

Chronique d'histoire maritime

fondée en 1979

*Commission française
d'histoire maritime*

Le navire baleinier yankee
l'impact du commerce
sur la construction navale
par Robert Lloyd Webb

La pêche baleinière française
dans l'océan Pacifique
par Annick Foucrier

L'amiral Courbet en Indochine, 1883-1884
par Louis Durteste

Les Services de Santé
dans les expéditions du Tonkin
et de Formose au tournant
des années 1880
par Alain Mounier-Kuhn

Les clipper français, la ruée vers l'or et
les progrès techniques dans la navigation
par Jean-Pierre Robichon

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

N° 40
1999 - II

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 Foucrier, 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 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, novembre 1999
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

ESSAIS

Le navire baleinier yankee
l'impact du commerce sur la construction navale
par Robert Lloyd Webb 7

La pêche baleinière française dans l'océan Pacifique
par Annick Foucrier 15

L'amiral Courbet en Indochine (1883-1884)
par Louis Durteste 24

Les Services de Santé de la Marine et de l'Armée dans les expéditions
du Tonkin et de Formose au tournant des années 1880
par Alain Mounier-Kuhn 33

Les clipper français,
la ruée vers l'or et les progrès techniques dans la navigation
par Jean-Pierre Robichon 42

PUBLICATIONS

Livres et revues reçus 59

Comptes rendus 60

Michèle BATTISTI, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale* ; Michèle BATTISTI, *La bataille d'Aboukir 1798. Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte* ; Judith BEATTIE et Bernard POTHIER, *La bataille de la Ristigouche* ; P. BOIS, P. BOYER, Y.-J. SAINT-MARTIN, *L'Ancre et la Croix du Sud – La Marine nationale dans l'expansion coloniale en Afrique noire et dans l'océan Indien de 1815 à 1900* ; Christian BORDE, *Calais et la mer, 1814-1914* ; Bruno CAILLETON, *La construction navale civile dans l'Amirauté de Nantes au XVIII^e siècle* ; Paul CARRE, *L'Odyssée des lévriers de la mer en images* ; Mary DELAHAYE et Jean-François LE MOUËL, *De Bray Pôle Nord. Journal de l'enseigne de vaisseau Emile de Bray, 1852-1854* ; Jacques GAY, *Six millénaires d'histoire des ancres* ; Alex HENRY, *Un cargo nommé Quercy, 1942-1943, et le destroyer Hova, 1943-1944-1945, pendant la guerre. Quatre années à la mer vécues par l'auteur* ; Pierre-Bruno-Jean de la MONNERAYE,

Souvenirs de 1760 à 1791 ; OM PRAKASHI, *European commercial enterprise in pre-colonial India* ; Etienne TAILLEMITE, *Marins français à la découverte du monde. De Jacques Cartier à Dumont d'Urville* ; Nicolas TRACY, *The Naval Chronicle, The contemporary record of the Royal Navy at war* ; Jean-Marc VAN HILLE, *Les vicissitudes d'un marin provençal, le contre-amiral Jean-Gaspard Vence (1747-1808)* ; Eric Wauters (sous la direction de), *Les ports normands : un modèle ?*

AGENDA	p. 81
DEMANDES D'INFORMATIONS	p. 93
ANNUAIRE (SUITE).....	p. 94

LE MOT DU PRÉSIDENT

Avec ce quarantième numéro de la *Chronique* nous célébrons le vingtième anniversaire de notre association. La permanence de notre société, la fidélité de ses adhérents témoignent de la vitalité de l'histoire maritime dans notre pays, et sont un encouragement pour les volontaires, tous bénévoles, qui se sont succédés et se succéderont au bureau de la commission.

Le conseil d'administration de la C.F.H.M. a décidé de consacrer ce numéro 40 de la *Chronique* aux nouvelles orientations de la recherche en histoire maritime contemporaine du Pacifique, et de confier la direction de ce travail à Madame Annick Foucrier, maître de conférences agrégée à l'université de Paris XIII (qui vient de soutenir avec succès son habilitation à diriger des recherches, après une thèse sur « La France, les Français et la Californie avant la ruée vers l'or, 1786-1848 »), assisté de Monsieur Patrick Villiers, professeur à l'université du Littoral. Tous deux étant membre du conseil.

Deux des quatre articles du présent numéro sont consacrés à la construction navale, l'un sur les clipper français par J.-P. Robichon, pilote de Seine, qui prépare une thèse de doctorat sous la direction de M. Villiers ; l'autre sur les navires baleiniers des États-Unis par Robert Lloyd Webb, conservateur de musée maritime à Philippsburg dans l'Etat du Maine, auteur de *On the Northwest : Commercial Whaling in the Pacific Northwest, 1790-1967* (Vancouver, 1988). Un article rédigé par Mme Foucrier précise l'importance commerciale de la pêche à la baleine française dans le Pacifique, surtout dans la première moitié du XIX^e siècle. Enfin le commandant L. Durteste et A. Mounier-Kuhn, qui prépare une thèse de doctorat sous la direction de M. Villiers, analyse les difficultés de santé qui déciment les forces de mer et de terre françaises au cours des expéditions du Tonkin et de Formose à la fin du XIX^e siècle.

Au nom du conseil d'administration, je voudrais remercier les auteurs des articles et tous ceux qui ont bien accepté de participer à la préparation du présent numéro de la *Chronique*.

Cette livraison est aussi la dernière préparée par le conseil d'administration actuel. Ainsi qu'il vous a été annoncé dans le précédent numéro, la Commission française d'histoire maritime envisage de fusionner avec le

Comité de documentation historique de la Marine pour créer la Société française d'histoire maritime. Cette création sera accompagnée d'un renouvellement du conseil d'administration, avec des élections, dont le résultat sera proclamé lors de l'assemblée générale prévue le mardi 7 décembre à 15 h. 30 au Musée de la Marine à Paris.

Vous avez reçu, par courrier séparé, la liste des candidatures ainsi que le matériel de vote. Les membres du conseil d'administration se joignent à moi pour souhaiter votre plus large participation possible à ce scrutin.

Ph. HAUDRÈRE

LE NAVIRE BALEINIER YANKEE L'IMPACT DU COMMERCE SUR LA CONSTRUCTION NAVALE

par Robert Lloyd Webb

Jusqu'en 1879 la construction de navires baleiniers à voiles aux États-Unis a beaucoup moins dépendu des conditions de navigation que des impératifs du commerce. En fait, l'évolution des navires baleiniers est parallèle au développement du commerce maritime aux États-Unis pendant sa période de plus grande expansion. On peut en donner un exemple caractéristique, bien que non statistiquement représentatif, en comparant les baleiniers trois-mâts carrés partis de New Bedford, Massachusetts, en 1815 – la première année de paix dans l'océan Atlantique – avec un nombre beaucoup plus grand de navires qui naviguaient en 1845, quand la flotte baleinière américaine était la plus importante que l'on ait jamais vue.

En 1815, les navires baleiniers étaient d'un seul type. Leurs propriétaires et leurs équipages appartenaient aux communautés locales. Ils étaient équipés d'outils et d'ustensiles typiques et maintenant bien connus : chaudières à fondre le gras (tryworks) en briques, baleinières et larges futailles en bois pour stocker l'huile. Tout ces appareils (gear) étaient nécessaires à bord parce que la chasse au cachalot se déroulait de plus en plus loin des côtes de Nouvelle-Angleterre, jusque dans les eaux du Brésil et de l'Afrique de l'Ouest, et même de l'autre côté du cap Horn sur les côtes du Chili et du Pérou et de là au nord vers l'équateur et à l'ouest vers la Nouvelle-Zélande et la Polynésie.

Si l'on compare les six navires trois-mâts carrés partis pour les champs de pêche à la baleine en 1815¹, les différences sont faibles : le plus grand

1. Un sloop, une goélette et un brick sont aussi mentionnés comme ayant quitté le port pour une campagne de pêche à la baleine en 1815. On les a omis ici dans la discussion. Pour les départs de navires en 1815 et 1845, voir Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery from its Earliest Inception to the Year 1876*, [1878] New York, Argosy Antiquarian Ltd., 1964.

mesure à peine plus d'un mètre que le plus petit que ce soit en longueur ou en largeur, et leur tonnage (la capacité de transport calculée selon les règles de mesure en vigueur) varie de 202 à 281 tonneaux, ce qui est insignifiant. Cinq d'entre eux ont dû être construits pour la pêche à la baleine, car ils ont été enregistrés à New Bedford et armés moins d'un an après leur construction. Le sixième, construit à Philadelphie en 1800, n'a été enregistré à New Bedford qu'en 1804. Dans la mesure où les ports de Pennsylvanie ne pratiquaient pas la pêche à la baleine, c'était très certainement un navire marchand d'une taille convenable pour être reconverti en baleinier.

Le caractère familial de la pêche à la baleine telle qu'elle était pratiquée à New Bedford, Nantucket et dans les autres ports baleiniers, ne pouvait pas résister aux puissantes forces économiques libérées par le retour de la paix en 1815. Délivrés de la peur d'être capturés par les navires ennemis et échappant aux règlements contraignants de la Compagnie des Indes orientales qui ont éprouvé mortellement la pêche à la baleine britannique, les baleiniers américains ont pu quitter les champs de pêche épuisés des côtes du Brésil et du Chili et trouver de nouveaux lieux pour chasser le cachalot. Leurs campagnes ont été encouragées par une demande croissante, de la part des ménages et de l'industrie, pour le spermaceti qui offrait une meilleure lubrification aux machines de la révolution industrielle ainsi qu'une source de lumière de qualité aux plus belles demeures.

En 1819, quelques baleiniers avaient déjà atteint les îles Sandwich (Hawaï) et capturé des cachalots à l'est et au nord de l'archipel. En 1820 et en 1821, les champs de pêche au large du Japon furent explorés par un navire baleinier britannique et par un navire baleinier américain, chacun de leur côté. Au début des années 1830, quelques croisières d'été furent dirigées vers les côtes nord-ouest du continent américain. En 1845, on pouvait rencontrer des baleiniers dans tout le Pacifique et l'océan Indien de la mer d'Okhotsk et du détroit de Béring au nord jusqu'à la Tasmanie au sud².

Pour tirer parti de ces nouveaux champs de pêche, la flotte baleinière fut rapidement augmentée. Devant l'impossibilité de construire suffisam-

2. On trouvera une explication plus complète de l'ouverture de ces champs de pêche dans Robert Lloyd Webb, *On the Northwest : Commercial Whaling in the Pacific Northwest 1790-1967*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988, pp. 29-32 ; 35-63.

ment de nouveaux navires baleiniers, les armateurs achetèrent des bâtiments de la marine marchande qu'ils armèrent pour la pêche à la baleine. Les petites communautés de pêcheurs s'avérant incapables de fournir suffisamment de main d'œuvre, il fallut faire appel aux régions de l'intérieur, et accepter à bord des fils de fermiers, des employés, des journaliers et d'autres travailleurs sans expérience maritime.

Alors que la flotte de New Bedford consistait en 1815 en un petit nombre de trois-mâts carrés qui avaient pratiquement tous été construits en fonction d'une utilisation précise, la majorité de ceux qui composaient la flotte de 1845 avaient été construits – pour certains plusieurs années auparavant³ – dans le but de transporter des cargaisons variées. Et bien que l'échantillon soit trop étroit pour une véritable étude statistique, on peut dire que parmi les 60 trois-mâts dont on sait qu'ils sont partis de New Bedford pour la pêche à la baleine en 1845, seulement 15 (25 pour cent) avaient été construits dans ce but. Les 45 autres (75 pour cent) avaient été acquis à différentes occasions dans des ports de commerce, principalement New York, Boston et Philadelphie⁴. Quelques uns avaient pu être utilisés pour la pêche baleinière dans d'autres ports⁵, mais l'énorme majorité étaient des navires de commerce reconvertis.

L'observation plus précise des années où ils ont été incorporés à la flotte correspond à l'élargissement des champs de pêche : 10 ont été ajoutés entre 1816 et 1829, 10 de 1830 à 1835, 1 de 1836 à 1840⁶, et 24 de 1841 à

3. Les marchands armaient tout navire convenable, quel que soit son âge : 13 des 60 navires (21 %) partis de New Bedford en 1845 avaient été construits avant 1810 ; 6 des 10 navires ajoutés à la flotte baleinière en 1845 avaient plus de 20 ans. National Archives Project, *Ship Registries of New Bedford, Massachusetts*. Volume I, 1796-1850. Typescript, n.p.; n.d.

4. Ils avaient été précédemment enregistrés à New York (10), Philadelphie (7), Boston (7), Nantucket (3), Salem (3), Newport, Rhode Island (2), Bristol & Warren, Rhode Island (2) et 1 dans chacun des ports suivants : Baltimore, Maryland ; New London, Connecticut ; Newburyport, Massachusetts ; Providence, Rhode Island ; Edgartown, Massachusetts ; Falmouth, Massachusetts ; New Orleans, Louisiane ; et Savannah, Georgie. On n'a pas l'information pour 3 d'entre eux. *Ship Registries of New Bedford*.

5. C'est particulièrement vrai pour les navires venus d'autres ports de Nouvelle Angleterre, comme le *Gratitude*, construit en 1827 et transféré de Providence, Rhode Island en 1831, ou le *Henry Kneeland*, construit à Wiscasset, Maine, en 1824 et transféré de Edgartown, Massachusetts. Trois navires enregistrés auparavant à Nantucket étaient très certainement des baleiniers.

1846. Pour les départs de la seule année 1845, 14 avaient été enregistrés à New Bedford pour la première fois.

Un rapide examen de ces 45 navires montre la même augmentation progressive et modeste en taille et en tonnage que dans la marine marchande américaine après 1815. Alors que les baleiniers de New Bedford en 1815 mesuraient entre 200 et 270 tonneaux de jauge et 26,21 à 28,34 mètres de long, ceux qui furent ajoutés entre 1815 et 1830 présentent une légère augmentation : le *Robert Edwards*, construit en 1817, mesurait 355 tonneaux et 31,40 mètres, le *Hydaspe*, construit en 1822, 312 tonneaux et 28,71 mètres, l'*Océan*, construit la même année, 349 tonneaux et 31,30 mètres. Après 1825, les armateurs de baleiniers semblent s'être mis d'accord pour adopter un modèle standard auquel correspondaient la plupart des navires ajoutés et pratiquement tous les baleiniers nouvellement construits. Le navire baleinier "idéal" jaugeait 325 à 400 tonneaux et mesurait 32 à 36,5 mètres de long. Pratiquement tous les baleiniers trois-mâts construits après 1835 et ayant quitté New Bedford en 1845 correspondent à ce "modèle".

Dans les années 1840, la compétition faisait rage entre les constructeurs de navires aux États-Unis pour construire des navires toujours plus larges, mais les marchands baleiniers avaient déjà renoncé à cette tendance. Alors que le propriétaire d'un paquebot (packet) de New York pouvait accroître ses bénéfices en transportant une quantité de marchandises et de passagers plus importante à chaque voyage, la pêche à la baleine obligeait à trouver un équilibre entre les investissements et les quantités d'huile que l'on pouvait espérer rapporter. Un très grand navire impliquait un plus grand nombre de marins, qui tous pouvaient prétendre à une part des bénéfices, s'il y en avait. Pour remplir une cale aussi vaste, il fallait une grande quantité d'huile, ce qui ne pouvait être réalisé qu'en augmentant la durée des campagnes. Et pendant tout ce temps, l'équipage devait être nourri, et il fallait aussi maintenir la discipline. La durée d'un tel voyage devenait insupportable, si l'on tient compte de ce que dans les années 1840 le voyage typique d'un baleinier d'une taille standard dépassait souvent 3 ans.

