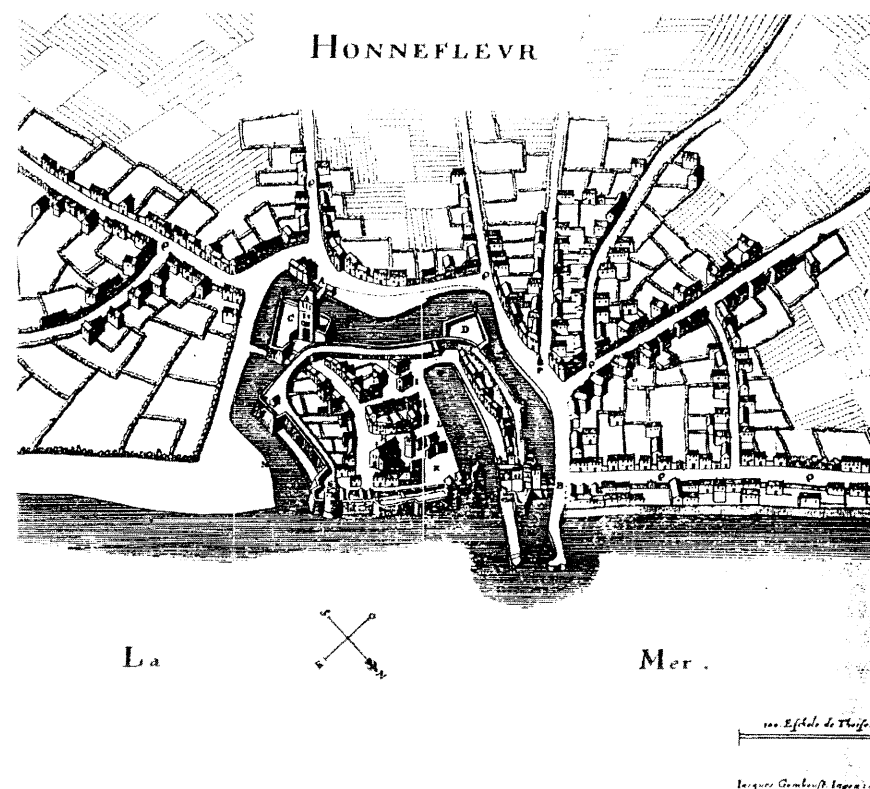
6 - Le *Symbole-de-la-Paix* de Honfleur, Archives communales de Honfleur, Amirauté de Honfleur, Rapports de mer : 2ii 293, fol.32-32v.

port de transit en bordure d'un arrière-pays agricole riche et aux besoins importants.

Cette destinée atlantique de Honfleur n'est pas le produit d'une volonté de l'Etat mais celui d'une évolution naturelle. Dans la mouvance des découvertes, aux XV^e et XVI^e siècles, Honfleur participa activement à la recherche des "*terres neuves*", mena de front le commerce de la pêche, celui des pelleteries et, fort de son environnement agricole, sut trouver les endroits les plus favorables pour des établissements qui devinrent durables.

Sa prospérité, qui avait grandi, parallèlement et grâce à la Nouvelle-France, déclina avec la chute de l'entreprise coloniale française en Amérique du Nord.

Raymonde LITALIEN



Bibliographie

- BERNARD, G., *Guide des archives départementales du Calvados*, Caen, 1978, 411 p.
 DECHARME, Paul, *La ville et les gens de Honfleur au XVII^e siècle*, Rouen, 1910.
 MOLLAT du JOURDAIN, Michel, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, Paris, Plon, 1952, 617 p.
 ROBICHON, J.-P., "Le musée de la Marine de Honfleur", *Jeune Marine*, 1980 (34), p. 23-34.
 VINTRAS, A., *Répertoire numérique des archives municipales de Honfleur*. *Archives du Calvados*, Caen, 1923, 123 p.

Honnefleur

Plan gravé par Merian d'après Jacques Gomboust, ingénieur du roi, s.d. [XVII^e siècle].

Archives départementales du Calvados, Caen, 1 Fi 103

**Les sources d'histoire maritime
dans les manuscrits de la médiathèque Jean Renoir
de Dieppe.**

par Eric Barré,
délégué de la région Normandie de la C.F.H.M.

Né de la Normandie et de la rencontre de l'Arques et de la mer, le port de Dieppe a joué un rôle primordial entre 1088 et 1205, puis aux XV^e et XVI^e siècles. Un tel passé conduit l'historien maritime à s'interroger sur la richesse en archives d'une cité qui, contre vents et marées, a su poursuivre sa vocation.

A Dieppe, les archives sont conservées surtout dans les fonds anciens de la médiathèque Jean Renoir, héritière de la bibliothèque fondée en 1827-1828⁷, et sont divisées entre d'une part les archives anciennes de l'administration municipale et d'autre part les manuscrits arrivés par dons ou achats sous l'impulsion d'érudits locaux. A la fin du siècle dernier, le *Catalogue général des manuscrits des bibliothèques publiques de France*⁸ recensait 85 articles ; on en compte actuellement 265⁹, dont 111 constituent des sources directes ou indirectes pour l'histoire maritime.

On peut écarter les histoires générales de Dieppe composées par Asseline, Guibert, Croisé, Le Franc, Le Breton, Bichot, Loth, Thomas, Noël (n° 1-29, 86-87, 89-93, 106, 202). Les deux premières ont été publiées¹⁰, et les autres reprennent les indications contenues dans les précédentes.

Les manuscrits 60, 68 et 76 relèvent d'un cadre géographique plus large. Le numéro 76 contient une description rapide des ports de Honfleur (p. 18), de Rouen (p. 187) et du Havre (p. 191). Le numéro 60 est un ensemble de notices concernant les ports de France de Dunkerque à Bastia. A chaque port correspond un article rédigé par Nicolas Ozanne,

7 - *Patrimoine des bibliothèques de France*. 9. - Haute et Basse-Normandie, Paris, 1995, p. 80-87.

8 - OMONT (Henri), *Catalogue général des manuscrits des bibliothèques publiques de France*, t. 2, Paris, 1888, p. 271-283.

9 - Catalogue BH 169.