6. Il n'y a pas eu d'ouverture significative de champs de pêche pendant cette période. Bien que quelques navires aient exploré l'extrême nord du Pacifique, le golfe de l'Alaska et le Kamtchatka, ces champs ne furent pas réellement exploités avant l'été 1841 et 1842. Les champs de la mer d'Okhotsk ont été ouverts au milieu des années 1840, et les pêcheries de l'océan Arctique occidental en 1849.

Pour les armateurs, le cri du chanteur de bord (shantyman) – "Ah si j'étais le fils du général Taylor, je me ferais construire un navire de 1000 tonneaux !" – ne signifiait rien d'autre qu'une baisse importante des bénéfices. Parmi les navires qui quittèrent New Bedford en 1845, bien peu dépassaient de façon significative la moyenne de 400 tonneaux et 35 mètres. Parmi les 45 navires achetés dans d'autres ports, seulement 7 (15,5 %) dépassaient 410 tonneaux et seulement 6 (13,3%) avaient plus de 35 mètres.

L'image qu'ont la plupart de nos contemporains du navire baleinier est celle du *Charles W. Morgan*, que l'on peut voir et visiter au Mystic Seaport Museum dans le Connecticut. On peut y voir les appareils et le gréement typiques utilisés pour la capture des baleines et la transformation de leur graisse en huile : les fourneaux en briques, les énormes crocs à peler la baleine, spécialement conçus pour hisser sur le pont les larges planches de lard, et les formes caractéristiques des pirogues à arrière effilé suspendues à des bossoirs d'embarcation. Un baleinier portait en général trois ou quatre de ces baleinières, plus au moins une ou deux "de rechange". Quelques-uns, très grands, et en général anciens navires marchands, en transportaient cinq ou plus. La présence de ces pirogues et des bossoirs rendait un baleinier très reconnaissable en mer, même à une grande distance. Plus important encore, il est possible d'avoir une idée de ce qu'était l'étroitesse de l'espace disponible dans un navire relativement petit, où plus de 20 membres d'équipage, officiers et matelots, devaient vivre ensemble pendant des périodes de 7 à 8 mois sans escale.

Le *Morgan* est caractéristique des formes des baleiniers construits dans les années 1830 et au début des années 1840 : renflés de l'avant, modérément frégatés (tumble home) et avec des façons effilées de l'avant. Cependant la technologie de la construction navale parvint à un tournant quelques années après sa construction. L'arrivée des clipper au milieu des années 1840 influença d'autres types de navires, y compris les baleiniers. Nous aurions certainement une autre image des baleiniers si un exemple plus tardif de construction avait survécu, parce que l'introduction de formes propres aux clipper a considérablement modifié l'aspect extérieur des baleiniers. Si un baleinier des années 1850-1860 avait été conservé, on pourrait y trouver des améliorations que le *Charles W. Morgan* n'avait pas : des doubles huniers, ce qui augmentait la sécurité dans la manœuvre des voiles, un avant de clipper étroit, d'une forme à la fois gracieuse et utile pour fendre les eaux et réduire les frottements, un perpi-

gnage (dead rise) accru pour ajouter de la place pour la cargaison, et une absence relative de rentrée de la coque, lorsque vue en coupe entre la ligne de flottaison et le pont.

Dans son analyse des formes d'un baleinier, William Avery Baker⁷ inclut une comparaison entre le *Charles W. Morgan* et le *Reindeer*, ce dernier construit pour la pêche à la baleine à Mattapoisett, Massachusetts, en 1853. Considéré comme un des navires baleiniers les plus rapides de son époque, le *Reindeer* avait été dessiné à partir des principes de construction élaborés après le lancement du *Charles W. Morgan*. Le *Reindeer* mesurait 37,64 m. tandis que le *Morgan* ne faisait que 32,5 m. Avec ses 8,62 m, il était plus large que le *Morgan* qui n'en avait que 8,44, mais en fait cet élargissement modéré conduisait à une coque proportionnellement plus étroite (1,33 m) que celle du *Morgan* (1,16 m). Sa forme de clipper est particulièrement évidente à l'avant, où son angle d'entrée à la ligne de flottaison en charge était de 33 degrés, soit 37 degrés de moins que les formes renflées à 70 degrés du *Morgan*.

Baker a souligné l'absurdité du fait d'ajouter des éléments de vitesse sur un baleinier, car à vrai dire ces améliorations conçues pour augmenter la vitesse des clippers n'avaient guère d'intérêt pour des baleiniers qui passaient l'essentiel de leur campagne sous voile réduite pendant qu'ils parcouraient l'océan à la recherche de leur proie. On peut considérer que l'adoption par les baleiniers d'éléments propres aux clippers était une réponse esthétique à une nouvelle mode. Les baleiniers qui en résultèrent différaient considérablement dans leur aspect comme dans leur voilure des bâtiments du temps du *Charles W. Morgan*.

Dans leur évolution finale, après 1879, les baleiniers à voiles américains prirent une apparence qui n'avait certainement jamais été imaginée par les constructeurs du *Charles W. Morgan*. Ces baleiniers tardifs étaient équipés de machines à vapeur qui se révélèrent très utiles lors des manœuvres dans les banquises que l'on rencontrait fréquemment lors de la pêche à la baleine au nord du détroit de Béring dans l'ouest de l'océan Arctique. Les baleiniers à vapeur des années 1880 n'offraient qu'une ressemblance lointaine avec le *Charles W. Morgan*, et surtout du fait des fourneaux et des baleinières suspendues par dessus bord sous les bossoirs. À part cela, les

baleiniers à vapeur avaient un avant de clipper et une grosse cheminée dressée entre le grand mât et l'artimon, ce qui leur donnait à la fois un air de vitesse et de détermination. Pour les "vieux de la vieille", il leur manquait les courbes gracieuses des anciens baleiniers avec leur renflement à l'avant.

En fait, le passage à la vapeur a constitué le plus grand défi posé à l'évolution du baleinier à voiles. En effet, les formes devaient être élargies et les couples et les membrures autour du moteur devaient être assez massifs pour supporter le poids du moteur, loger les chaudières et les réservoirs. La cheminée devait obligatoirement saillir entre les mâts, ce qui imposait des changements dans le gréement. Les premiers baleiniers à vapeur apparurent au milieu des années 1850 dans la flotte écossaise. Les capitaines et les propriétaires américains refusèrent l'utilisation des machines à vapeur, les premiers par conservatisme, les seconds pour des raisons pécuniaires, jusqu'à ce qu'il devienne évident que les machines à vapeur étaient fiables et permettaient d'augmenter les prises dans le temps. En 1879, les chantiers navals de Goss, Sawyer et Packard à Bath, Maine, lancèrent le *Mary and Helen*, le premier navire baleinier à vapeur construit pour des propriétaires américains. Ce fut le début d'une demande pour de tels navires qui continua quasiment jusqu'à la fin de la pêche baleinière à voiles dans les ports américains.

Le *Mary and Helen* n'était pas un baleinier de New Bedford "typique" comme l'était le *Charles W. Morgan*. Avec 490,5 tonneaux de jauge et des dimensions de 42,11 m, 9,21 m et 5,05 m, il était beaucoup plus large que ses prédécesseurs à voiles, et sa silhouette intégrait de nombreux éléments issus des techniques de construction des clippers, y compris la proue effilée avec des frises d'éperon décoratives et l'arrière de croiseur arrondi qui avait remplacé l'arrière plat à arcaste d'autrefois. Plus important encore, la haute cheminée coincée entre le grand mât et l'artimon de sa voilure barque était reliée sous les ponts à une puissante machine à vapeur à un cylindre qui consommait cinq tonnes de charbon pour vingt-quatre heures de fonctionnement. Il avait aussi des chaudières spéciales pour les treuils et les guindeaux. La possibilité d'employer des mécanismes en fer avait aussi permis des améliorations dans l'outillage de pont, en particulier des réservoirs de fer pour le gras juste fondu. L'huile passait bouillante des fourneaux dans les réservoirs, ce qui permettait d'éliminer l'étape traditionnelle du refroidissement de l'huile avant de la verser dans des fûts de bois et de la stocker dans les cales.

7. William A. Baker, "The Design and Construction of Steam Whalers", in John R. Bockstoe, *Steam Whaling in the Western Arctic*, New Bedford, Old Dartmouth Historical Society, 1977, pp. 61-73.

La pratique de la pêche en milieu arctique fut une autre incitation à changer les formes familières des baleiniers. La machine à vapeur était susceptible d'apporter de meilleurs résultats, et une coque avec beaucoup de perpignage (deadrise) se soulevait au-dessus de la glace plutôt que d'être écrasée. Au contraire des baleiniers à voiles traditionnels, les baleiniers à vapeur avaient besoin d'une coque renforcée, pour supporter le moteur et la chaudière, mais aussi pour éviter qu'elle ne craque si elle était prise dans les glaces. Le baleinier à vapeur *North Star*, par exemple, a été renforcé sur 6 mètres de long et 1,8 mètre de hauteur avec des couples en pin jaune d'Orégon disposés en longueur et chevillés ensemble. La proue a été doublée en chêne et un ferrage de 9,5 mm a été fixé sur son étrave⁸.

Ainsi on ne peut pas affirmer que les navires baleiniers américains ont été "construits au kilomètre et découpés au mètre". En fait, on peut observer une grande diversité dans la flotte baleinière. Il y a une longue évolution entre les baleiniers de 1815, de 210 tonneaux de jauge et 27,43 mètres de long, et l'*Orca* de 1882, le plus grand des navires à vapeur spécialement construits pour la pêche à la baleine, avec ses 628 tonneaux et ses 53,95 mètres de longueur. Ce qui est exact, c'est que pratiquement toutes les évolutions ont été le résultat de changements dans les forces économiques qui ont obligé les capitaines et les propriétaires américains de baleiniers à s'adapter pour conserver leur place dans la compétition pour les meilleures prises d'huile et de fanons sur tous les océans.

Robert Lloyd WEBB

Traduction par Annick FOUCRIER

LA PÊCHE BALEINIÈRE FRANÇAISE DANS L'OCÉAN PACIFIQUE

par Annick Foucrier

La pêche de la baleine aurait débuté en France au XII^e siècle⁹. A la suite d'échouages de ces gigantesques mammifères marins sur leurs côtes, les Basques en découvrirent la valeur et se lancèrent à leur poursuite sur les mers. Il se pourrait même que la pratique en remonte aux IX^e et X^e siècles, alors que les baleines étaient encore nombreuses dans le golfe de Gascogne. Au XVII^e siècle les Basques continuent la tradition et partent jusqu'aux côtes de Norvège et du Spitzberg. Au XVIII^e siècle cependant, ils sont supplantés par les Anglais et les Hollandais qu'ils avaient eux-mêmes contribué à former, et cette pêche disparaît peu à peu des ports de France.

En 1784, Louis XVI tente de la faire renaître en donnant des privilèges à une compagnie qui employait des harponneurs américains, puis en facilitant, en 1786, l'installation d'armateurs de Nantucket. Une prime de 50 livres par tonneau de jauge leur est accordée. Le roi "*avait équipé à ses frais six navires baleiniers dans le port de Dunkerque. L'exemple avait porté ses fruits, jusqu'en 1790 il y aurait eu quarante navires baleiniers en France, mais les années suivantes il n'y en eut pas.*"¹⁰ Les événements de la période révolutionnaire ne détournent pas l'attention du gouvernement. Le 9 juillet 1791, un décret de l'Assemblée nationale accorde aux armateurs venus de Nantucket le privilège exclusif de pouvoir introduire en France des bâtiments étrangers, et le 27 mai 1792, la prime de 50 francs par tonneau est attribuée à tous les armateurs acceptant de se lancer dans la pêche de la baleine. Cette prime est confirmée en 1801. Mais les guerres de la Révolution et de l'Empire découragent toute tentative, et à l'occasion des hostilités, navires et marins sont saisis par les adversaires de la France. Le conflit avec l'Angleterre est responsable de l'arrêt des armements entre 1793 et 1802¹¹.

9. Michel Vaucaire, *Histoire de la pêche à la baleine*, Paris, Payot, 1941.

10. Michel Vaucaire, *op. cit.*, p.186.

11. Thierry Du Pasquier, *Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*, Paris, Veyrier, 1990.

8. Cité par Baker in Bockstoce, p.67.

Il faut attendre le XIX^e siècle, et surtout les années 1830, pour que la pêche de la baleine retrouve en France quelque importance. C'est le résultat d'une politique gouvernementale volontariste, appuyée sur l'octroi de primes et sur la protection offerte par la marine royale. Dès 1815, le gouvernement français adopte des mesures propres à la relancer. Activement pourchassés, les cétacés disparaissent peu à peu des lieux de pêche traditionnels de l'Atlantique. Les baleiniers vont les chercher de plus en plus loin, jusque dans l'océan Pacifique.

Dunkerque espère profiter des mêmes privilèges qu'au XVIII^e siècle, et le sous-préfet du Nord, Deschodt, adresse le 2 janvier 1818 au ministre de l'Intérieur une lettre dans laquelle il sollicite le rétablissement de cette activité en faveur de Dunkerque. Il prie le comte de Rémusat, alors préfet du Nord, d'appuyer sa demande. A la suite d'une visite de l'inspecteur des pêches, Noël, et convaincu que *"le gouvernement attache quelque prix au rétablissement d'une branche de commerce si avantageuse pour la Marine royale, dont elle forme les matelots, et si profitable à nos manufactures"*, le sous-préfet s'enquiert de ce que pourrait espérer une compagnie *"qui voudrait entreprendre l'essai d'un premier armement, de 3 à 5 bâtiments de 3 à 400 tonneaux"*. L'affaire est d'autant plus importante pour Dunkerque, insiste-t-il, que les mauvais résultats de la pêche à la morue menacent de misère les familles de matelots, de tonneliers et de constructeurs, qu'il évalue à six mille individus au moins. Il suggère 1^o la location ou la cession à terme de quelques gabarres de troisième classe, 2^o *"la garantie que la prime ne serait accordée aux armateurs des autres ports que jusqu'à la concurrence de la consommation que la France peut faire des produits de la pêche de la baleine et du cachalot."*¹²

Bien qu'émanant d'une ville qui espérait voir récompenser sa fidélité à la famille royale, cette supplique reste sans effet. Dunkerque ne sera plus jamais un grand port baleinier. Nantes, puis le Havre, assurent la relève, déplaçant le centre des activités maritimes vers le sud.

12. "Copie de la lettre du sous-préfet au ministre de l'intérieur, demandant le rétablissement de la pêche à la baleine", AD Nord, Pêche à la baleine M 554 dossier 1707.

Les primes

Le système des primes¹³ avait comme objectif d'inciter les armateurs à utiliser les disponibilités en marins et en navires, puis à écarter progressivement les étrangers. L'ordonnance du 8 février 1816 accorde jusqu'au 19 février 1819 une prime de 50 francs par tonneau de jauge aux bâtiments envoyés dans le Pacifique à la pêche des cétacés et amphibiens à lard. Les navires étrangers peuvent être employés par francisation provisoire et les équipages compter jusqu'à deux tiers de marins et d'officiers étrangers. Les bâtiments ayant franchi le cap Horn ou le détroit de Magellan, et rentrant après une navigation de 16 à 26 mois, ont droit à une prime de retour égale à la prime de départ. L'effet de ces mesures est rapide : 4 navires sont armés en 1817 et 16 en 1818.

Le 14 février 1819, les dispositions précédentes sont reprises, mais en graduant le montant de la prime selon la nationalité du bâtiment et la composition de l'équipage : 40 francs par tonneau si la moitié seulement de l'équipage est français et qu'un des deux capitaines est français et capitaine au long cours ; 50 francs pour un équipage aux deux tiers français et commandé par un Français ; 60 francs pour un navire français, armé avec du matériel français et manœuvré par un équipage entièrement français. Une prime de retour égale à la prime de départ est encore versée, dans le cas d'une navigation de 16 à 26 mois avec passage du cap Horn ou du cap de Bonne Espérance. Cette mesure n'est cependant pas suffisante, car après avoir atteint le chiffre de 11 bâtiments en 1819 et 17 en 1820, l'armement tombe à 9 unités par an et oscille entre 4 et 9 jusqu'en 1829¹⁴.

A cette date, l'ordonnance du 7 décembre 1829 reprend et accentue les dispositions précédentes, en accordant aux bateaux construits et armés en France 90 francs par tonneau pour un équipage entièrement français, 40 francs pour un équipage comprenant des étrangers mais commandé par un Français, et 30 francs si le capitaine est étranger, à condition toutefois que le second soit français. Elle limite la taille d'application de la prime à 500 tonneaux de jauge. Le doublement est accordé en cas de navigation dans le Pacifique par plus de 60° de latitude nord ou 60° de latitude sud. Ce sont les chiffres les plus élevés

13. Thierry Du Pasquier, *Les baleiniers français au XIX^e siècle*, Grenoble, Terre et Mer, 1982, p.163.

14. Archives statistiques du ministère des Travaux publics, de l'Agriculture et du Commerce, 1837, p.301.

atteints par la prime, qui diminue ensuite régulièrement, avec les lois des 22 avril 1832 et 9 juillet 1836, et ce malgré une légère remontée lors de la loi du 25 juin 1841, qui visait surtout à encourager la pêche du cachalot.

Le nombre des armements augmente de façon significative en fonction de la prime : 15 en 1830, 16 en 1831, 25 en 1832, 32 en 1833, 30 en 1834, 35 en 1835 et autant en 1836, pour atteindre 45 départs en 1837. Ce chiffre correspond à un maximum, pour le nombre d'armements dans l'année comme pour le nombre de baleiniers en mer, car il n'y a que 21 armements en 1838, 31 en 1839, 14 en 1840 et 28 en 1841. Ils sont 12 en 1842, 19 en 1843, 21 en 1844, 9 en 1845, 10 en 1846, et ne dépassent pas 8 dans la décennie suivante¹⁵. L'irrégularité de ces nombres correspond à une grande hétérogénéité des tonnages. Variant de 163 à 608 pour la période 1817-1849, ils sont souvent dans un rapport de 1 à 2 pour une même année, avec une tendance moyenne à l'augmentation : on passe d'un écart de 230 à 460 dans les années 1830 à 310 à 494 dans les années 1840. On voit l'influence de la prime qui favorise les tonnages élevés.

Lieux de pêche et durée des campagnes

De 1818 à 1822, 4 baleiniers (1 du Havre et 3 de Nantes) font campagne dans l'océan Pacifique¹⁶. Selon l'abbé Anthiaume, les baleines sont pêchées de 1830 à 1835 sur la côte d'Afrique et aux îles Malouines et Tristan da Cunha. Les campagnes durent de 7 à 12 mois. De 1836 à 1839, les baleiniers doivent aller les chercher le long de la côte du Chili, près de Chiloë, et les voyages durent 16 à 24 mois. De 1840 à 1844, il leur faut compter 18 à 30 mois pour aller croiser dans les parages de la Nouvelle-Zélande, de la Nouvelle-Hollande (Australie), et des îles Saint Paul et Amsterdam. Leur retour s'effectuant par le cap Horn, ils bouclent le tour du monde. A partir de 1845, ils vont dans les mers de Chine et du Japon, aux îles Kouriles et au Kamtchatka, et ils restent en mer trois ans et plus¹⁷.

15. Tableau décennal du commerce de la France. 1837-1846 ; "Projet de loi relatif à la pêche de la baleine. Rapport à la Chambre des députés. 19 avril 1841". AN Marine CC/5/599.

16. Jean Paul Faivre, *L'expansion française dans le Pacifique. 1800-1842*, Paris, Nouvelles Editions Latines, 1953, p. 229.

17. Abbé Anthiaume, *Le navire, sa construction au Havre pendant le XIX^e siècle*, Paris, Dumont, 1925, p.268.

En fait, on peut avancer quelque peu ces dates. Selon Jean Paul Faivre, "à partir de 1830, les baleiniers qui pêchaient dans l'Atlantique sud, sur les bancs du Brésil et aux Malouines, doublent parfois le cap Horn, opèrent au large du Chili et du Pérou."¹⁸

Il leur arrive de remonter le long des côtes de l'Amérique espagnole jusqu'en Californie, comme la *Constance*, du Havre, en 1833. Mais, jusqu'en 1838, peu s'aventurent à franchir l'Equateur, bien que le consul général de France au Chili affirme, dans un rapport de 1838 : "Lorsque la saison de Chiloë est passée, c'est-à-dire au mois de janvier, les navires se trouvent sans direction fixe. Quelques-uns partent pour la côte nord-ouest, le Japon, et souvent pour la Nouvelle-Zélande."¹⁹ Dès 1841, par contre, ils sont de plus en plus nombreux à mener des campagnes de pêche dans l'hémisphère nord, et à partir de 1842 ceux qui se limitent au Pacifique Sud deviennent l'exception.

Les mois favorables varient selon les lieux de pêche. L'expérience permet peu à peu aux capitaines et aux armateurs de mieux repérer les itinéraires des baleines, mais les bancs les plus connus s'épuisent rapidement. Il faut faire preuve de beaucoup d'habileté et d'audace pour trouver les baleines au bon moment et au bon endroit dans cette vertigineuse immensité qu'est l'océan Pacifique. Explorer de nouveaux champs de pêche, c'est risquer une croisière nulle, faute d'avoir su choisir la bonne période de l'année. Fréquenter des régions trop connues, c'est courir le même risque, cette fois pour cause de forte concurrence.

La protection des bâtiments de la marine royale

Les bâtiments de la marine royale ont pour mission de protéger les baleiniers français et au besoin de rétablir l'ordre dans leurs affaires. Dans un rapport de juin 1842 pour le ministère des Affaires étrangères, Philippe Auguste de Morineau souligne cette préoccupation du pouvoir politique : "Depuis 1835, le gouvernement a voulu ajouter aux encouragements pécuniaires la protection continue de la marine de l'Etat." Plus loin, il précise : "La corvette l'Héroïne, dans ses deux campagnes sous le commandement de M. Cecille, a communiqué avec plus de trente de nos baleiniers, a fourni à la plupart d'entre eux des

18. Jean Paul Faivre, *op. cit.*, p.362.

19. AN Marine CC/5/595.

secours en hommes et en matériel, leur a fait restituer un grand nombre de déserteurs embauchés à terre ou enlevés par des bâtiments étrangers ; a rétabli la discipline parmi les équipages ; les a secourus dans les circonstances critiques."²⁰

Cet éloge trouve un écho dans les déclarations de nombreux capitaines baleiniers qui, dans ces régions éloignées, doivent affronter de multiples dangers : les tempêtes, les indigènes parfois hostiles, l'insubordination de l'équipage, les concurrents déloyaux. Il arrive même qu'après le décès d'un capitaine, l'officier de la marine royale doit lui trouver un remplaçant capable de reconduire le bateau à son port d'origine. A son retour, en 1842, le capitaine du *France*, William Peters, déclare qu'il "*a eu beaucoup à se louer de la protection que lui a accordée le capitaine de vaisseau Lavaud, commandant la corvette l'Aube*" dans les parages de la Nouvelle-Zélande²¹.

La correspondance des capitaines fourmille d'informations. Le 24 juin 1839, à peine rentré d'un long voyage de circumnavigation, le capitaine de vaisseau Dupetit-Thouars présente au ministre de la Marine un "rapport sur la pêche de la baleine dans l'Océan pacifique", rapport qui est aussitôt publié dans les *Annales maritimes*²².

D'abord Dupetit-Thouars rappelle les bienfaits que la France peut espérer tirer de la pêche de la baleine, qui l'approvisionne en produits utiles à l'industrie et qui surtout contribue à former des marins aptes au service "en temps de guerre", grâce à leur endurance et à leur entraînement face au danger, grâce aussi à leur connaissance des mers fréquentées. Il détaille ensuite le matériel et l'organisation de la pêche. Les haltes, nécessaires à la bonne santé de l'équipage, retiennent toute son attention, et sur 9 "*ports de l'Océan pacifique qui offrent le plus d'avantage sous tous les rapports, et qui sont situés dans les parages que fréquentent les baleiniers*", il nomme Monterey et San Francisco, ainsi que "*Talcahuano (Chili), Payta (Pérou), l'île Charles (Galapagos), Honorourou (Iles Sandwich), Papeiti (O-Taïti), la baie des Iles (Nouvelle-Zélande) et Hobart Town (Ile Van Diémen)*".

La Californie est citée comme zone de pêche pour la "*baleine noire*"²³ que l'on trouve d'avril à septembre, près des côtes du 30° au 40° degré

nord. Aussi est-ce une étape fréquentée pendant la campagne de pêche car "*les baleiniers qui, des îles de la Nouvelle-Zélande, se sont dirigés vers O-Taïti et la côte du Japon, se portent ordinairement de là entre 30 et 35° N, et pêchent, en allant à l'est, jusqu'à la côte de la haute Californie, où ils relâchent en octobre ou en novembre, soit à Monterey, soit à San Francisco, où après un séjour devenu nécessaire, ils descendent le long de la côte de Californie.*"²⁴

En conclusion et dans l'intérêt de la profession, Dupetit-Thouars recommande l'établissement de consuls sur les lieux de relâche et l'envoi de bâtiments de guerre, à Honolulu de septembre à novembre, à Monterey en octobre et novembre, à la baie des Iles de janvier à avril, et à Tahiti d'avril à juillet.

Les résultats

"Dès que les marins, revenant de la pêche, arrivaient en rade du Havre, ils s'empressaient d'inscrire en blanc sur un panneau de bois la cargaison du navire et de la suspendre dans les haubans ; et sur la jetée la foule des parents ou des amis pouvait lire le chiffre des barils d'huile qui étaient à bord." Les huiles rapportées au Havre, qui en est le principal marché, sont d'abord épurées dans des raffineries situées à Ingouville, Harfleur, et surtout Graville. Puis elles peuvent être utilisées "*non seulement à l'éclairage des ateliers de Rouen, mais encore à l'ensimage* [opération qui consiste à lubrifier les étoffes de laine pour faciliter les transformations mécaniques auxquelles on les soumet] *des laines des grandes filatures et fabriques de draps.*"²⁵ Elles sont aussi utilisées par les tanneurs et les corroyeurs, en concurrence avec l'huile de morue. Mais leur usage le plus répandu et le plus connu est l'éclairage, en mélange avec l'huile de colza : "*Paris en voit la majeure partie utilisée à l'éclairage de ses rues durant sept à huit mois de l'année ; l'hiver on ne peut s'en servir à cause de la facilité à se congeler à faible température.*"²⁶ Les fanons sont employés à la fabrica-

20. "Sur le commerce dans l'Océan pacifique", Rapport de Ph.A. de Morineau, juin 1842, A.E. M&D USA vol. 23, f. 448.

21. AN Marine CC/5/611. Le *France* appartient à l'armateur Mauger. Le capitaine est un Américain naturalisé.

22. *Annales maritimes, Partie non officielle*, t. 2, 1839, p. 959-997.

23. La "*baleine de Biscaye*".

24. *Annales maritimes*, 1839, t. 2, p. 986. En 1837, année du passage de Dupetit-Thouars, deux baleiniers français, la *Nancy* et l'*Elisa*, ont relâché en Californie, ainsi que trois baleiniers américains et deux britanniques. Annick Foucrier, "Baleiniers français en Californie (1825-1848)", *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 37, avril-juin 1990, pp. 239-252.

25. Abbé Anthiaume, *op. cit.*, pp. 262, 268.

26. Note du négociant Lavelle à Théophile Marec, chef du bureau des pêches, au ministère de la Marine, AN Marine CC/5/610.

tion des corsets de femme, des cols de cravate, des fleurs artificielles, et surtout des parapluies et des ombrelles qui sont un produit d'exportation vers les Antilles et l'Amérique. Les besoins sont tels qu'on en importe des États-Unis où ils sont bon marché parce que peu prisés.

Du cachalot, on tire le spermaceti, ou "blanc de baleine", qui a la propriété de se solidifier à 31° et qui sert à fabriquer de belles bougies translucides, très appréciées. On en extrait aussi certains produits pharmaceutiques et cosmétiques. L'huile de cachalot, meilleure que l'huile de baleine, sert surtout à graisser les machines à vapeur, mais on l'utilise aussi pour le travail des cuirs et pour la grosse peinture. La France achète en Angleterre les deux tiers de ses besoins. Huiles de baleine et de cachalot accompagnent la révolution des machines et l'essor des villes-lumières. Mais la production française ne suffit pas à satisfaire une demande grandissante.

Selon Louis Lacroix²⁷, la pêche à la baleine "*faisait vivre en France 12 000 individus et leurs familles.*" A propos du seul port du Havre, l'abbé Anthiaume rapporte qu'en 1837, "*au cours actuel des huiles et des fanons on estimait que la pêche produirait une somme de 9 555 000 francs y compris 1 250 000 francs, montant des primes allouées*" avec un bénéfice net des deux tiers environ. Il ajoute que cette même année 1837, 48 baleiniers du Havre étant en mer, avec 1 500 hommes, officiers et matelots, employés à la pêche baleinière, on pouvait estimer à 1 000 le nombre de "*familles de marins vivant de la paie des équipages et de la part de pêche reçue par eux à leur retour. En outre, la construction, l'armement et l'équipement de ces navires occupaient de 1 800 à 2 000 ouvriers sédentaires, appartenant à quarante professions diverses.*"²⁸

Après une période de hausse, les prix des huiles de baleine s'orientent à la baisse, tandis que l'huile de colza vient leur faire concurrence. En 1840, au Havre, le prix moyen des huiles de baleine est de 60 à 65 francs les 100 kg. La prime n'est plus que de 39 francs au départ et 26 francs au retour, soit au maximum 32 500 francs payables seulement au bout de délais longs parfois de plusieurs années²⁹. Un baleinier neuf de 550 tonneaux revenant à 360 000 francs dont 100 000 francs d'armement de pêche

et 140 000 francs d'armement du navire, les frais apparaissent trop élevés pour des résultats en baisse et sur lesquels le fisc prélève encore 8 %. Par comparaison, le coût d'un navire baleinier américain était estimé à 270 000 francs seulement, le produit de la pêche n'étant pas soumis à droits³⁰. Mais l'existence d'une prime versée en fonction du tonnage incite les armateurs français à utiliser des bâtiments d'une taille supérieure à la moyenne en usage aux États-Unis. Quand la rentabilité devient trop faible, les baleiniers sont reconvertis au commerce. Ainsi, un ancien baleinier, la *Meuse*, est le premier navire français de la ruée vers l'or arrivé à San Francisco le 13 septembre 1849 avec 41 passagers, après avoir quitté Le Havre le 24 mars 1849.