10 - ASSELINE (Davis), *Les Antiquités et chronique de la ville de Dieppe*, éd. HARDY, GUERILLON, SAUVAGE, Dieppe, 1874, 2 vol. ; GUIBERT (abbé Michel-Claude), *Mémoires pour servir à l'histoire de la ville de Dieppe*, éd. HARDY, 1878, 2 vol.

accompagné ou non d'un plan dessiné par le chevalier de Joubert à partir des cartes des dépôts de la Guerre, de la Marine et des Ponts et Chaussées. Pour la Normandie, les ports du Tréport, Harfleur, Barfleur, font l'objet d'une simple description alors que ceux de Saint-Valéry-en-Caux, Fécamp, Le Havre, Rouen, Honfleur, La Hougue, Cherbourg, Granville et le Mont-Saint-Michel sont jugés dignes d'un plan. En ce qui concerne Dieppe, outre le plan du port, l'auteur rappelle que la Vieille, anéantie par le bombardement de 1694, avait été reconstruite en pierre, tout comme le pont du Pollet et les jetées du port. En outre, il signale que son activité portuaire est alors tournée vers la pêche à la morue et la pêche fraîche, qui rapportent quatre millions de livres par an et forment "d'excellents matelots" pour la marine du roi. Le numéro 68 est une copie du "Mémoire sur les côtes de Haute-Normandie"¹¹. Lamblardie cherche à résoudre la difficulté de l'envasement des ports par les alluvions de la Seine et par les galets et il propose diverses solutions dont la principale est la construction d'écluses de chasse.

Les manuscrits 101, 117 et 121 concernent plus spécifiquement la construction navale. Le numéro 121, portant la date de 1761, est un recueil de dessins à la plume avec différents types de bâtiments dont la représentation est accompagnée d'une notice. Le numéro 117 est une "Dissertation sur les plans et projets de construction des vaisseaux ...", qui ne semble pas originale. Le numéro 101 est particulièrement intéressant ; formé de deux cahiers, il renferme un recueil de lettres envoyées au *Petit-Journal* et à *L'écho honfleurais*, la description d'un système destiné à améliorer la propulsion des navires par le vent, des études sur plusieurs types de canots et de bâtiments insubmersibles.

Quoique la ville de Dieppe n'ait conservé aucun des travaux originaux de l'abbé Desceliers ou des professeurs d'hydrographie qui lui succédèrent, plusieurs manuscrits ont pour objet les mathématiques, la physique, l'astronomie, l'hydrographie (51-54, 56, 109, 142, 143, 154, 190). A titre d'exemple le numéro 142 est un "Caillet ..." réalisé par Pierre Feuillet, capitaine au long cours en 1798, qui aborde le calcul de la règle du mille, celui des jauges des navires, celui des latitudes par deux hauteurs solaires ou deux hauteurs stellaires, ainsi que l'usage du quartier sphé-

11 - LAMBLARDIE (Jacques-Elie de), *Mémoire sur les côtes de Haute-Normandie comprise entre l'embouchure de la Seine et celle de la Somme, considérée relativement au galet qui remplis les ports situés dans cette partie de la Manche*, Le Havre, 1789.

rique. Le numéro 109, intitulé "*Traité de l'Astrolabe*" est une pièce parmi les plus belles de la collection. Réalisé au XVII^e siècle, c'est un manuel complet pour l'usage de cet instrument et le texte est accompagné de dessins, schémas, tables, abaques et montages tout à fait originaux.

L'aspect législatif et réglementaire est évoqué au travers des numéros 45, 46, 48, 62, 73, 151, 181, 241, 244. Au verso de la couverture du numéro 151 il est écrit : "*J'attribue cet ouvrage à un M. Le Prévost de Tournion qui était substitut du procureur général au siège de l'amirauté du Havre vers 1700 ou même 1682 ...*". C'est un instrument de travail divisé en 54 titres, chacun contenant les références des principaux textes réglementaires concernant la marine.

D'autres documents concernent plus directement l'histoire de la ville de Dieppe. Le plus célèbre porte le numéro 45 et le titre "*Droits de l'archevêque de Rouen*" ; il a été écrit par Guillaume Tieullier, receveur dudit archevêque, seigneur de Dieppe, au XIV^e siècle. Le numéro 62 est le répertoire des archives anciennes de la ville de Dieppe dressé par Langlois au XVII^e siècle, et complété par des fiches servant de table, conservées sous le numéro 97. Le numéro 244 est à utiliser avec les deux précédents ; il s'agit d'un inventaire des archives de l'hôtel de la communauté de ville, dressé avant la catastrophe de 1694. Les pièces à caractère maritime, mentionnées à partir de 1385, ont pour objet la pêche, le privilège accordé aux pêcheurs de Normandie d'embarquer du sel sans régler la gabelle pour leurs campagnes, le privilège de lever des taxes sur le grenier à sel de la ville et sur les vins. Les pièces concernant la défense des privilèges de la ville offrent un intérêt tout particulier. Dans les années 1760-1770, un procès opposa, devant le Parlement, les habitants à leur seigneur, l'archevêque de Rouen, celui-ci essayant d'établir une nouvelle taxe sur les produits de la pêche ainsi que sur les entrées et les sorties de marchandises. Pour soutenir les demandes de la communauté, l'avocat Houard publia un *factum* dont des copies sont conservées sous les numéros 73 et 241.

Parmi les habitants de la ville se trouvent les tenanciers du prieuré de Longueville-sur-Scie, dont les archives sont conservées aux archives départementales¹² y compris les pièces antérieures à 1204, éditées par P. Le Cacheux¹³. A cet ensemble, il faut ajouter le manuscrit 46 de cette médiathèque contenant diverses pièces pour ses salines de Bouteille, Etran et Neuville, les droits de port et de varech du Puys et du Pollet, son parc sur la mer à Dieppe, des rentes

12 - A.D. 76, 24 HP, 1-76.

13 - LE CACHEUX (Paul), *Chartes du prieuré de Longueville*, Rouen, 1934.

en poisson à Eu, Criel et Longueil. Par ailleurs le manuscrit 48 contient une copie de l'aveu rendu le 7 octobre 1419 par Gaston de Foix, successeur de Gauthier Guiffard, seigneur de Longueville, fondateur dudit prieuré au XI^e siècle ; le duc de Longueville y apparaît comme y tenant le port de Saâne, à Saint-Valéry-en-Caux, le port, la pêcherie et une rente en poisson à Longueil, droit à une franche nef du Mont-Saint-Michel à la Somme.