Annick FOUCRIER

27. Louis Lacroix, *Les derniers baleiniers français. Un demi-siècle d'histoire de la grande pêche baleinière de 1817 à 1867*, Nantes, Aux portes du large, 1947, p. 115.

28. Abbé Anthiaume, *op. cit.*, pp. 265-266.

29. Selon Louis Lacroix, *op. cit.*, p.114.

30. Rapport au ministère, cité par Louis Lacroix, *op. cit.*, p.114. Mais cet auteur anticipe lorsqu'il mentionne comme avantage pour les Américains : "Ils pêchaient à portée de leurs ports du Pacifique." Ce n'est pas encore vrai en 1841 !

L' AMIRAL COURBET EN INDOCHINE (1883-1884)

par Louis Durteste

Prologue

Le 28 mai 1883, vers midi, à bord du "cuirassé de croisière" *Bayard* mouillé avec sa division en baie de Quiberon, le contre-amiral Courbet prend connaissance du courrier officiel en provenance de Paris. Une heure plus tard, les commandants des quatre unités composant la division sont réunis auprès de l'amiral. Celui-ci leur retransmet les ordres de Paris : la division est dissoute, deux des bâtiments rentrent à Cherbourg, le croiseur *Chateaurenault* se rend à Brest pour préparer un prochain départ vers le Tonkin, et le *Bayard* se prépare à appareiller, directement et sans délai, pour l'Extrême-Orient, via Alger ; l'amiral va prendre à Paris les instructions du ministre, et rejoindra le *Bayard* à Alger³¹.

Dès le lendemain 29 mai, à 10 heures, après avoir échangé la veille avec la frégate la *Surveillante* trente-six caisses de munitions un peu anciennes contre de plus récentes, procédé à la visite médicale de tout le personnel (soit 540 hommes), et permuté quelques hommes inaptes à faire campagne contre autant d'hommes aptes, le *Bayard* appareille pour Alger. A ce moment, l'amiral Courbet roule déjà depuis plusieurs heures dans le train de Paris.

Le 3 juin, le *Bayard* s'amarre dans le port d'Alger ; le 4 juin, arrive un paquebot de France, ramenant l'amiral, et apportant des vêtements pour campagne lointaine pour l'équipage. Aussitôt complété le plein des soutes (combustibles et vivres), le *Bayard* réappareille le 7 juin, à destination de Saïgon³².

31. A vrai dire, l'amiral a reçu la veille au soir un télégramme du ministre : "Tenez-vous prêt à partir, avec *Bayard* seul, pour destination lointaine". Mais il n'a, bien entendu, mis personne dans le secret.

32. Bien qu'une règle récente ait supprimé les trémas sur les noms de Saïgon, Hanoï, Haïphong, etc., on les conservera... parce que telle était l'orthographe de l'époque !

Soixante et onze ans plus tard, les deux croiseurs *Montcalm* et *Gloire*, se trouvant à la mer entre Oran et Gibraltar, sont rappelés à Toulon par message radio : ils doivent partir pour l'Indochine, afin de "renforcer" le corps expéditionnaire dont la situation, Dien Bien Phu étant sur le point de tomber, est lourde d'incertitudes. Rentrés à leur port d'attache le 8 mai 1954, les deux croiseurs n'en repartent que vingt jours après (le 28 mai) à destination de Saïgon. A comparer les délais de mise en route, pour campagne, du *Bayard* et de la division *Gloire* - *Montcalm*, on est fondé à estimer que la Marine de 1883 était autrement plus "disponible" que celle de 1954...

L'amiral Courbet

Amédée-Anatole-Prosper Courbet est né à Abbeville le 26 juin 1827, dans une famille de négociants aisés, bourgeois discrets, sérieux et foncièrement catholiques. Après avoir perdu son père très jeune (1836), et après un début de scolarité passablement orageux, Anatole Courbet se met à travailler à l'âge de quinze ans ; il est reçu cinquième à l'Ecole Polytechnique en 1847. La révolution de 1848 lui donne à plusieurs reprises l'occasion de manifester un grand non-conformisme : il est même, quelque temps, secrétaire d'Armand Marrast à la mairie de Paris. A sa sortie de Polytechnique, en 1849, il choisit la Marine, dévoilant une vocation restée insoupçonnée de ses proches. Il a la chance de faire une campagne très formatrice pendant près de quatre ans (1850-54), à bord d'une corvette à voiles, la *Capricieuse* : entre l'aller par le cap Horn et le retour par Bonne Espérance, il sillonne ainsi en tous sens les mers d'Extrême-Orient, et pratique spécialement les ports et côtes de Chine.

Si, par la suite, le hasard des affectations ne permet à Courbet de participer à aucune des actions navales des guerres de son époque (Crimée, Italie, Mexique, colonies, guerre de 1870), il acquiert néanmoins une grande réputation de sérieux, comme spécialiste (artillerie d'abord, mines et torpilles ensuite) et comme chef d'état-major de divisions ou d'escadres, et ses commandements à la mer sont des réussites. Ses chefs apprécient son intelligence lucide et nette, son esprit de décision et sa rigueur ; ses subordonnés sentent que son maintien très réservé, et presque austère, recouvre une flamme contenue et une bonté touchant à la tendresse ; enfin sa correspondance révèle chez lui une foi chrétienne beaucoup plus profonde, réfléchie et "moderne" que celle de la plupart des catholiques de son époque.

Promu contre-amiral à 53 ans, il assure avec honneur le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie (1880-1882), en dépit de conditions très difficiles, refusant toute démagogie envers les anciens déportés de la Commune, récemment amnistiés, et résistant aux entreprises extra-légales et laïcisantes de la municipalité de Nouméa, nouvellement instituée.

Après son retour en France, Courbet vient de prendre, depuis un mois à peine, le commandement de la "division d'essais" (créée par le ministre de la Marine de Jules Ferry), lorsque arrive à Paris, le 26 mai, la nouvelle de la mort du capitaine de vaisseau Henri Rivière, sous les coups des fameux Pavillons noirs³³, aux portes mêmes de Hanoï (combat du Pont du Papier, 19 mai 1883).

Le Tonkin en 1883

Alors que, dix ans plus tôt, la mort du lieutenant de vaisseau Francis Garnier, presque au même endroit et presque dans les mêmes circonstances (le 21 décembre 1873), s'était heurtée en France à l'indifférence générale, et avait même suscité le désaveu du cabinet du duc de Broglie (l'"ordre moral"), celle du commandant Rivière au contraire entraîne un surcroît de détermination au sein du second cabinet Ferry (au pouvoir depuis le 21 février 1883), et "un sursaut d'indignation patriotique" dans la presse et au Parlement : crédits et renforts de troupes sont accordés aisément. Pour diriger ces moyens renforcés, destinés à mener des actions efficaces non seulement contre nos adversaires directs, les Pavillons noirs, mais aussi contre leur instigateur, l'empereur d'Annam Tu Duc, le gouvernement met en place un système de commandement passablement complexe, aussitôt qualifié du surnom de *triumvirat* :

33. Le nom de "Pavillons noirs" désigne une troupe armée privée, aux relents de société secrète, et aux effectifs originaires de Chine du Sud, parmi lesquels on trouve d'anciens Taï Ping. Son chef est un certain Lieou Yong Phu (1837-1917 - en pinyin Liu Yongfu - plus connu sous son nom vietnamien de Luu Vinh Phuoc) ; bien qu'il cherche à placer son action dans le cadre politique, celui-ci ne néglige pas de se tailler un fief dans la région de Lao Kay, et ne peut empêcher que ses soldats tombent trop souvent dans le brigandage. Après vingt années au service de la cour d'Annam (1865-1885), il s'engage sans succès dans le projet de création d'une république de Formose, que la mainmise japonaise fait avorter (1895).

– les troupes terrestres et la flottille fluviale du Tonkin sont placées sous les ordres du général Bouët : celui-ci, étant précédemment en Cochinchine, a l'avantage de pouvoir arriver à Haïphong dès le 7 juin, et à Hanoï le 16, et donc de parer au plus pressé après la mort de Rivière ;

– une "division navale du golfe du Tonkin" est mise sur pied, sous le commandement du contre-amiral Courbet ; elle doit être formée, pour l'essentiel, de bâtiments venant de France, et accessoirement de quelques bâtiments déjà présents en Extrême-Orient ; elle reste distincte de la "division navale des mers de Chine" (contre-amiral Meyer, puis contre-amiral Lespès), les deux divisions pouvant se prêter appui l'une à l'autre, en cas de besoin, mais sous réserve de l'accord du gouvernement ;

– les pouvoirs civils sont confiés à un "commissaire général civil" ; celui-ci "représente la pensée du gouvernement auprès de l'autorité militaire", et il est "chargé d'empêcher que l'action militaire ne dévie et ne s'étende au-delà du cercle tracé dans [ses] instructions..." ; la personnalité placée à ce poste est une très curieuse figure coloniale, le docteur Jules Harmand, très bon connaisseur de l'Indochine, mais âgé de près de vingt ans de moins que les deux officiers généraux³⁴.

Ce triumvirat, dont le principe même a été vivement contesté dès l'origine, fonctionne très mal, surtout entre Harmand et le général Bouët ; il va disparaître en moins de six mois.

Arrivé à Saïgon le 12 juillet 1883 avec le *Bayard*, l'amiral Courbet s'y concerta avec Gaston Thomson, gouverneur de la Cochinchine, et avec Jules Harmand arrivé peu avant lui. Puis il repart le 16 juillet vers la baie d'Along, et profite de ce mouvement pour reconnaître, parfois de très près, divers sites de la côte d'Annam, Tourane et l'entrée de la rivière de Hué en particulier (18 juillet).

Le 30 juillet, le triumvirat se réunit à Haïphong. Loin de modérer le général Bouët, comme ses instructions le lui recommandent, Harmand le pousse à l'action ; croyant toujours possibles les exploits réalisés à un contre cinquante au temps de Francis Garnier, Harmand trouve Bouët trop timoré. Ce dernier effectue pourtant deux opérations limitées : si celles-ci

34. Jules Harmand (1845-1921), médecin de marine, compagnon de Francis Garnier en 1873, explorateur au Cambodge, au Laos et dans la Cordillère annamitique (1874-78), consul de France à Bangkok (1881-83) ; ultérieurement diplomate à Calcutta et au Chili, et finalement ambassadeur à Tokyo (1894-1905) ; auteur de nombreux ouvrages, dont *Domination et Colonisation* (1910).

ne remportent pas le succès escompté par Harmand, elles desserrent assez sensiblement, du côté du nord-ouest, l'étreinte qui pèse sur Hanoï (15 août et 1^{er} septembre) ; et Bouët étend son emprise sur le delta en enlevant Haï-Duong (19 août).

A la conférence du 30 juillet déjà évoquée, est reprise l'idée, en faveur de longue date à Hanoï et à Saïgon et déjà suggérée à Paris, d'une action énergique à l'encontre du gouvernement annamite (on entend "*dicter des conditions*", imposer "*des modifications au traité antérieur et au protectorat*") au moyen d'une opération de vive force sur Hué ; le moment paraît favorable, car Tu Duc vient de disparaître de mort subite (le 17 juillet), après trente-six ans de règne, et l'on apprend que la succession donne lieu à des difficultés graves³⁵. Paris, à nouveau consulté, donne le 11 août son accord pour l'action contre Hué.

Les Forts de Thuan-An et le traité Harmand

Le 17 août 1883, tous les bâtiments dont dispose Courbet sont rassemblés en baie de Tourane : ce sont les deux "cuirassés de croisière"³⁶ *Bayard* et *Atalante*, le croiseur *Chateaurenault*, l'avisotransport *Drac*, les canonnières *Vipère* et *Lynx*, et le transport *Annamite*, lequel amène de Saïgon 700 hommes de troupe (marsouins pour l'essentiel) et six pièces d'artillerie de campagne.

Le 18 août, les bâtiments prennent position devant l'entrée de la "rivière de Hué" ; celle-ci est défendue principalement par deux grands forts, situés des deux côtés de la passe, et dénommés Thuan-An – nord et

sud – ; mais il existe de nombreux ouvrages annexes, les uns le long des lignes de dunes de part et d'autre de Thuan-An, les autres en arrière de l'embouchure, sur la lagune et sur les bords de la rivière ; de plus, des tranchées garnies de soldats protègent les plages.

Et pourtant tout se passe sans difficulté majeure : bombardement naval le 18 août, attente le 19 avec bombardements sporadiques (l'état de la mer ne permettant pas l'approche des chaloupes et canots), débarquement le 20 et occupation de vive force du fort nord de Thuan-An, forçement de la passe par la *Vipère* et le *Lynx*, et signature d'un armistice dans la nuit du 20 au 21. Les canons des forts annamites ont beaucoup tiré, mais leur pointage n'a guère été précis, et leurs boulets ont fait bien peu de mal en comparaison de nos obus ; les soldats annamites se sont courageusement défendus, mais sans efficacité ; en regard de leurs 300 morts et de leurs forts bouleversés, nous ne comptons que quelques blessés et quelques impacts de boulets sur le *Bayard* et la *Vipère*.

Le 22, Harmand (qui était auprès de Courbet sur le *Bayard*) remonte la rivière jusqu'à Hué, et obtient le 25 août 1883 la signature d'un nouveau traité (remplaçant le "traité Philastre" de 1874, et usuellement désigné par son nom), instituant un véritable protectorat de la France sur l'Annam, et un régime de semi-annexion en ce qui concerne le Tonkin. Parmi les nombreuses clauses de ce traité, il en est une qui prévoit l'occupation permanente des forts de Thuan-An (qui seront "*reconstruits au gré des autorités françaises*"), tandis que l'article 23 stipule que "*la France se charge, à elle seule, de chasser du Tonkin les bandes connues sous le nom de Pavillons noirs*".

Courbet commandant en chef, et la prise de Sontay

En septembre 1883, le conflit Harmand - Bouët est devenu insoluble, soit qu'il y ait désaccord sur des questions sérieuses comme la politique d'emploi des forces militaires (d'autant qu'elles sont encore insuffisantes), soit qu'il ne s'agisse que de mineures questions de susceptibilités. Vers le 20 septembre, le général Bouët rentre en France, officiellement "en mission" sur ordre d'Harmand. Cependant, dès le 7 septembre, le ministre de la Marine et des Colonies a déjà décidé de confier à Courbet le commandement en chef de l'ensemble des forces terrestres et navales. Mais les lettres mettant cette décision en vigueur arrivant par bateau, ce n'est que le 26 octobre que Courbet prend ses fonctions à Hanoï.

35. Les régents d'Annam, irrémédiablement hostiles à la France, font et défont trois empereurs en moins de 13 mois : Duc Duc déposé après trois jours de règne et mort de faim en prison, Hiep Hoa empoisonné quatre mois après le « traité Harmand » (cf. *infra*), Kien Phuoc mort mystérieusement deux mois à peine après le traité Patenôtre. Quant au quatrième successeur de Tu Duc, le jeune empereur Ham Nghi, il ne règne lui aussi que 13 mois (1884-85), mais c'est par les Français qu'il est déposé, pour avoir pris le maquis avec l'un des régents – après quoi il vit en exil à Alger jusqu'en 1947.

36. Les "cuirassés de croisière", antérieurement dénommés "corvettes cuirassées", puis "cuirassés de 2^e rang", sont des bâtiments de tonnage inférieur à celui des cuirassés d'escadre (soit de 4 à 5000 tonnes), à coque de bois et superstructures d'acier, munis d'un "réduit" cuirassé, propulsés à la vapeur ou à la voile (gréement de trois-mâts complet), et portant en général comme artillerie principale six canons de 240 mm.

Harmand se maintient encore pendant quelque temps, jusqu'à ce qu'il se rende compte que Courbet n'est disposé ni à lui soumettre pour accord ses plans d'opérations (Courbet est d'ailleurs très secret par tempérament, ce qui, en Asie, ne saurait être nuisible), ni à abandonner la "correspondance directe" avec son ministre ; Harmand demande alors et obtient son retour en France. Et en décembre, Courbet est investi de la totalité des pouvoirs civils et militaires pour le Tonkin et l'Annam ; le triumvirat a vécu.

Le programme des opérations à entreprendre en priorité est clair : il faut s'emparer, d'une part, de Bac-Ninh, qui est la porte d'entrée dans le delta des troupes et du matériel chinois venant du Kouang Si et du Kouang Toung, via Langson, et d'autre part, de Sontay : cette place, située sur le Fleuve rouge à une cinquantaine de kilomètres en amont d'Hanoï, est à la fois la porte d'entrée de l'aide chinoise venant du Yun Nan, la base principale des Pavillons noirs de Luu Vinh Phuoc, et le foyer des opposants annamites regroupés autour du prince Hoang Ke Vien, beau-frère de Tu Duc.

C'est Sontay que Courbet décide d'attaquer en premier lieu, car cette position est à la fois la plus menaçante et la plus chargée de symbole : tout le monde sait, au Tonkin, que c'est de Sontay que sont parties les bandes qui ont abattu Francis Garnier et Henri Rivière. Mais Courbet ne dit rien autour de lui de sa décision, jusqu'à la toute dernière minute, en fait jusqu'à l'arrivée des renforts annoncés ; car, de même que Bouët, il estime que, sans eux, il aurait été aventureux de tenter l'opération.

Le 11 décembre 1883, il se met en route avec 5 500 hommes (sur les 9 000 dont il dispose en tout, mais il faut bien garder les places), en deux colonnes, appuyées sur leur droite par des bateaux qui remontent le Fleuve rouge (un aviso, six canonnières, et une flottille de chaloupes et de jonques). La place de Sontay se compose d'une forte citadelle de plan carré, entourée d'une enceinte fortifiée pentagonale, et reliée à des ouvrages extérieurs dont les principaux sont appuyés sur les digues du fleuve ; elle est défendue par 5 000 Annamites, 10 000 Pavillons noirs et 10 000 réguliers chinois.

Courbet attaque, et enlève, le 14, l'ouvrage de Phu-Xa, choisi parce qu'il peut être battu par le tir des canonnières et qu'il pourra servir aussitôt de base de départ pour l'assaut contre l'enceinte de Sontay. Investie le 15, celle-ci est forcée le 16 décembre en fin de journée ; le lendemain matin, la citadelle est trouvée abandonnée par ses défenseurs. L'opération a coûté 83 morts aux Français, contre un millier aux Annamites et aux Chinois ;

Luu Vinh Phuoc est blessé, et les Pavillons noirs sont désorganisés pour plusieurs mois.

Par ce succès, Courbet acquiert une grande réputation, tant auprès des vaincus (les Chinois l'appellent désormais le "terrible Coupa") que des troupes françaises victorieuses, qui non seulement ont admiré sa calme intrépidité mais surtout ont apprécié son art de ménager leurs vies.

De Sontay à la paix

Cependant, Paris s'est mis en devoir d'expédier au Tonkin de nouveaux et importants renforts, de manière à porter l'effectif du corps expéditionnaire au niveau d'une forte division de 17 000 hommes, comme l'avait demandé le général Bouët. On s'aperçoit alors dans les ministères que le commandement de tels effectifs ne saurait être assuré que par un officier général à trois étoiles, et que la proportion croissante des troupes dépendant du ministère de la Guerre exige que cet officier soit un général de division appartenant à l'Armée de Terre, à l'exclusion de tout amiral et de tout général des Troupes de Marine.

Le 16 décembre, jour de la prise de Sontay, le général de division Millot est désigné comme commandant du corps expéditionnaire, à la place de Courbet ; celui-ci en reçoit l'annonce le jour de son retour à Hanoï. Un autre télégramme lui apprend simultanément qu'il est fait grand officier de la Légion d'honneur, mais ceci ne compense pas cela.

Courbet ressent une réelle amertume de cette avanie (sa correspondance privée le prouve), mais il réagit avec une parfaite dignité. Non seulement il pousse activement la remise en état de la place de Sontay pour qu'elle puisse être tenue par des effectifs restreints, non seulement il continue et mène à bien la préparation soignée de l'opération destinée à prendre Bac-Ninh (qu'il aurait effectuée lui-même aussitôt après la reconstruction de Sontay, s'il avait conservé son commandement), mais il a même l'élégance de laisser à la disposition de son successeur les compagnies de débarquement de sa propre division navale (environ 400 hommes et 8 canons de campagne).

Le 12 février 1884, le général Millot venant d'arriver de France, Courbet lui remet son commandement, et rallie immédiatement le *Bayard* en baie d'Along. Il reprend la direction de la division navale, et, avec elle, assure le blocus des côtes d'Annam – où il ne se passe pas grand chose –, et des archipels échelonnés entre Haiphong et la frontière chinoise – où la chasse

aux jonques de contrebande donne plus d'animation –. Le 1^{er} mars, il est promu vice-amiral.

A terre, le général Millot et ses deux brigadiers, Brière de l'Isle et Négrier, réalisent la prise de possession de Bac-Ninh conformément aux plans de Courbet (12 mars), puis ils occupent Hung-Hoa (12 avril), Thai-Nguyen, Tuyen-Quang, etc., et font progresser la tranquillité dans le delta.

La cour de Pékin perd alors l'espoir d'empêcher les Français de s'installer durablement au Tonkin, et les partisans de la paix, Li Hung Tchang en tête, l'emportent sur les tenants de la guerre. Il s'ensuit, le 11 mai 1884, la signature du premier traité de Tien-Tsin, ou "traité Fournier"³⁷. En vertu de cet accord, la Chine abandonne toutes ses prétentions antérieures à intervenir dans les relations entre la France et l'Annam, et s'engage à retirer toutes ses troupes du Tonkin.

Moins d'un mois plus tard, Jules Patenôtre, nouveau ministre plénipotentiaire de France en Chine, rejoignant son poste, s'arrête à Hué. Tandis que le *Bayard*, avec Courbet à bord, reste mouillé devant Thuan-An, le diplomate français signe avec les régents d'Annam un nouveau traité, d'ailleurs peu différent du traité Harmand sur les points essentiels concernant l'organisation des protectorats d'Annam et du Tonkin (6 juin 1884)³⁸. Le « traité Patenôtre » restera la charte des relations franco-annamites jusqu'à l'accession du Vietnam à l'indépendance (1948-49).

Ainsi, en juin 1884, à l'issue d'une campagne de quelque dix mois conduite essentiellement par Courbet, la paix est signée avec la Chine, et confirmée avec l'Annam. Mais elle va être de courte durée. Et il faudra que Courbet mène une autre campagne, beaucoup plus dure, dans les mers de Chine (Fou-Tchéou, Formose, Shei-Poo, les Pescadores), pour que les Chinois acceptent le second traité de Tien-Tsin (9 juin 1885), destiné à durer. Cependant Courbet meurt à bord de son *Bayard* le 11 juin, sans en connaître la nouvelle.

Louis DURTESTE

37. Du nom de son négociateur français ; celui-ci, le capitaine de frégate Fournier, commandait le petit croiseur *Volta*, de la division navale des mers de Chine, et jouissait de l'estime personnelle de Li Hung Tchang ; la qualité insolite du signataire français contribuera à alimenter les critiques qui seront portées contre ce traité, dès l'incident de Bac-Lé (23 juin 1884).

38. Le traité Harmand n'avait été ratifié par aucune des deux parties. De plus, il imposait à l'Annam des amputations territoriales, aussi bien au Nord qu'au Sud, que le gouvernement français n'a pas voulu entériner.

LES SERVICES DE SANTÉ DE LA MARINE ET DE L'ARMÉE DANS LES EXPÉDITIONS DU TONKIN ET DE FORMOSE AU TOURNANT DES ANNÉES 1880

par Alain Mounier-Kuhn

L'histoire maritime et coloniale du XVI^e au XIX^e siècle est marquée par l'importance de la mortalité dans les équipages et les troupes venus d'Europe. Cependant l'histoire sanitaire des expéditions coloniales reste encore à écrire, en dépit d'ouvrages pionniers. C'est pourquoi, sur les conseils de monsieur l'inspecteur général Taillemite et sous la direction du professeur Patrick Villiers, j'ai entrepris un DEA dont est tiré cet article.

La conquête du Tonkin de 1882 à 1885 et la "prise de gage" de Formose en 1884-1885 ont été pour les services de santé de la Marine et de l'Armée la source d'extrêmes difficultés en raison du manque chronique de personnels et d'approvisionnements médicaux et de la gravité inattendue de la pathologie tropicale qui frappa les troupes pendant les 3 ans que dura la phase la plus active de l'action militaire, d'avril 1882 à juin 1885, moment de la signature du traité de Tien Tsin avec la Chine. Bien que la paix fût signée le 9 juin, il fut nécessaire d'étendre la phase d'action militaire jusqu'à la fin de 1885 car les combats contre les Pavillons noirs conservèrent une certaine intensité pendant les mois qui suivirent, et parce que l'été et l'automne 1885 furent marqués par une terrible épidémie de choléra qui frappa durement les troupes françaises. Par contre, nous n'envisagerons pas ici la période dite de "Pacification" qui dura jusqu'en 1896.

La conquête, 1882-1885

Lorsque Francis Garnier fut tué dans une embuscade, aux portes d'Hanoï, le 21 décembre 1873, la France qui sortait d'une guerre désastreuse avec la Prusse, avait d'autres soucis que de venger la mort de ses soldats à quatre mille lieues de la métropole. Le traité signé par le lieutenant de vaisseau Philastre avec la cour de Hué, en 1874, garantissait, entre

autres, la liberté du commerce sur le Fleuve rouge et la sécurité des ressortissants français à Hanoï et à Haï Phong. En fait, ce traité fut constamment tourné par la cour de Hué qui soutenait en sous main l'action des bandes de Pavillons noirs dans le delta du Fleuve rouge. Début 1882, la situation étant devenue très tendue à Hanoï, le gouverneur de Cochinchine décida d'y envoyer le capitaine de vaisseau Rivière et 500 hommes de marine avec la mission d'assurer la sécurité des personnes et la liberté du commerce. Arrivé à Hanoï le 2 avril 1882, Rivière jugea indispensable de s'emparer de la citadelle d'Hanoï le 22 avril pour dégager la Concession française. Le 27 mars 1883, afin d'assurer la liberté des communications avec Haï Phong, il pris la ville de Nam Dinh. Ces deux actions menées avec une poignée d'hommes, sans difficultés et presque sans pertes, donnèrent l'illusion d'une extrême infériorité militaire des Pavillons noirs et des réguliers chinois qui les accompagnaient. Cependant, la pression s'accroissait à nouveau sur Hanoï. Le 19 mai, Rivière fit une sortie vers Sontay, base des attaquants. Aux portes d'Hanoï, sa troupe de 450 hommes tomba dans une embuscade à quelques dizaines de mètres de l'endroit où avait péri Garnier. Rivière et près de la moitié de ses hommes furent tués ou blessés.

Le 27 mai, le gouvernement Jules Ferry profita d'une demande de crédits pour le Tonkin pour faire part aux sénateurs de sa décision d'envoyer un corps expéditionnaire en vue d'établir un protectorat sur le Tonkin. Cette réponse à la mort de Rivière et de ses hommes reposait sur la conviction un peu hâtive d'une action militaire facile, rapide, peu coûteuse en troupes et en budget, économiquement rentable, et diplomatiquement neutre car on se persuadait que la Chine ne ferait rien. Le ministre des Affaires étrangères, Challemel-Lacour, en présentant le projet au Sénat, estima que le crédit demandé de 5,3 millions de francs suffirait largement à sa réalisation.

La mort de Rivière entraîna l'envoi immédiat depuis Saïgon d'un renfort de 600 hommes, commandés par le général Boüet, commandant en chef au Tonkin. Une petite escadre navale sous les ordres de l'amiral Courbet vint renforcer l'Escadre des mers de Chine et du Japon déjà présente sur place sous le commandement de l'amiral Lespès, puis des renforts plus importants (Légion étrangère, Tirailleurs algériens) commencèrent à débarquer en octobre à Haï Phong. Au général Boüet succéda, comme commandant en chef, l'amiral Courbet. Pendant l'été et l'automne, Hanoï avait été complètement dégagée et Sontay prise, au prix de combats très durs. Mais tout le delta restait à conquérir dans une nature très hostile : rivières, marais, rizières, et sans routes.

En février 1884, débarqua au Tonkin un corps expéditionnaire de l'armée de terre d'environ 6 000 hommes : bataillon d'Afrique, bataillons de ligne de l'armée métropolitaine, artillerie, génie. Le ministère de la Guerre avait exigé le commandement opérationnel qui fut confié au général Millot. Sur terre, l'année 1884 se passa en combats répétés qui permirent de prendre des villes, d'étendre les territoires conquis, d'établir des postes et des garnisons. Mais les 23 et 24 juin, la colonne du lieutenant-colonel Dugenne qui montait vers Langson pour l'occuper après la signature du premier traité de Tien Tsin, se heurta dans le défilé de Bac Lé à une division chinoise. Après avoir subi des pertes sévères, la colonne dut battre en retraite. Peu après Millot fut remplacé par le général Brière de l'Isle qui devint le quatrième commandant en chef en 18 mois.

Le 22 août 1883, l'amiral Courbet s'empara des forts de Thuan An qui défendaient l'entrée de la rivière de Hué, puis du 23 août au 5 septembre 1884, il remonta la rivière Minh jusqu'à Fou Chéou. Là, il mouilla devant l'arsenal et coula la plus grande partie de la flotte chinoise. En redescendant la rivière Minh, il canonna et détruisit les forts qui défendaient les rives du fleuve. Les deux plus importantes actions navales furent cependant le blocus du riz le long des côtes de Chine à partir de la fin 1884, et surtout le débarquement à Formose.

L'amiral Courbet avait formellement déconseillé au gouvernement français une action sur Formose. Cette île au sol très accidenté et couvert d'une jungle difficilement pénétrable était dénuée de toute valeur stratégique contre la Chine. Il ne fut pas écouté et un débarquement eut lieu les 1^{er} et 2 octobre 1884 à Kélung, au nord de l'île avec succès. Par contre un second débarquement, à Tamsui, sur l'autre versant de Formose, quelques jours plus tard, sous le commandement de l'amiral Lespès, fut un échec complet. L'expédition de Formose fut un long calvaire pour les 2 250 hommes du corps de débarquement, du fait du terrain, des combats et des maladies. D'octobre 1884 à mars 1885, l'activité principale du corps expéditionnaire consista à soigner ses malades et à enterrer ses morts. Fin avril 1885, le débarquement réussi aux îles Pescadores permit d'évacuer Formose la tête haute. L'amiral Courbet mourut quelques jours plus tard, le 11 juin 1885, victime vraisemblablement d'un accès pernicieux de paludisme.

Au Tonkin, l'année 1885 fut marquée, en février, par la prise de Langson et la marche de la colonne du général de Négrier jusqu'à la frontière chinoise. Mais Négrier, ayant voulu s'avancer imprudemment en territoire chinois, fut battu à Bang Bô le 24 mars et dut se replier sur Langson.