L'année 1694, pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, est capitale dans l'histoire dieppoise. Du 18 au 22 juillet, après la défaite de La Hougue et en représailles après la guerre de course, une escadre vint bombarder la ville. Les numéros 69 et 242 relatent l'événement. Le numéro 259 donne la liste des privilèges accordées à la ville sinistrée. Les numéros 254 et 77 sont des copies des projets de reconstruction établis par Peironnet et Vauban ; tous deux brossent un tableau de l'activité maritime avant de préconiser la construction de jetées plus longues, pour lutter contre l'envahissement des galets, et d'un risban, pour éviter la "*bombarderie*". Les registres de "*Ventes de navires*", conservés sous le numéro 116, réalisés par des courtiers de Dieppe, couvrent une période de 1804 à 1853.

D'autres manuscrits permettent de suivre les marins dans leurs voyages. On trouve sous le numéro 79 une copie du récit de la colonisation des Canaries par Jean Béthencourt, réalisé par les deux chapelains de l'expédition et publié par P. Margry¹⁴. Un autre manuscrit, le numéro 197, est une copie du journal de Pierre Crignon, pilote du *Sacre* et de la *Pensée*, qui conduisit les frères Parmentier jusqu'aux îles de la Sonde au début du XVI^e siècle¹⁵ ; le numéro 179 nous emmène dans la folle équipée d'un Normand capturé lors d'une course malheureuse dans le Rio de la Plata. Sous le numéro 187, le conservateur du fonds ancien a constitué un fonds factice *Abraham Duquesne*, composé de quelques éléments de sa correspondance officielle ainsi que d'un petit nombre de pièces familiales autrefois dispersées dans les numéros 82, 187 et 188. Au contraire les pièces concernant la famille de Clieu sont demeurées dispersées dans les numéros 204 à 207 ; il s'agit surtout des lettres de provision d'office de Gabriel Mathieu de Clieu qui introduisit le café en Amérique. Le numéro 99 est une copie du journal de bord du lougre de la République le *Saumon*, qui fit

14 - MARGRY (Pierre), *La conquête et les conquérants des Iles Canaries, nouvelles recherches sur Jean de Béthencourt et Gadifer de la Salle. Le vrai manuscrit du Canarien*, Paris, 1896.

15 - Edité par SCHEFFER (Christian), *Recueil de voyages et de documents pour servir à l'histoire de la géographie*, t. 4, Paris, 1883.

en l'an IV un voyage pour examiner les éventuels aménagements de la Seine entre le Havre et Paris. Le numéro 50 permet de suivre une partie de la carrière de Nicolas-Victor Fromentin lors de ses campagnes sur le baleinier le *Groënlandais*, de 1822 à 1829, et a été partiellement publié¹⁶.

Le "*Livre de copie de lettres de société de Guibert de Niel*" de 1763 à 1766, conservé sous le numéro 172 présente un certain intérêt car cette société fabrique du verre à vitre et des bouteilles à Saint-Martin-du-Bosc et au Valdannoy, puis les charge à Dieppe pour tous les ports de l'Atlantique.

Plusieurs manuscrits sont des recueils de dessins ou de peintures plus ou moins naïfs. Les numéros 111 à 114 sont réalisés par P.-P. Deschamps ; les numéros 210 et 211 sont l'oeuvre d'Amédée Feret, illustrateur des travaux de l'abbé Cochet, ainsi que de son frère, excellent érudit, fondateur de la bibliothèque municipale.

On trouve aussi des études sociologiques, linguistiques, voire folkloriques. Il convient d'insister sur le numéro 88 qui nous invite à la découverte des habitants du quartier du Pollet, situé sous la falaise nord de la vallée. Ce manuscrit relate les événements mémorables puisés dans les chroniqueurs locaux pour les périodes 1591 à 1694 et 1713 à 1854. Il débute par la description de l'église du Pollet et contient de magnifiques dessins à la plume. Le début et la fin manquent, mais peuvent être complétés par un deuxième exemplaire conservé à la bibliothèque municipale de Granville¹⁷. Le numéro 175 est un répertoire topographique, bibliographique, anecdotique, linguistique de Dieppe, et le numéro 147 est un recueil de chansons dieppoises recueillies, arrangées et harmonisées par A. Delly.

Au total le fonds des manuscrits de la médiathèque de Dieppe contient un large échantillon de travaux ayant un thème maritime ; quelques uns nous ont sans doute échappé. Il faudrait maintenant poursuivre la recherche en s'intéressant aux archives de la ville de Dieppe.

Eric BARRÉ

16 - VINCENT (Thierry), *Le Groënlandais, trois mâts baleinier des mers polaires*, Luneray, s.d.

17 - B.M. Granville, Ms. 16.

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

LIVRES ET REVUES RECUS PAR LE SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

- *American Neptune (The)*, volume 57, n° 4, 1997.
- *American Neptune (The)*, volume 57, n° 3, 1997.
- *Bilan scientifique de la Direction du Patrimoine*, 1996.
- BOUCHON, Genevièvre, *Vasco de Gama*, Paris, Fayard, 1997.
- BOURDEREAU, Henri, *Lettre du Pacifique*, Le Touvet, Éd. MDV, 1998.
- CARRÉ Paul, *Qui était l'amiral Perzo ? (2 juin 1894-11 juin 1977)*, Pélianne chez l'auteur, s. d., 35 p.
- CARRÉ, Paul, *Essai de biographie de M. Roger Chapelet, peintre de marine*, Amicale des Anciens de la 10^e DCL, s. d., 20 p.
- CARRÉ, Paul, *Un grand marin, l'amiral Lancelot (29 juillet 1901-7 octobre 1957)*, Pélianne, chez l'auteur, s. d., 91 p.
- Catalogues 1998 des Editions IFREMER, PUF, Economica.
- DESSENS, Henk, VEEGER, Lucas, van ZIJERDEN, Jan, *Verhalten van het water, Scheepvaart en mensen in de twintigste eeuw*, Amsterdam, Vereniging Nederlandsch historisch Scheepvaartmuseum, Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum, Walburg Pers, Jaarboek 1997.
- GROSSNICK Roy A., *United States naval Aviation, 1910-1995*, Washington, D. C., Naval Historical Center Department of the Navy, 1997.
- HATTENDORF, John B. (dir.), *Maritime History*, 2 volumes : *The age of discovery* et *The eighteenth Century and the Classic Age of Sail*, Malabar (Floride, USA), Editions Krieger, 1997.
- *Hansische Geschichtsblätter*, Herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein, 115. Jahrgang, Böhlau Verlag Köln, Weimar, Wien, 1997.
- HAUDRÈRE Philippe, *Le grand commerce maritime au XVIII^e Siècle, Européens et espaces maritimes*, Paris, SEDES, coll. Regards sur l'Histoire, 1997.
- *Lire la mer*, Bibliothèque de la mer et du Saint-Laurent, bulletins n°s 1 à 6, janvier 1996- hiver 1998, éditée par la Grande Maison (181, route 132

Ouest, C.P. 69 Sainte-Luce-sur-Mer (Québec) GOK 1PO).