Deux jours plus tard, le général, gravement blessé, dut laisser le commandement au colonel Herbinger, nouvellement arrivé au Tonkin, un officier sans expérience pratique. Herbinger décida malgré l'avis contraire de tous les chefs de corps d'abandonner Langson et entama une retraite peu glorieuse vers le Delta. A Paris, la nouvelle provoqua la chute du gouvernement Jules Ferry. Cet épisode n'arrêta pas le processus de paix avec la Chine, les préliminaires étant signés le 5 avril.

Le reste de l'année 1885 fut marqué au Tonkin par une forte activité de colonnes qui ratissaient les abords du Fleuve rouge, de la Rivière claire et de la Rivière noire à la recherche des Pavillons noirs. Surtout, du 5 août à fin décembre, une épidémie de choléra fit 1 840 morts dans le corps expéditionnaire qui comptait environ 26 000 hommes. L'épidémie n'ayant pas dissuadé le commandement de poursuivre les opérations militaires, le directeur du service de santé au Tonkin plaça le général de Courcy, nouveau commandant en chef, devant ses responsabilités et obtint, non sans mal, l'arrêt temporaire des activités.

En Annam, 1885 fut marqué surtout par le "guet-apens" de Hué, en juillet, qui fit dans la garnison française 20 tués, 71 blessés et de nombreux brûlés à la suite de l'explosion de la poudrière. Ce bref résumé des opérations militaires montre à quel point le problème sanitaire fut essentiel pour l'Armée de Terre comme pour la Marine.

Organisation et fonctionnement des deux services de santé de l'Expédition, 1882-1885

D'avril 1882 à février 1884, le soutien santé des troupes fut assuré entièrement par le service de santé de la Marine. Le service médical fut restreint d'avril 1882 à mai 1883. Les renforts qui arrivèrent pendant l'été et l'automne 1883 amenèrent avec eux leurs médecins de bataillon.

L'arrivée du général Millot en février 1884 et la main mise de la Guerre sur les opérations modifièrent complètement l'organisation. Les médecins de marine dirigeaient tous les hôpitaux existants ou à venir et devaient fournir les soins aux bataillons de marine et de tirailleurs annamites. L'Armée de Terre prenait en main, outre le service médical des bataillons de terre, les deux "ambulances actives", c'est-à-dire les ambulances mobiles qui devaient accompagner chacune des deux brigades qui venaient d'être formées. Les dangers des opérations militaires et les formations médicale et

administrative différentes des deux corps de santé entraînaient quelques tensions. Les chirurgiens des ambulances actives ne voyaient pas d'un très bon oeil que leurs blessés évacués dans les hôpitaux fussent opérés et suivis par des confrères d'une toute autre culture médicale.

En revanche, la Marine conserva intégralement, pour des raisons évidentes, le service de santé de l'escadre de l'amiral Courbet, y compris celui des bâtiments de la Division navale des côtes du Tonkin, celui des navires de transport de l'Etat et d'un certain nombre de transports civils affrétés qui amenaient les troupes et les approvisionnements de Métropole et d'Algérie, celui des navires hôpitaux qui ramenaient du Tonkin vers la France ou l'Algérie malades graves, blessés et convalescents. Enfin, le service de santé de la Marine eut la lourde tâche d'assurer la totalité du soutien santé du corps expéditionnaire de Formose : ambulances mobiles, hôpital de Kélung. Le service de santé de la Marine assura donc, surtout en 1884, une grande partie des soins aux malades et une part, au moins, des soins aux blessés.

Le service de santé militaire agissait sur quatre plans différents : les bataillons, les ambulances de campagne, les hôpitaux et les bâtiments de l'escadre.

Les médecins de bataillon avaient deux fonctions très différentes selon que le corps auquel ils appartenaient était en garnison ou en opérations. En garnison, l'activité quotidienne était de faire "la visite" deux fois par jour, de distribuer les médicaments, de prescrire le repos à la chambre (tout relatif), de faire entrer les plus souffrants à l'infirmerie du bataillon s'il en possédait une, de les y suivre, et enfin d'évacuer les malades les plus graves vers l'hôpital le plus proche. Ces évacuations ne pouvaient se faire que par voie d'eau à bord d'un sampan ou d'une canonnière, ou par portage en l'absence de voie navigable. L'évacuation pouvait durer deux à trois jours et il n'était pas exceptionnel que le malade arrivât mort à l'hôpital. Beaucoup de médecins faisaient aussi fonction de conseiller d'hygiène et insistaient par exemple sur l'importance de faire bouillir l'eau, dix ans seulement après les premières publications de Pasteur sur les microbes. Pendant les opérations, le rôle du médecin consistait d'abord à recueillir et à diriger sur l'ambulance mobile les nombreux malades. Lors des combats il marchait en première ligne avec chacune des compagnies qui chargeait, ramassait les blessés, leur faisait immédiatement un pansement, les faisait évacuer d'urgence sur l'ambulance active de la brigade par les brancardiers.

Les ambulances actives des brigades étaient mises sur pied en fonction des effectifs engagés, de la gravité envisagée des combats, de la durée estimée de l'action. Leur rôle consistait à recevoir les blessés et surtout les malades, à faire relever par les infirmiers les blessés dans un périmètre proche, à panser les blessés légers, et à faire les opérations d'extrême urgence (amputations, extraction des projectiles superficiels, ligature des gros vaisseaux des membres, parfois trépanations). Les plaies abdominales pénétrantes étaient abandonnées, les plaies de poitrine simplement parées. Les chirurgiens avaient déjà une bonne connaissance de l'antisepsie (nettoyage des plaies aux désinfectants, pansements phéniqués), mais ils ignoraient complètement l'asepsie de Pasteur.

Les deux statistiques les plus précises dont on dispose, celle de Nimier et celle de Rouyer font état, d'avril 1882 à la retraite de Langson, de 489 tués et 1 660 blessés en trois ans (Nimier), de 369 tués, 1 215 blessés et 551 tués et blessés (Rouyer), soit des pertes au combat de 2 149 hommes pour l'un et de 2 139 pour l'autre. Il faut rajouter environ 200 tués et blessés pour le reste de l'année 1885, 176 tués et 331 blessés à Formose (Garnot), 20 tués et 71 blessés à Hué (Dujardin Beaumetz), 12 tués et 51 blessés dans l'escadre navale (Rapports de l'amiral Courbet). Au total, 780 tués, 2 290 blessés dont 15 % environ (335) sont morts. Ces chiffres paraissent étonnamment faibles étant donné le nombre et la dureté des combats pendant trois ans.

Les hôpitaux d'Hanoï et de Haï Phong ont été les deux premiers créés et ils sont restés les deux principaux hôpitaux du Tonkin. Ils étaient formés de bâtiments en briques et couverts de tuiles, mais dispersés et mal situés, humides et peu ventilés. En fonction des besoins, on ouvrait des formations de plus petite taille, le plus souvent en pisé, couverts de "paillottes". L'aménagement, même à Hanoï, est resté rudimentaire jusqu'en 1886 : les malades étaient couchés sur des brancards ou des nattes. Ils apportaient souvent leur propre couverture. En 1884, l'alimentation ne différait guère de l'ordinaire et les médecins avaient de très grosses difficultés à obtenir du lait et des oeufs pour alimenter les plus dénutris. Par la suite, la situation s'est améliorée. Le personnel médical était aussi peu nombreux que dans les ambulances mobiles : 6 médecins et 1 pharmacien à Hanoï, 6 médecins et 1 ou 2 pharmaciens à Haï Phong, en général 2 ou 3 médecins seulement dans les autres hôpitaux et aucun pharmacien. Pourtant le nombre des hospitalisations était élevé : pendant le premier semestre de 1885, les onze hôpitaux du Tonkin ont reçu et traité 11 289 malades et bles-

sés et 28 858 pendant le second semestre en raison de l'épidémie de choléra, soit 40 147 hospitalisations en un an pour un corps expéditionnaire qui comptait environ 26 000 hommes. L'état de santé de beaucoup de soldats était si mauvais que certains, à peine revenus dans leur corps de troupe, devaient être hospitalisés à nouveau pour des accès de malaria récurrents ou pour des épisodes de dysenterie répétés.

L'hôpital de Kélung, d'octobre 1884 à mai 1885, dut faire face à des épidémies presque ininterrompues de typhoïde, de "fièvre des bois" (forme pernicieuse de paludisme ou choléra ? Les médecins étaient en total désaccord sur le diagnostic), et de dysenterie. Le nombre des hommes à l'hôpital était en permanence de 200 à 220 (rapports de Courbet) pour un corps d'à peine plus de 2 000 soldats. Il y eut environ 350 morts de maladie.

Les combats de l'escadre ont été peu nombreux et les pertes en combats ont donc été très légères. De ce point de vue les médecins embarqués ont été peu sollicités. La situation sanitaire à bord des vaisseaux, sans être parfaite, était cependant sans comparaison meilleure qu'à terre. Beaucoup plus pénible a été le travail des médecins, pharmaciens et infirmiers à bord des transports-hôpitaux qui rapatriaient les malades et les blessés en France et en Algérie. Il y avait à bord des grands navires-hôpitaux comme le *Shamrock*, le *Vinh Long*, le *Tonquin*, cinq médecins, deux pharmaciens et une quinzaine d'infirmiers. Cela suffisait tout juste lorsque le navire rapatriait 650 ou 700 hommes dont la plupart étaient gravement malades ou des convalescents fragiles. La présence médicale était encore plus limitée quand le bateau était un simple paquebot ou même un bâtiment de guerre comme le croiseur auxiliaire *Château-Yquem*.

La pathologie du corps expéditionnaire

Trois maladies ont dominé largement ces trois années : le paludisme, la dysenterie, les diarrhées. Le paludisme se présentait sous les formes les plus diverses mais la plupart d'une extrême gravité : forme rémittente, accès pernicioeux, cachexie palustre, anémie, forme comateuse. Elles étaient mortelles dans près de 60 % des cas. Le seul traitement, très largement utilisé, était la quinine à titre curatif, car son emploi à titre préventif ne faisait pas l'unanimité des médecins et de plus il était freiné fortement par le Haut Commandement en raison de la pénurie chronique du médicament, tout au moins en 1884. La quinine *per os* ou en injections sous cutanées n'était pas

assez efficace dans les cas graves. C'est seulement vers 1887 que des médecins plus audacieux ont commencé des essais d'injections intra-veineuses. L'origine de la dysenterie, amibienne ou bacillaire, était totalement ignorée et les traitements dont on disposait s'avéraient inefficaces. Les diarrhées, dues le plus souvent à une alimentation avariée ou défectueuse, ou à de l'eau de boisson souillée, étaient moins graves. Une autre cause de mortalité a été la typhoïde, surtout à Formose. Elle provoquait entre 50 % et 75 % de morts. Les insulations, fréquentes et souvent mortelles, la pathologie vénérienne et l'ulcère annamite étaient parmi les autres causes principales d'hospitalisation dans les infirmeries ou les hôpitaux. Il faut y ajouter pour l'année 1885 l'épidémie de choléra, qui récidivera en 1886.

La mortalité du corps expéditionnaire n'est pas connue de façon précise en 1884, mais elle l'est pour 1885 grâce aux rapports du médecin principal de 1^{ère} classe Dujardin Beaumetz, directeur du service de santé au Tonkin, au ministre de la Guerre : 3 753 morts dont 1 840 dues au choléra sur un effectif moyen de troupes voisin de 26 000 hommes, soit 14,45 % des effectifs. Il faut ajouter environ 350 morts de maladie à Formose d'octobre 1884 à mai 1885, et la mortalité dans les équipages de l'escadre dont les chiffres étaient communiqués directement au ministre de la Marine. En somme, le nombre des morts de maladie pendant la seule année 1885 a été presque 5 fois plus élevé que le nombre des tués au combat pendant les 3 ans de conquête.

On peut aussi remarquer que les médecins qui exerçaient une fonction de chirurgien dans les ambulances mobiles témoignaient de leur connaissance des risques d'infection et de l'impérieuse nécessité de la prévenir par l'utilisation de l'antisepsie. Mais dès qu'ils étaient confrontés aux infections médicales, ils échaafaient des théories pathogéniques nettement antépasteuriennes, mettant à l'origine des infections et des poussées épidémiques des effluves putrides, des influences telluriques, ou des putréfactions végétales. Ils confondaient pathogénie et étiologie. Pourtant, certains d'entre eux avançaient (exceptionnellement) les mots de germes ou de microbes dans leurs rapports, mais en donnant l'impression de ne rien comprendre aux origines de ces microbes.

En conclusion, le service de santé du corps expéditionnaire a été dans l'impossibilité de traiter efficacement les soldats dont la santé lui était confiée. Ce ne sont absolument pas des raisons de qualité ni d'efficacité du corps médical militaire qui sont en cause : tous les médecins ont manifesté un dévouement, une présence humaine auprès des troupes, un sens du

devoir et un esprit d'organisation sans lesquels la situation des hommes aurait été encore pire. Dans l'absolu et réglementairement, il n'y a pas eu non plus insuffisance quantitative des personnels sanitaires au Tonkin et à Formose : les corps de troupes et les ambulances avaient leur dotation métropolitaine normale en médecins, pharmaciens et en approvisionnements. Mais la situation climatique, géographique et pathologique n'était pas celle de la France.

Et même s'il y avait eu plus de médecins, il n'est pas certain que la morbidité et la mortalité auraient été mieux contrôlées. Les connaissances sur la microbiologie et les maladies tropicales étaient encore balbutiantes. Les thérapeutiques de ces maladies étaient, en dehors de la quinine, presque inexistantes. Il faudra attendre l'apparition de l'émétine pour traiter la dysenterie amibienne et celle des antibiotiques pour guérir la dysenterie bacillaire, la typhoïde et le choléra.

Le haut commandement au Tonkin et le gouvernement ne se sont pas désintéressés du sort des combattants. Dans des télégrammes nombreux, tant l'Etat Major que les ministres de la Marine et de la Guerre expriment leur souci des pertes en vies humaines, leur inquiétude devant la morbidité et la mortalité qui frappent les troupes. Cependant, les efforts demandés aux troupes, autant en garnison qu'en colonnes, la médiocrité de l'alimentation, les excès des rations de tafia, classiques à cette époque, ont certainement largement contribué à accroître la mortalité : de nombreux rapports médicaux parlent de l'épuisement chronique des soldats, de la rapidité avec laquelle des hommes, arrivés de France en bonne santé, maigrissent, s'épuisent, prennent un teint cireux et constatent que c'est au retour des expéditions militaires que le nombre des hospitalisés et des morts s'envole.

Alain MOUNIER-KUHN

LES CLIPPERS FRANÇAIS, LA RUÉE VERS L'OR ET LES PROGRÈS TECHNIQUES DANS LA NAVIGATION

par Jean-Pierre Robichon

La vitesse des navires, dans la marine marchande, n'a toujours été qu'un seul des éléments qualitatifs recherchés par les armateurs et leurs capitaines. Pendant l'ère de la voile, d'autres caractéristiques, comme le port en lourd, le tirant d'eau, la manœuvrabilité et son corollaire le nombre d'hommes nécessaires pour la conduite, la capacité à supporter un échouage, y compris chargé, la facilité d'entretien... ont été selon le but recherché, plus ou moins privilégiés.