- *Marine*, revue de l'ACORAM, n° 178, janvier 1998.
- *Mariner's Mirror (The)*, Bibliographie for 1996.
- *Mariner's Mirror (The)*, Vol. 83, n° 4, November 1997.
- *Mariner's Mirror (The)*, Vol. 84, n° 1, February 1998 (avec la *Newsletter of the Society for Nautical Research* et la *List of Members* 1998).
- *Marine*, revue de l'Acoram, n° 178 janvier 1998.
- *Newsletter* de l'International Commission for Maritime History, n° 6, janvier 1998.
- NORDQUIST, Myron H., *What Color Helmet ?, Reforming Security Council Peacekeeping Mandates*, Newport, Rhode Island (USA), Naval War College, The Newport Papers, 12, August 1997.
- *Oceanorama*, revue de l'Institut océanographique Paul Ricard, n° 28, décembre 1997.
- POMEY, Patrice (dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Edisud, 1997.
- *Région Provence - Alpes - Côte d'Azur*. La lettre du conseil régional, n° 124, novembre-décembre 1997.
- *Région, Provence-Alpes-Côte d'Azur*, La lettre du conseil régional, n° 125, janvier-février 1998.
- *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*. Jaargang 16, Nummer 2, 1997.
- *Zee Magazijn*, Uitgave van der Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheerpvaart Museum, Jaargang 23, Nummer 4, November 1997.

Éric LEDRU et Jean-Marc van HILLE

EUROPÉENS ET ESPACES MARITIMES AU XVIII^e SIÈCLE (VERS 1690-VERS 1790)

Suite à la bibliographie
publiée dans le numéro 35 (1997-1)
de la *Chronique d'histoire maritime* (p. 78-80).

par Philippe Haudrère

Ouvrages

- Martine ACERRA et André ZYSBERG *L'essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, S.E.D.E.S., 1997, 298 p.
- René FAVIER, *Les Européens et les Indes orientales au XVIII^e siècle. Aspects maritimes, commerciaux et coloniaux*, Ophrys, 1997, 142 p.
- Ph. HAUDRÈRE, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle. Les espaces maritimes*, S.E.D.E.S., 1997, 155 p.
- Gérard Le BOUÉDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, A. Colin, 1997, 372 p.
- Jean-Pierre POUSSOU, Philippe BONNICHON, Xavier HUETZ de LEMPS, *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIII^e siècle. Les deux Amériques et le Pacifique*, S.E.D.E.S., 1998, 368 p.
- Patrick VILLIERS, Philippe JACQUIN et Pierre RAGON, *Les Européens et la mer : de la découverte à la colonisation (1455-1860)*, Ellipses, 1997, 254 p.

Revues

Revue d'histoire maritime. Numéro spécial : *La percée de l'Europe sur les Océans, vers 1690-vers 1790*, octobre 1997. Sommaire : J.-P. POUSSOU, Préface H. COUTAU-BÉGARIE, Quelques observations sur les aspects tactiques et stratégiques de la guerre sur mer au XVIII^e siècle ; Ph. HRODEJ, L'Amiral Du CASSE : de la stratégie de force au protectorat des colonies espagnoles d'Amérique (1690-1715) ; J. BERENGER, La rivalité franco-anglaise en Amérique du Nord (1689-1783) ; M. VERGÉ-FRANCESCHI, Les officiers des marines de guerre française et anglaise ; F. BELLEC, L'art, témoin discret et fragmentaire du fait maritime européen ; Ph. HAUDRÈRE, Quelques espaces du grand commerce maritime à la fin du XVII^e siècle ; J. WEBER, Les Comptoirs, la mer et l'Inde au temps des Compagnies ; P. PLUCHON, L'économie d'« habitation » à Saint-Domingue ; F. MOUREAU, La littérature des voyages maritimes : du Classicisme aux Lumières ; M. PELLETIER, Sciences et cartographie marine ; E. TAILLEMITE, Conclusion.

Tijdschrift voor Zeegeschiedenis, Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, Delft, année 15, 1996, n° 2; année 16, 1997, n° 1.

Le dernier numéro de 1996 de la revue hollandaise d'histoire maritime s'ouvre par un article concernant les techniques de navigation au grand large. Art Jonkers décrit l'évolution de la connaissance entre 1450 et les premières décennies du XIX^e siècle d'un aspect particulier du relèvement magnétique: la correction de la déclinaison magnétique. Jurriën de Jong s'intéresse dans le deuxième article à la taxe principale sur l'importation et l'exportation des marchandises aux Provinces-Unies: les *Convooien en Licenten*. De 1625 à 1639 cet impôt était partiellement donné à ferme, afin d'améliorer le rendement. Le résultat désiré ne se produisant pas, l'expérience fut aussitôt abandonnée.

Le *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* commence l'année 1997 par un numéro spécial très intéressant concernant un sujet relativement nouveau: la pêche et la faune piscicole à partir du XIV^e siècle d'un point de vue écologique. Trois des quatre contributions ont été présentées à la journée d'études de la fondation hollandaise de l'histoire du milieu (1995). Les participants ont été inspirés par l'approche des historiens américains Donald Worster (*The ends of the earth*, 1988) et Arthur Mc Evoy (*Environmental Review*, 1987), précurseurs de l'histoire

écologique de la pêche. Parmi les conditions historiques conduisant à la modification de l'environnement ces auteurs distinguent trois niveaux: l'écologie, la production et la cognition. On ne peut comprendre les changements de l'environnement que par l'analyse de l'interdépendance de ces trois facteurs.