N'oublions pas la fonction essentielle du navire marchand : le transport de marchandises et accessoirement en France, de passagers, au meilleur coût. Contrairement à notre rival anglais, sorti vainqueur de la concurrence à la suite du désastreux traité de Paris en 1763 puis des guerres de la Révolution et de l'Empire, nous n'avons jamais pu créer et entretenir des colonies de peuplement et des courants de marchandises desservant un marché dépassant nos étroites frontières, de manière durable. Il s'ensuit que les armateurs français qui ont cherché à développer leur outil en fonction d'un besoin à remplir, ont dû fréquemment se réorienter au gré des velléités de la politique coloniale, ou bien diriger leur activité vers les pays " émergents " économiquement de leur époque. Jamais les pionniers n'ont été soutenus avec la constance indispensable au succès. Et pourtant, il y a deux siècles comme aujourd'hui, une marine marchande était et est un outil créateur de richesse en dehors du territoire national. *A contrario*, son absence entraîne une ponction invisible sur la prospérité nationale.

Les progrès techniques dans la navigation au XIX^e siècle ont accompagné la constitution de notre deuxième empire colonial : tentative de développement du commerce avec la Cochinchine à la Restauration (Dobrée et le Fils de France) ; voyages de prospection autour du monde (Roquefeuil en 1816-19 ; Beaufort en 1825-27 ; Saliz en 1825-27 ; Duhaut-Cilly en 1826-29 ; Darlue en 1826-29 ; Cormier en 1827-29 ; Denis en 1835-36 ; Goubie en 1838-40 ; Hardy, 1843-45 ; Morge, 1844 ; Aubert, 1844-45 ; Des Cars en 1847-

49 ; Arnaudtizon en 1850-54 ; Peyrusset en 1851-53 ; Henry en 1853-54 ; Buchot de L'Épine en 1854-55 ; Vue en 1854-56 ; Lespagnol en 1862-63...) ³⁹ au point que cela devient une entreprise ordinaire ; chasse à la baleine (Darmandaritz ; Lecozaunet en 1839-40 ; Homont en 1852-56) ; tentative de colonisation de la Nouvelle-Zélande, annexion de Tahiti, tentatives sur la côte d'Afrique, à Madagascar, en Mer rouge...

L'expansion française au XIX^e siècle s'est faite malgré la volonté du pouvoir central. Elle est l'aboutissement d'entreprises individuelles, soit résultant du travail d'évangélisation soutenu par la Marine nationale, soit de pionniers, tentatives de commerce, spéculations de marins marchands et de leurs armateurs, aventures militaires. Malheureusement ces efforts sont isolés, parfois précédés d'un travail pour influencer le pouvoir central et obtenir une exemption temporaire de droits de douane au retour, et/ou un soutien de la part de la Marine de l'Etat.

Le navire de commerce était arrivé à la fin du XVIII^e siècle à un haut niveau de développement en France. Pour ce qui concerne la recherche de la vitesse, les constructeurs de notre pays figuraient parmi les premiers en Europe. Leurs connaissances étaient entretenues par la guerre de course, qui opposait nos corsaires, (rarement efficacement soutenus par la marine royale), à la marine britannique nombreuse, bien entraînée et tenace. Les bâtiments négriers recherchaient la vitesse, afin d'amener en bon état leur douloureuse cargaison humaine en investissant dans le doublage en cuivre encore très onéreux. Certains corsaires furent reconvertis en négriers ⁴⁰. Mais les longs courriers allant chercher au-delà de Bonne Espérance leurs chargements en Inde, en Chine, restent tributaires du régime saisonnier des moussons qui fait que les navires construits selon les principes admis à la fin du XVIII^e siècle, répondent parfaitement aux besoins.

La liquidation des monopoles des compagnies des Indes, l'ouverture au commerce des pays nouvellement indépendants du versant Pacifique de l'Amérique du sud et l'arrivée sur la scène commerciale des États-Unis vont changer les règles du jeu et provoquer une recherche de la vitesse, comme moyen d'amortir plus rapidement les importants capitaux engagés

39. On trouve leurs rapports dans les *Annales maritimes et coloniales* et dans le *Journal du Havre*.

40. P. Villiers : *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, 2 tomes, Lille 1991, t. 2, p. 715-28.

dans l'aventure maritime. On cherche de nouvelles routes praticables en fonction des saisons, et on envisage même, pour les marchandises précieuses, (thé, opium), de ne plus tenir compte des vents dominants, de la mousson⁴¹.

Il y a pourtant des tentatives pour construire des navires rapides capables d'effectuer des traversées courtes. C'est le cas en 1840, avec l'*Andelle*, trois-mâts de 600 tx appartenant à Hauchecorne et Leloup du Havre, capitaine Gamain, qui, parti le 26 septembre 1840, fut retardé en Manche par un louvoyage de quatre jours, était en vue de Saint-Domingue après 26 jours de voyage. Là, des calmes obstinés l'arrêtèrent, et il ne put atteindre le bas du fleuve Mississippi que le 17 novembre. Mais le capitaine Gamain fit remarquer que l'*Austerlitz*, parti cinq jours avant lui, n'était pas encore arrivé. Il *"se loue beaucoup de la marche de son navire, et surtout de la franchise avec laquelle il porte la voile au plus près"*. Il a été à même de lui reconnaître ces qualités dans le louvoyage en Manche, qui presque toujours éprouve nos navires neufs à leur sortie. Le navire *"gouverne avec une facilité et une précision dont il connaît peu d'exemples"*, ce qui lui a permis *"de franchir pleinement avec son tirant d'eau de 12 pieds, la barre du Mississippi, en présence de deux paquebots américains qu'il gagnait à vue d'œil"*. Ce succès paraît de nature à *"ramener entre nos mains une partie du fret que les Américains nous ont enlevé, en prenant l'initiative de ce mode de construction"*.

Mais comme dans tout ce qui concerne la marine marchande, le "moteur de la recherche" n'est plus en France, et nous ne ferons plus désormais que suivre le mouvement avec un décalage plus ou moins grand. La raison en est la faiblesse de la demande. Nous n'avons pas l'équivalent des marchés du thé, de la laine, de l'opium. On le voit bien lors de la ruée vers l'or en Californie. Le mouvement concerne essentiellement le monde anglo-saxon. Rappelons que de l'or fut trouvé dans un ruisseau où l'on établissait un moulin pour le compte du capitaine Sutter, le 24 janvier 1848⁴². Depuis 1846, la Californie, territoire mexicain, était l'objet de la convoitise d'immigrants américains, aidés par quelques navires de l'US Navy. Au traité de Guadalupe Hidalgo le 2 février 1848, le

41. Le premier navire américain ayant réalisé la liaison avec Canton, fut l'*Empress of China* en 1784-1785. Il était assuré par Le Couteux de Rouen.

42. in *Annales maritimes et d'Outre-mer*, 1840, t. 1, p. 75 : "Le premier voyage d'un de ces beaux bâtiments lancés du Havre pour faire une concurrence réelle aux Américains est une de ces épreuves qui méritent intérêt".

Mexique cède la Californie aux États-Unis, jusqu'au 49^e parallèle et on murmure que de l'or a été trouvé dans la vallée du Sacramento⁴³. Au printemps 1848, la rumeur s'amplifie, la petite ville de San Francisco voit ses habitants se diriger vers la Sierra Nevada. A la fin de l'année on avait déjà récolté pour 3,7 millions de \$ d'or. La fièvre de l'or gagne la côte est des États-Unis en 1849 : 16 000 hommes se dirigent vers San Francisco par le cap Horn, et 6 000 autres par l'isthme de Panama, et 25 000 traversent le continent par terre. La Californie est reconnue comme un nouvel état de l'Union en août 1850 et le décret l'y rattachant, signé en septembre⁴⁴. La contagion ne gagna véritablement la France qu'en 1850⁴⁵, comme en fait foi ce tableau donnant les départs du Havre pour la Californie :

Départs du Havre pour la Californie de 1848 à 1857

Année	Nom	Départ	Arrivée	Observations
1849	Meuse ⁴⁶		14/9/49	1 ^{er} arrivé. 125 passagers au départ 36 à 40 immigrants à l'arrivée
	Georges ⁴⁷	23/5		
	Jeune Lucie	1/11		
	Jacques Laffite	27/11		
1850 (15 nav.)	Grétry	27/2	9 ou 10/50	122 émigrants à l'arrivée
	Raoul et Marie	18/4		
	Arche d'Alliance	23/4		retour via Lombock
	Pescatore	17/5		r. via Maurice
	Louisiana	23/7		r. via Callao
	Louis	4/9		r. via Maurice

43. H. Bancroft, *History of California*, vol. 6, 1848-1859, San Francisco .

44. C. MacEvedy, *The Penguin Atlas of North American History to 1870*, Londres, 1988.

45. *Journal du Havre*, du mercredi 22 mai 1850. "Californie. Depuis quelques mois, l'émigration en Californie fait affluer dans le port du Havre de nombreuses troupes de hardis argonautes, qui, de tous les points de la France, vont recueillir la part qui revient à leur patrie des largesses providentielles de l'Eldorado californien."

46. D. Levy, *Les Français en Californie*, San Francisco, Tauzy, 1884, p. 67.

47. Récit du voyage dans : André (Alexandre), *Mon itinéraire*, 1913.

<i>Joseph</i>	8/9		r. via Callao
<i>Anne-Louise</i>	9/9		r. via Chine
<i>Médicis</i>	18/9		r. via Montevideo
<i>Courrier</i>	3/10		Dest. Monterey ;
			r. via Java
<i>Moïse</i>	26/10		r. via Chinchas
<i>Aurélie</i>	27/10		r. via Manille
<i>Emmanuel</i>	13/11		r. via Iquique
<i>Anna</i> ⁴⁸	27/11		r. via Singapour
<i>Henri</i>	5/12	13/6/51	r. via Callao
1851 (9 nav chargés)			
<i>Henriette</i>	24/2		Perdu le 1/11 à 8' de Pt Keys (Calif.)
<i>Héva</i>	6/3		retour via Nicaragua
<i>Union</i>	19/6		r. via Calcutta
<i>Jonas</i>	22/6		retour Havre le 3/1/53 d'Ypala avec bois teint. vendu à S.F.
<i>Fortune</i>	1/9		r. via Calcutta.
<i>Malouin</i>	11/10	5/5/52	1 ^{er} départ des Lingots d'Or.
<i>Alphonse Nic. Cézard</i>	23/10	28/2/52	170 passagers
<i>Courrier de l'Inde</i>	13/11	13 ou 22/6	130 pass.
<i>La Foi</i>	26/12	14/5/52	Retour via Calcutta 310 pass. Loterie des Lingots d'Or.

131 débarquent à Montevideo. 140 j. (113 v.; 27 p.). Retour 5/2/53 via Pérou.

48. Récit du voyage dans : Lapeyrouse (S. de), *Misères oubliées*, 1886.

49. *Journal du Havre*. Mardi 14 mai 1850 – "Le navire la *Vesta*, cap. Haelewyck, est sorti, ce matin, à la marée, par un temps magnifique, se rendant à San-Francisco, avec un plein chargement de marchandises et 238 passagers. Ce départ a donné, pendant une partie de la matinée, à notre port, une animation exceptionnelle. Les jetées et les quais étaient littéralement encombrés par la foule des curieux. Rien de plus pittoresque que l'aspect de ce beau navire, déployant au soleil et à la brise ses blanches voiles, avec la colonie d'émigrants, massée sur le tillac, en groupes compacts, diaprés de costumes féminins. C'est aux cris, réitérés de: Vive la République ! qui se mêlaient aux mâles accents de la Marseillaise que les passagers de la *Vesta* ont salué, au départ, la terre natale.

1852 (11 nav chargés)			
<i>Vesta</i> ⁴⁹	7/2		retour via Sydney
<i>Lormont</i>	10/2	12/7/52	294 pass., société des Lingots d'Or ⁵⁰ , + 10. R. via Chinchas
<i>Oscar</i>	18/3		r. via Inde
<i>Indépendance</i>	30/5	20/11	50 pass. à l'arrivée
<i>Montalembert</i> (de St-Malo) ?			Parti de SF le 5/6. Perdu au retour près Manille
<i>Magellan</i>	24/7		
<i>Sansonnet</i>	30/7	9/2/53	72 passagers à l'arrivée
<i>Cachalot</i>	4/9		
<i>Jules César</i>	9/10		
<i>Damblat</i>	10/10		
<i>Moïse</i>	25/11		
<i>Sacramento</i>	18/12	31/5/53	330 émigrants à l'arrivée
1853 (8 navires chargés) ⁵¹			
<i>Robert Surcouf</i>	25/1		abandonné AV 12/7
<i>Benjamin Sanier</i>	25/1		
<i>Alphonse N-Cézard</i>	25/1		
<i>Arche d'Alliance</i>	22/3		
<i>Paquebot des Mers du Sud</i>		24/7	
<i>Chili n° 2</i>	4/10		
1854			
<i>N.-D. des Victoires</i>	6/1		
<i>Ste Anne</i>	30/3		
<i>St Joseph</i>	20/7	12/12	143 jours
<i>Nicolas Cézard</i>	25/9		
<i>Paquebot des Mers du Sud</i>	27/9		rentré de S. F. au Havre le 24/7/ 1855
<i>Chili n° 2</i>	11/12		dénommé "paquebot"

50. 6 expéditions de cette société dite des Lingots d'Or, au moment du départ du *Lormont* : *Malouin*, *Alphonse N. Cézard*, *Courrier de l'Inde*, *La Foi*, *Vesta*, avec ensemble 1 407 émigrants. 17 convois au total selon Lemonnier (Léon), *La ruée vers l'or en Californie*, Paris, Gallimard, 1944.

51. A rapprocher du nombre d'environ 1500 navires de long cours entrés à San Francisco en 1853 chargés de 745.000 t. de marchandises, chiffres tirés de E. Frignet, *La Californie. Histoire des progrès de l'un des États-Unis d'Amérique*, Paris, Schlesinger, 1867, p. 169.

1855

Ballochan n°2 17/2
N.-D. des Victoires 1/6
Sainte Anne 8/9
Grétry 29/11

délaissé à S.F. et
 vendu 4000 \$

1856 (8 navires)

Foederis Arca 8/3
Post (Brême) 22/6
Chili n°2 17/7
Oreste (Brême) 28/8
Keystone (E-U) 4/9
Salazie 1/10
Wilhelmine (Brême) 6/11
Paquebot des Mers du Sud 28/12

1857

Augusta et Meline (Brême) 13/1
Paquebot des Mers du Sud 11/2
Amiral Casy 8/3
Saint-Jean 18/3
Surprise 14/7
Moïse 22/8
Chili n°2 22/11

Du 3 novembre 1849, date de la première arrivée, au 1^{er} mai 1851, 91 bâtiments français, provenant de tous les ports français, entrent à San Francisco⁵². En août 1850 on comptait 25 bâtiments français dans le port de San Francisco, arrivés avec des chargements divers, vivres, articles de confection⁵³. La proportion des navires français reste très modeste, on peut l'estimer à 3 %.⁵⁴

Les traversées vers l'El Dorado sont de longueur très variable : la plupart d'entre elles sont marquées par des escales, principalement pour renouveler les vivres, mais aussi pour ramener le calme parmi des passa-

52. D. Lévy, *Les Français*, op. cit., p. 75.

53. D. Lévy, *ibid.*, p. 70.

54. Bancroft, *ibid.*, vol. VII, p. 122 : sur 1 034 navires arrivés à San Francisco, on compte 31 français, soit 2,998 %.

gers turbulents et en débarquer quelques-uns. Il en résulte qu'il est difficile de se rendre compte des capacités de ces navires en matière de vitesse. On cite le passage en 108 jours de l'*Alphonse-Nicolas Cézard* de Nantes, arrivé le 15 mai 1853 avec 239 émigrants.