Dans le premier article Jaap Kerkhoven s'intéresse aux conflits économiques concernant la pêche dans les communautés au bord de la Zuiderzee (l'actuel IJsselmeer) au XIX^e siècle. Moyennant les trois niveaux d'analyse de Worster et Mc Evoy, Kerkhoven met en lumière l'existence de dispositions informelles au niveau local pour éviter l'épuisement de la mer intérieure. Dans son article sur la pêche à la morue devant la côte norvégienne au XVII^e siècle Joke Ubbens étudie les pressions sociales et économiques menant à l'introduction de nouvelles techniques de pêche. La contribution de Florike Egmond concerne les représentations du hareng et d'autres poissons au XVI^e siècle. De tous les contributeurs Bart Ibelings paraît le mieux maîtriser les concepts de l'écologie. A travers le marché central de poisson de Naarden il s'intéresse à la biodiversité dans la Zuiderzee au XV^e siècle. Il essaye de mesurer la croissance de la salinité de la mer intérieure par la présence de différentes espèces de poisson. Les sources écrites ne suffisent cependant

pas à répondre à cette question. L'auteur conclut par conséquent sur le besoin de recherches complémentaires en archéologie et géologie. Espérons qu'à l'avenir ce champ de recherche interdisciplinaire trouvera d'autres étudiants.

A. Wegener Sleeswijk



Gérard LE BOUÉDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, Paris, A. Colin, 1997. ISBN 2 200 01743 X.

Il faut saluer la publication de ce livre, véritable encyclopédie du monde atlantique pendant ce XVIII^e siècle qui fut, à bien des égards, et notamment dans le domaine du commerce international, le précurseur de l'époque moderne. Ouvrage indispensable à ceux qu'intéressent la vie et les activités du monde maritime, il apporte au spécialiste une multitude d'informations et de données chiffrées, puisées aux meilleurs sources; au curieux, il ouvre une fenêtre sur un monde étrangement moderne par son dynamisme et ses préoccupations, ses conceptions des rapports commerciaux et le comportement de ses principaux acteurs. On y découvre que c'est de cette époque, et à travers l'élan donné aux échanges grâce au transport maritime, que date véritablement l'essor prodigieux de l'activité commerciale que l'on serait tenté de croire beaucoup plus tardif. C'est à cette époque en effet que commencèrent à craquer monopoles et pri-

vilèges sous la pression de la loi du marché, que les rapports entre les nations se modifièrent en profondeur, entraînant désormais la primauté de l'économie et reléguant la politique, fondement traditionnel des relations entre Etats, au rang de simple faire valoir. Mais on y apprend aussi les conditions de vie, les difficultés de ces populations qui recevaient tout de la mer, leur subsistance bien sûr mais aussi leurs angoisses et leurs deuils.

En quelque 350 pages, c'était une gageure de réussir pareil exploit. Pourtant en neuf chapitres, il est vrai particulièrement denses, tous les aspects de la vie maritime, qu'ils touchent à la vie des gens, ou aux pratiques commerciales, au système des classes ou à la décoration des vaisseaux sont abordés avec un souci méticuleux de la précision, dispensant ainsi le plus souvent d'avoir à rechercher ailleurs un complément d'information. Son découpage en chapitres et paragraphes clairement identifiés en facilite l'exploitation, car c'est bien un outil de travail que l'auteur a ainsi mis à la disposition de ses lecteurs.

On ne peut que regretter l'aspect rébarbatif de la présentation. L'ouvrage aurait incontestablement gagné à une typographie plus aérée, à des cartes plus lisibles. Mais tel qu'il est, il procure le réel plaisir qu'apporte la découverte d'un monde mal connu.

F. Caron



Pull Together. Lettre de la «Naval Historia Foundation and Naval Historical Center». Printemps-été 1997.

Le présent numéro de cette lettre d'information qui vise à recueillir des témoignages, manuscrits et autres souvenirs sur le passé naval et maritime des Etats-Unis, traite de deux grands sujets : l'un est consacré à l'offensive du Têt durant la guerre du Viet-Nam, «*Surprised at Tet*» par Glenn E. Helm, l'autre «*The Fifth Fleet Stands again*», par Cdr. Jeffrey H. Thomas de l'USNR, traite de la réactivation de la 5^e flotte américaine pour répondre aux exigences stratégiques américaines en océan Indien et particulièrement dans le golfe Persique. Le reste du numéro est consacré, outre les traditionnelles informations sur les activités de la fondation, à une revue d'ouvrages récents. Il annonce ainsi la sortie du huitième et avant-dernier tome des «*Papers of Robert Morris, 1781-1784*» (Superintendent of Finance and Agent of Marine) dont la publication a été entreprise à partir de 1973 par l'Université de Pittsburgh.

C'est l'occasion de rappeler qui fut cet homme, mal connu des Américains eux-mêmes, qui oeuvra de manière décisive durant la guerre d'Indépendance pour la constitution d'une marine américaine.

F. Caron

FMES. Groupe des écoles du commissariat de la Marine, *Méditerranée. Les constantes géostratégiques*, Ed. Publisud, 1997. ISBN 2 86600 823 5.

La Méditerranée, creuset de la civilisation et berceau des trois religions monothéistes a trop marqué le monde dont elle fut longtemps le centre, a été trop présente dans l'histoire de l'Europe et de la France en particulier, pour que l'on puisse se désintéresser des réflexions qu'elle ne cesse de susciter.

Cet ouvrage réunit les actes d'un colloque organisé à Toulon les 25 et 26 avril 1996 par le Groupe des écoles du commissariat de la Marine et la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques. Plus qu'un livre d'histoire, ce recueil des communications qui y furent présentées, se veut une base de réflexion sur les «*constantes géostratégiques tirées des grands conflits en Méditerranée*».

L'analyse des grandes pages de l'histoire maritime de cette mer où s'échangeaient déjà les premiers coups il y a trente siècles, permet-elle de dégager des invariants capables d'aider à mieux comprendre le présent et de faciliter la maîtrise de l'avenir ? A dire vrai, il n'est pas de réponse nette et définitive, car il en est des constantes géographiques comme des principes de la guerre ; nul ne s'accorde sur leur existence, leur nombre ou leur contenu, et l'on perdrait son temps à prétendre au caractère pérenne ou pas de tel ou tel élément apparemment commun aux divers conflits maritimes qui ont marqué l'histoire de la région. Mais la réflexion que leur recherche suscite, constitue par elle-même la base d'une compréhension de ce qu'est et peut être le destin tourmenté de la Méditerranée.

C'est donc une incitation à se mettre à l'écoute de l'histoire.

Telle est en définitive la conclusion de l'ouvrage : peu importe d'avoir ou non trouvé ces constantes, l'important pour maîtriser l'avenir est d'abord de les avoir cherchées.

F. Caron

■
The Mariner's Mirror, n° 3, août 1997 (t. 83) et index des volumes 76 à 80.

Les adhérents intéressés par les travaux poursuivis outre-Manche et par les publications de la *Society for Nautical Research* trouveront dans ce volume plusieurs articles dignes de mention. A commencer par une enquête sur l'origine du système de galère à trirème par Anthony J. Papalas (*The development of the Trireme*, p. 259-271), suivie d'une analyse bien documentée sur l'histoire commerciale anglaise au XV^e siècle par Wendy Childs (*The commercial Shipping of South-Western England in the later Fifteenth century*, p. 272-292). Vient ensuite un article par Dan G. Harris (p. 293-302) sur l'influence des techniques de construction navale anglaises dans les pays scandinaves au XVII^e siècle, suivi de deux articles sur les conflits maritimes à l'époque des guerres de la Révolution et de l'Empire, le premier sur la Guadeloupe par H.J.K. Jenkins (*Guadeloupe's Commerce Raiding, 1796-98*, p. 303-309) et le second sur l'océan Indien par P.A.B. Thomson (*Jean*

François Houdoul, corsair of the Indian Ocean, p. 310-317). Le sixième article, par David Evans (*The Royal Navy and the development of mobile Logistics, 1851-94*, p. 318-327), concerne l'histoire insolite de ces navires arsenaux qui accompagnaient les flottes afin de régler les problèmes techniques des navires à vapeur au XIX^e siècle.

Signalons également aux amateurs et spécialistes de construction navale, dans les notes (p. 329-336), un texte de Brad Loewen concernant un navire inusité de grand tonnage en construction à Bayonne en 1419, et plus de vingt-cinq comptes rendus. Notons en terminant que le *Mariner's Mirror* a confectionné un index des volumes 76 à 80 (1990-1994) contenant, en plus de l'index général, une liste de tous les comptes rendus publiés et une liste des navires cités dans ces volumes de la revue.

B. Allaire

■
Franck GIBSON GOLDMAN, *The International Legal Ramifications of United States Counter-Proliferation Strategy*, Naval War College, Newport, Rhode Island, 1997.

L'auteur expose avec franchise ce que doit être la stratégie américaine de contre-prolifération nucléaire. On est étonné des conclusions venant d'un juriste en faveur de la préparation à l'emploi de la force ! C'est dire à quel point les Etats-Unis sont préoccupés par le problème qui constitue la base et

la clef de voûte de toute leur politique internationale : à savoir casser à temps une montée en puissance de l'armement nucléaire d'un pays n'offrant pas toutes les garanties vis à vis de la sécurité américaine (il est inutile d'ajouter que cette façon énergique de voir les choses rencontre l'accord de la Grande-Bretagne). La France n'étant plus capable de mener une semblable stratégie à l'échelle planétaire, nos dirigeants feront bien de méditer les conclusions du Dr. Goldman s'ils ne veulent pas être surpris par les réactions de nos alliés anglo-saxons face au déroulement des événements et ne pas être régulièrement en retard quant aux décisions à prendre.

M. Goldman étudie les aspects juridiques internationaux de la stratégie de contre-prolifération, et d'abord la notion d'intervention. La Charte des Nations-Unies interdit les interventions du type de celles qui furent monnaie courante avant la Première Guerre mondiale, lorsque les grandes puissances européennes les utilisaient comme outil pour étendre leurs dominations coloniales. Après la Seconde Guerre mondiale, dont l'origine fut attribuée au refus par l'Allemagne et le Japon de respecter les frontières reconnues, des règles strictes de non-intervention furent établies. D'où l'absence d'une réglementation adaptée à la prolifération des armes nucléaires ! Mais, de même que les règles de l'après Première Guerre mondiale furent modifiées, celles de l'après Seconde Guerre peuvent l'être. L'intervention

peut devenir acceptable si ses buts sont limités. Ainsi l'intervention unilatérale d'Israël en juin 1981 contre la centrale nucléaire de Tamuz en Iran fut-elle condamnée par l'O.N.U., mais on sent toute la sympathie de l'auteur pour cette opération qui allait dans le sens des idées des Etats-Unis. En 1991, ceux-ci ont remarquablement manœuvré pour laisser Saddam Hussein envahir le Koweït et avoir ainsi la possibilité de monter une croisade commanditée officiellement par les Nations-Unies et traiter enfin la contre-prolifération jusqu'à l'éradication complète du danger. Naturellement le langage utilisé par l'auteur est un chef-d'œuvre de diplomatie et l'évolution n'est pas aussi nettement tracée.

La suite de l'ouvrage analyse le concept de légitime défense anticipée (*anticipatory self-defense*), qui est évoqué à partir d'un certain nombre de cas concrets.

Tout d'abord l'affaire de la *Caroline* en 1837. Ce navire ayant ravitaillé des rebelles anti-anglais sur le lac Ontario, dans la partie américaine du lac, fut détruit par les Anglais qui prétendirent que leurs forces avaient agi en *self-defense*. A la suite de cette affaire, le secrétaire d'Etat américain Webster proposa en 1842 une doctrine rendant acceptable un acte de *self-defense* anticipé : l'emploi de la force doit être nécessaire et proportionné. Cette doctrine a été invoquée lors de l'invasion du Mexique et de l'annexion du sud-ouest de la Californie. Puis M. Goldman rappelle l'article 51 de la Charte des

Nations-Unies : le conseil de sécurité est le seul habilité à provoquer une réaction armée. Ce qui a conduit à attendre l'invasion du Koweït pour intervenir militairement contre l'Irak. Cependant cet article conserve une partie de la formulation de Webster ; l'action préventive n'est pas exclue. En 1986, le secrétaire d'Etat Schultz a pu faire admettre qu'un pays pourrait être autorisé à utiliser la force pour se prémunir d'attaques futures, saisir des terroristes, sauver ses concitoyens, quand aucun autre moyen ne peut être utilisé.

Pour M. Goldman le concept de Webster doit être adopté lorsqu'il y a une menace nucléaire. Il revient sur l'attaque du réacteur de Tamuz en 1981. Les Etats-Unis n'auraient pas été prévenus par les Israéliens, cependant le conseil de sécurité ayant condamné cette action, les Etats-Unis se sont abstenus. L'auteur justifie l'attaque par la légitime défense et le choix du moment opportun, c'est à dire avant la mise en place des matières fissiles. Les Israéliens n'ont pas sollicité une médiation diplomatique, car celle-ci leur paraissait inefficace et pouvant entraîner une perte de temps. Ils ont choisi d'attaquer un dimanche afin de préserver la vie des étrangers présents sur le site.

Avant d'attaquer l'Irak, en 1991, les Etats-Unis ont cherché un appui international, d'autant que, contrairement à Israël, ils ne sont pas isolés diplomatiquement.

Le risque est faible pour les Etats-Unis de subir une attaque nucléaire

dans la prochaine décennie, cependant une menace éventuelle devrait être immédiatement annihilée. Le département de la défense considère qu'un pays ayant signé le traité de non-prolifération et qui développe une arme nucléaire est en violation avec la loi internationale, mais la communauté internationale refuse d'entériner ce concept, venant de grands pays nucléaires qui ne veulent pas diminuer leur puissance et laissent des pays non signataires, comme l'Inde ou Israël, développer des armements nucléaires.

La principale conclusion de M. Goldman est que les Etats-Unis doivent se donner la possibilité juridique et militaire d'effectuer des attaques de contre-prolifération dans leurs formes les plus agressives, car la situation actuelle présente de sérieux dangers. Le plus grave de ceux-ci, ce sont les difficultés économiques et politiques provenant de l'effondrement de l'Union Soviétique, qui entraînent la divulgation d'une technologie avancée utilisable dans le domaine civil comme dans le militaire, ainsi que des fuites du personnel spécialisé dans le nucléaire et de produits fissiles. L'autre danger est l'ambition affichée par quelques pays de développer leurs activités nucléaires. Les Etats-Unis doivent se doter d'une politique de sécurité adaptée aux dangers de la période de l'après-guerre froide, et il est nécessaire que la contre-prolifération y ait une part.

Ch. Amand

ACTIVITÉS DES DÉLÉGATIONS RÉGIONALES DE LA CFHM

Délégation Aquitaine

La délégation Aquitaine organise le 9 mai 1998, en collaboration avec l'association «Marinexpo-Autre regard», une excursion de Lormont à Blaye sur la péniche Marinexpo. Les participants auront la possibilité de voir Bordeaux à partir du fleuve (de la place des Quinconces aux Chartrons) et de découvrir les rives de la Gironde et de la Garonne. Madame Sandrine Lavaud nous guidera tout au long du parcours par un commentaire historique et géographique. Après le repas de midi, une visite guidée nous conduira à travers la ville et la citadelle de Blaye. Sur la route qui nous ramènera à Lormont, Pierre Nègre, directeur de Marinexpo, nous fera découvrir les trésors de l'exposition permanente sur la péniche.

Pour tout renseignement et pour l'inscription à cette journée, contacter la responsable de la délégation Aquitaine, Mme Silvia Marzagalli.

Délégation Méditerranée

La dernière réunion de la délégation Méditerranée s'est tenue le 14 janvier à Toulon. Le commandant Durteste, délégué régional, a prononcé une conférence sur «La Marine et l'Indochine, 1940-1947». Il sera rendu compte de cette réunion dans le prochain numéro de la *Chronique*.

Délégation Normandie

La délégation Normandie organise le 21 février à Courseulles-sur-mer, la V^e journée d'histoire maritime de Normandie. Programme : 10 h. visite de la maison de la mer ; 14 h. 30 communications : M. Benoit, *Courseulles, le tourisme et la mer* ; M. Lemoine, *Les activités d'IFREMER à Port-en-Bessin* ; MM. Corvellec et Pinel, *Bernières-sur-Mer au XVIII^e siècle* ; 16 h. 30 visite du musée du Vieux Courseulles (avec l'aimable participation de M. Ledelezir). Informations : M. Eric Barré, délégué pour la Normandie de la Commission française d'histoire maritime.

MANIFESTATIONS

4 au 7 mai 1998. **Brest. VII^{es} Journées franco-britanniques d'histoire de la marine.** *Les marines française et britannique face aux Etats-Unis de la guerre d'Indépendance à la guerre de sécession (1776-1865).* Informations : Service historique de la Marine, B.P. n° 2, 00300 ARMEES.

22 mai au 30 septembre 1998. **Lisbonne. Exposition universelle :** *Les Océans, un patrimoine pour le futur.*

4 au 6 juin 1998. **Nantes et Le Croisic, université de Nantes, faculté des Sciences. Colloque international :** *Eprouver la science. Le premier XVIII^e siècle. Génération Pierre Bouguer*, organisé à l'occasion du tricentenaire de la naissance de Pierre Bouguer par le Centre François Viète. Thèmes présentés : l'étude des protocoles d'expérimentation pendant la première moitié du XVIII^e siècle, les relations entre sciences et techniques. Contact : M. Jean Dhombres, Faculté des Sciences, Centre François Viète, 2, chemin de la Houssinière - 44072 Nantes Cédex.

8 au 10 juin 1998. **Paris, Académie des Inscriptions et Belles Lettres, Institut de France. Colloque :** *L'expédition française en Egypte, 1798-1801.*

24 au 28 août 1998. **Séville. XII^e Congrès international d'histoire économique.** Cinq sections concernant l'histoire maritime : B 15, Marchés globaux : l'internationalisation du transport maritime depuis 1850, organisé par G. Harlafatis (Grèce) et D.J. Starkey (Grande-Bretagne) ; C 10, Merchant organization and maritime trade in the North Atlantic, 1660-1815, organisé par Olaf U. Janzen (Canada) ; C 12, La pêche européenne à l'époque pré-industrielle, organisé par G. Donnedu (Italie), C. Martinez Shaw (Espagne) et L. Palermo (Italie) ; C 21, Les ports et l'économie urbaine et régionale : hinterlands et investissements portuaires, 1850-1910, organisé par J. Heffer (France), N. De la Puerta Rueda (Espagne) et C. Manera (Espagne) ; C 61, Seascapes : economic and social exchanges within maritime regions, organisé par L. Heerma van Voss (Pays-Bas) et P. Holm (Danemark).

24 au 26 septembre 1998. **Lorient, université de Bretagne-Sud. Colloque international, Pouvoirs et Littoraux du XV^e au XX^e siècles**, organisé par le CRHISCO-Rennes II, le SOLITO-université de Bretagne-Sud, avec l'appui du GERHICO-université de Poitiers et le GEOLITTOMER-université de Bretagne Occidentale. Thèmes retenus pour ces trois journées : Le jeu des pouvoirs sur le littoral, maîtrise du littoral et enjeux économiques, pouvoirs et sociétés. La dernière demi-journée est consacrée à la visite de la rade de Lorient, d'Hennebont et de Port-Louis. Informations et inscriptions : SOLITO (contact : Gérard Le Bouédec) , UFR Lettres Sciences humaines et sociales, Université de Bretagne-Sud, 4 rue Jean-Zay, 56 325 Lorient Cédex - Tél : 02 97 87 29 67.

Juin 1999. **Caen. Colloque, Les équipages et les systèmes de navigation.**

8 au 14 août 1999. **Corner Brook, Terre Neuve. Colloque, Merchants and mariners in the Northern seas.** Renseignements : Dr. Olaf U Janzen, Division of Arts, Sir Wilfred Grenfell College, Corner Brook, NEWFOUNDLAND A2H6P9 (Canada).

2000. **Granville. Colloque, Les Normands hors de Normandie.**

30 juillet et 1^{er} août 2000. **Esbjerg. Danemark. Third International Congress of Maritime History.** Renseignements : Professor L. R. Fischer, Department of History, Memorial University of Newfoundland, ST. JOHN'S, NF A1C 5S7 (Canada).

6 au 13 août 2000. **Oslo. XIX^e Congrès international des sciences historiques.** Renseignements : Département d'histoire, CP 1008 Blindern, N-0315 OSLO, Norvège

2001. **Tourville. Colloque, Tourville.**

SÉMINAIRES DE RECHERCHE

1. - Séminaire de recherche sous la direction de J. Meyer.**Sujet : Science, technologie et société maritime, XVI^e-XIX^e siècles.**

6 février : Ph. Haudrière. Peut-on faire fortune au service du roi dans la Marine au XVIII^e siècle ?

27 février : C. Buchet. Des routes maritimes Europe-Antilles et de leurs incidences sur la rivalité franco-britannique.

6 mars : S. Lacroix. Les Forster, naturalistes du second voyage de Cook.

20 mars : A. Zysberg. Vasco de Gama, 1497-1499.

3 avril : G. Romero. Les finances de la marine au XVI^e siècle.

24 avril : F. Bellec. Les premiers pilotes de l'océan Indien.

15 mai : J. Meyer. Conclusions.

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

2. - Séminaire d'histoire maritime médiévale et moderne sous la direction de C. Villain-Gandossi.

Thèmes : 1. Typologie des sources de l'histoire maritime ; 2. Elaboration du *Nouveau Glossaire nautique d'Augustin Jal* (suite).

21 janvier : R. Litalien. Les outils de recherche électroniques : une nouvelle approche à l'histoire de la marine Nord-Atlantique.

11 février : H. Coutau-Bégarie. Tendances récentes en histoire maritime.

18 mars : J. Paviot. La découverte portugaise au XV^e siècle. Sources et méthodes.

8 avril : E. Rieth et C. Villain-Gandossi. Le rapport images/textes à propos de la *Fabrica di Galere* (début XV^e siècle).

20 mai : H. Michea, Les instruments de navigation : évolution historique et vocabulaire.

17 juin : Séance de synthèse et perspective.

Les séances se tiennent le mercredi à partir de 14 h. à l'Ecole pratique des Hautes Etudes - Section des sciences historiques et philologiques, à la Sorbonne, 45-47 rue des Ecoles, escalier E, 1^{er} étage, salle Delmare.

Numéros spéciaux de la *Chronique d'Histoire Maritime*

*Chronique
d'histoire
maritime*



Numéro spécial 2 - janvier 1982

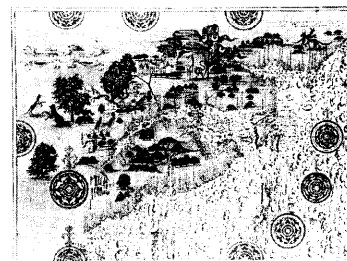
A LA GLOIRE DE SUFFREN

Jacques Cartier marin, explorateur
consacré à Jacques Cartier et aux
bâtiments qui ont porté son nom
par U. Bonnel, J. Ducros,
H. Le Bigot, R. Litalien,
E. Taillemite sur une idée de
C. Verdier.
1^{er} semestre 1984.

A la gloire de Suffren

consacré à Suffren et aux bâtiments
qui ont porté son nom
par U. Bonnel, M.-L. Corticchiato,
J. Ducros, E. Taillemite.
2^e semestre 1982.

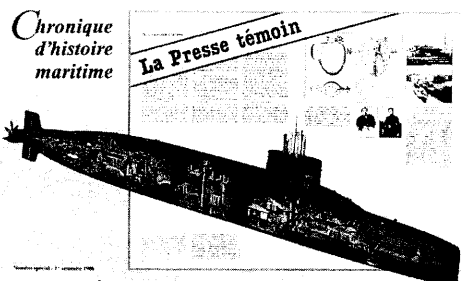
*Chronique
d'histoire
maritime*



Numéro spécial 1 - janvier 1982

Jacques Cartier marin, explorateur

*Chronique
d'histoire
maritime*

**d'un siècle d'actions sous-marines****La presse témoin d'un siècle d'ac-
tions sous-marines**

produit par U. Bonnel et J. Ducros,
avec la participation du capitaine
de frégate Azais et d'E. Taillemite,
auteurs des textes.
1^{er} semestre 1986.

50 F. l'exemplaire franco de port

24 pages, couverture couleur, nombreuses illustrations N. et B. et couleur

Commande à envoyer avec le règlement à la
Commission française d'histoire maritime
Archives nationales - 60, rue des Francs-Bourgeois - 75141 Paris cedex 03

Commission française d'histoire maritime

fondée en 1979

Bulletin d'adhésion ou de réadhésion 1998

Cotisation

comprenant l'abonnement de 100 F à la *Chronique d'histoire maritime*

Membre actif : 220 F.

Etudiant : 110 F.

Nom :

Prénom :

Profession, fonctions :

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

1998

Achevé d'imprimer sur les presses de S.P.M. - Paris
avril 1998

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

ASSEMBLEE GENERALE 1997

Procès verbal

Rapport moral

Rapport financier

PUBLICATIONS

Livres et revues reçus

Européens et espaces maritimes au XVIII^e

Comptes rendus

AGENDA

Activités des délégations régionales
Aquitaine, Méditerranée, Normandie

Manifestations

Séminaires de recherche