Tous ces navires sont conçus pour pouvoir passer le Horn et Bonne Espérance. D'ailleurs ils reviennent fréquemment de San Francisco en faisant le tour du monde : ils vont chercher un fret intermédiaire aux îles Sandwich, puis un fret de retour en Chine ou dans l'Insulinde. Ces bâtiments incorporent la technologie contemporaine avec quelques adjonctions selon les spécifications de leurs armateurs ou capitaines, lorsqu'ils en surveillent la construction. Les chantiers navals sont à Honfleur, à La Mailleraye, à Nantes ou à Bordeaux. La recherche de la vitesse n'est qu'une des qualités demandées à leurs constructeurs. La capacité d'emport reste l'élément prédominant sur les routes exploitées par les armements français qui restent soumis aux exigences des trafics saisonniers. Seuls quelques constructeurs disposent de la science nécessaire pour améliorer les modèles existants. Dès 1849, le havrais Augustin Normand recevait commande d'un trois-mâts de 522 tonneaux qui inaugura une série destinée à desservir la ligne entre Le Havre et le Brésil. L'*Impératrice du Brésil* réussit la traversée dans le temps record pour l'époque de 31 jours⁵⁵.

Il faudra attendre 1852 pour voir s'affirmer l'influence anglo-saxonne, lorsque ce même constructeur construira quelques beaux voiliers de charge pour l'armement Masurier⁵⁶. Mais, s'il a adopté le modèle américain aux nécessités françaises, il n'a pas sacrifié le port en lourd à la vitesse.

La mise en service du premier d'entre eux, le *France et Chili*, amène un résultat tangible dans la durée de la traversée qui s'effectue en un temps record. C'est à son propos que pour la première fois apparaît dans les

55. in C. et J. Briot, *Les Clippers français*, Douarnenez, Chasse-Marée/Ar Men.

56. Dans le *Journal du Havre* du 3 janvier 1852, B. Gaffney écrit : "Malgré les magnifiques résultats donnés par les clipper américains et anglais, la marine marchande française ne possédait pas encore un seul de ces rapides navires, si appropriés aux exigences de certaines navigations. Cette lacune, déplorée par tous ceux qui ont à cœur l'avenir de notre marine, va être remplie, grâce à l'intelligent esprit d'entreprise d'un des armateurs de notre place. Nous apprenons, en effet, que notre éminent constructeur, M. A. Normand, va mettre sur les chantiers, pour le compte de la maison Masurier le jeune et ses fils, un grand clipper de 600 tonneaux, destiné à la ligne du Brésil. Un constructeur français sera ainsi mis à même d'entrer, à son tour, dans cette voie si brillamment parcourue par l'*Oriental*, le *Flying Cloud* et tant d'autres bâtiments, dont les merveilleuses traversées ont porté si haut le renom des chantiers américains !"

colonnes du *Journal du Havre* la qualification de "clipper" qui sera désormais fréquemment et abusivement utilisée : "Départs. 9 mai. Clipper France-et-Chili, cap. Dubourg, pour Lima." ⁵⁷

Augustin Normand récuse ce qualificatif à la mode. Après avoir avisé les armateurs Masurier de l'arrivée en un temps record de leur navire, le commissaire général de la Marine au Havre écrivit : "Ces négociants étaient informés déjà par leur capitaine qui avait reçu les félicitations de M. le Commandant en chef de la station, de l'arrivée à Callao de leur bâtiment.

Trois navires sont encore sur les chantiers de ce port ayant les mêmes dimensions et faits sur les mêmes gabarits que le navire, trois-mâts, France & Chili et aussi un second navire le trois mâts Paulista qui ont été construits, cette année, par Mr Normand. France & Chili jauge 613 tx 91 ; il est commandé par Mr Dubourg, capitaine au long cours, du Havre. Paulista est jauge à 603 tx 02 ; il a pour capitaine M. Caleuge également du Havre.

M. Normand ne qualifie point ces deux bâtiments de Clipper (qui rase l'eau) : dans son opinion le Clipper devrait être un navire qui jaugerait, par exemple 1 200 tonneaux et ne pourrait transporter qu'un poids de 6 à 700 tx. Au contraire, France & Chili, & Paulista sont des bâtiments qui sont jaugeés à 600 et quelques tonneaux, et qui sont partis du Havre ayant 730 tx d'arrimage et 200 tonneaux de lest : ils réunissent le double avantage conséquemment d'être des navires de charge et de marche." ⁵⁸

Certains armateurs manifestent résolument leur souci de rapidité comme caractéristique de leur activité. C'est le cas de l'armateur Barbey au Havre, dont l'activité était ainsi résumée par le commissaire général de la Marine au Havre au moment où il appuyait sa demande de la Légion d'honneur :

"M. Barbey a fondé sa maison au Havre en 1838. En 1848, malgré l'état politique du pays et la pénurie des affaires, il a été du nombre de ceux qui n'ont pas ralenti leurs affaires. De 1850 à 1854, il a fait construire seize grands clipper, dont la liste ci-jointe, tant à Honfleur qu'à Nantes, de sorte qu'aujourd'hui il possède, au moyen d'actionnaires, & dirige un des plus beaux matériels navals qu'il y ait en France, dans une seule main, et dont la valeur est estimée à près de 4 mil-

lions. Avant 1848 on expédiait d'ici pour le Pacifique, deux ou trois navires par année, mais, depuis la création des lignes régulières établies par cet armateur sur Valparaiso et Lima, le Havre reçoit aujourd'hui un transit considérable à destination, comme au retour de ces contrées, et la notoriété publique attribue, en grande partie, ce résultat à l'action personnelle, aux démarches incessantes, pendant nombre d'années, de M. Barbey, qui sera même en mesure, assure-t-il, de doubler ce service en 1855, et d'expédier, alors, tous les quinze jours, un navire dans les mers du Sud. Il organise en ce moment une ligne sur Java et déjà deux de ses navires, l'Atrato et le Coquimbo, sont en cours de voyage, comme pionniers de ce nouveau service." ⁵⁹

Barbey fonda son succès sur la vitesse de ses navires. Les Américains surent adapter les leurs au type de la marchandise transportée, et quelques années après, ils raflaient tout le fret cotonnier en sortant des bâtiments porteurs, presque carrés au maître bau, dotés d'une flottaison très développée, d'une mâture peu considérable, d'un accastillage élevé, qui portaient dans leurs cales et leurs entreponts un nombre considérable de balles de coton et les transportaient au moindre coût. Les armateurs français ne purent suivre en raison de l'élévation des droits de francisation et lorsque ces navires furent vendus par suite de la guerre de Sécession, seuls les Hambourgeois surent en profiter ⁶⁰.

Lorsque, à la demande de certains armateurs, les constructeurs français donnent à nouveau une certaine prééminence au facteur vitesse, on peut dire qu'ils font retour aux sources, mais que les connaissances et les influences suivent des chemins parfois tortueux avant d'être exploitées. Les historiens américains admettent l'influence française : "On reconnaît comme un fait généralement admis que le modèle du clipper a été développé en Amérique à partir des fins et rapides vaisseaux de guerre construits en France, qui, avant 1800, avaient la réputation d'être supérieurs en vitesse à tout autre navire à voiles à flot. En 1812 l'Amérique fut réputée pour des navires rapides de petit tonnage, dont quelques-uns parmi les meilleurs furent construits à Baltimore, beaucoup d'entre eux étant utilisés comme corsaires. Après la fin de la guerre ces unités, s'étalant depuis la goëlette de 100 tx jusqu'au navire de 350 tx, furent affectées au trafic du

57. 7 juin 1853 : Mouvement du port du Havre pendant le mois de mai 1853. Jusque là les bâtiments sont exclusivement classés en : navire ; steamer ; paquebot ; brick ; goëlette ; lougre ; tartane...

58. Archives de la Ville du Havre. Marine. 6P9 365 (1853). Cabinet du Ministre. 1^{er} Bureau. N° 39. Le Havre, 8/9/1853. F° 32.

59. Archives de la Ville du Havre. Marine. 6P9 366 (1854). Direction du Personnel. Bureau de l'Inscription maritime et de la Police de la Navigation. N° 351. Havre le 21/9/1854. F° 453.

60. E. Sageret, *Du progrès maritime. Étude économique et commerciale*, Paris, Baudry, 1869.

long cours et ils se révélèrent remarquablement adaptés.”⁶¹

Les mêmes auteurs font remonter à 1833 la construction du premier clipper américain, dont les exemplaires suivants furent affectés au commerce avec la Chine. Mais ils reconnaissent qu’ils ne se généralisèrent qu’à partir de 1850, avec la demande de passages rapides pour la Californie et la découverte de l’or en Australie. Pourtant on peut affirmer que la tradition ne s’était jamais complètement perdue, que le fil n’avait jamais été coupé, comme on va le voir avec ce qui suit. En 1812-1813, une Madame Flory Charreton faisait construire à New York par un certain Christian Bergh, une goélette inspirée du modèle de celles de Baltimore, qui fut baptisée *Prince de Neufchâtel*⁶². Le commandement en fut donné à son gendre, Jean Ordranax⁶³, qui venait de commander le corsaire *Marengo*. Sa lettre de marque lui fut délivrée à New York le 28 octobre 1813, avec pour garants, des personnages aux patronymes bien français, outre F. Charreton et J. Ordranax lui-même, C.G. Fontaine et Stephen Perpignon. On peut affirmer que le constructeur réalisa le navire, comme c’était l’habitude, sur les instructions et sous l’influence des conceptions de son capitaine. Preuve que les nouveaux citoyens américains n’avaient pas coupé tous liens avec la France, le navire fut envoyé à Cherbourg pour y être armé en course. Il partit pour sa première campagne en mars 1814, et il effectua 9 prises dans la Manche. Peu après F. Charreton mourut et sa part passa entre les mains de ses héritiers, Joseph Beyll, Peter Fresell et un nommé “Benny”. Reparti en juin il fait 6 prises en 6 jours, qu’il envoie au Havre⁶⁴. Pendant l’été de 1814 le *Prince de Neufchâtel* croise dans les eaux européennes, ravageant le commerce anglais. Bien qu’il ait été pris en chasse par 17 navires de guerre britanniques, il réussit à chaque fois à leur échapper, ayant réussi 14 captures.

Finalement, on le trouve à Boston à la fin du mois de septembre où il subit une révision bien méritée. Dans la première semaine d’octobre, après

61. O. Howe, F. Matthews, *American clipper ships 1833-1858*, New York, Dover, 1986.

62. H. Chapelle (Howard I.), *The History of American Sailing Ships*, New York, Bonanza, réédition 1982-1977.

63. “John” Ordranax s’établit aux États-Unis et eut pour fils un médecin et juriste qui fit sa réputation durant la guerre de sécession par ses travaux sur les maladies mentales. Cf. J. Garitee, *The Republic’s Navy: The American Privateering Business as prac*

64. B. Lubbock, *The Opium Clippers*, Glasgow, Brown, son & Ferguson, 1976, p. 73.

4 jours de mer, il se trouve à un demi-mille au sud du banc de Nantucket, encalminé en compagnie d’une prise anglaise, lorsqu’il est découvert par la frégate anglaise *Endymion*. Malgré un léger avantage de vent, la frégate ne peut l’aborder avant la nuit et elle arme cinq embarcations pour entourer la goélette. Vers 20 h. 30, elles sont si proches que le corsaire ouvre le feu. La lutte est acharnée, l’équipage franco-américain d’une quarantaine d’hommes repousse les Anglais et en tue, blesse ou fait prisonnier entre 70 et 93. Le *Prince de Neufchâtel* s’échappe et arrive à Boston avec sa prise le 15 octobre.

Là, il change de main, mais son ex-capitaine par convenance, en reste copropriétaire. Le nouveau maître en est Nicolas Millin, “Juif par conversion, Français de naissance et Américain”. Le corsaire armé par 120 hommes dont 5 lieutenants, appareille dans la nuit du 21 décembre 1814. Le *Prince de Neufchâtel* affronte un fort coup de vent et rencontre, le 26, trois frégates anglaises, *Leander*, *Newcastle* et *Acasta*. Dans la forte mer, la goélette réussit à prendre chasse durant toute la journée du 26 avant d’être rattrapée au soir, lorsqu’elle brise quelques espars, ayant trop forcé sa voilure. Selon les officiers du *Newcastle*, leur frégate filait 13 nœuds la plupart du temps, à la même allure que le *Prince de Neufchâtel*. Or, d’après sa longueur, la vitesse critique de la goélette devait tourner autour de 13,5 nœuds⁶⁵. Chapelle remarque que son rapport vitesse-longueur était d’environ 1,3, ce qui signifie qu’elle pouvait se comparer favorablement à un grand clipper comme le *James Baine*, dont le même rapport était de 1,355 à 21 nœuds ! On n’avait pas fait mieux 40 ans plus tard.

Ses qualités étaient si remarquables, que le commodore de la flottille britannique, au lieu de la faire envoyer à Halifax pour y être condamnée, l’expédia en Angleterre. Elle fut étudiée à l’arsenal de Deptford, ses lignes d’eau relevées et elle serait entrée en flotte dans la Marine anglaise, si un accident n’avait pas entraîné la rupture de sa quille.

Mais son histoire ne s’arrête pas là. Un officier anglais, W. Clifton, établi aux Indes où il s’employait dans le commerce avec la Chine, résolut de commercer entre ces deux pays, sans tenir compte du régime des mousons. Pour cela il lui fallait construire un navire aux qualités sortant de l’ordinaire. Il avait entendu parler des exploits du *Prince de Neufchâtel* et il

65. La vitesse critique, fonction de la longueur est de $1,25 V_L$ (vitesse instantanée) : au-delà, la résistance à l’avancement croît très rapidement. P. Bichon, *Cours de théorie du navire*, Paris, E.M. et C., 1958.

réussit à se procurer son plan de forme. Il écrivit au gouverneur général des Indes, lord George Bentinck, pour lui demander son appui dans la construction d'un navire, garantissant qu'il pourrait remonter régulièrement la mousson de nord-est vers la Chine, et qu'il réussirait à effectuer 3 voyages par an⁶⁶. Le 12 décembre 1829, Lady Bentinck baptisa le nouveau bâtiment *Red Rover*. Le 4 janvier 1830, il appareilla de Calcutta pour Singapour où il séjourna du 20 au 26 avant de s'élancer sur les 1400 milles qui le séparaient de la rivière de Canton. Le 17 février il mouillait en rade de Macao. Reparti le 27 février il prenait son pilote Hooghly le 1^{er} avril ayant bouclé le voyage complet en 86 jours. Il accomplit régulièrement ses périples jusqu'en 1853, quand il disparut dans le golfe du Bengale. Il fut le premier des clippers de l'opium et servit de modèle à nombre d'entre eux⁶⁷.

Déjà, sous l'Empire, les corvettes et frégates françaises figuraient honorablement parmi leurs homologues européens. Lubbock cite une corvette de Ozanne si réussie en 1801 qu'elle était encore considérée 40 ans plus tard comme ayant été la plus rapide jamais construite et jamais égalée⁶⁸.

En 1828, Achille Le Duc, un capitaine au long cours malouin, commandant le *Lévrier*, s'affairait à une opération de traite illégale au Vieux Calabar, lorsqu'il fut capturé le 27 février, par la *Bordelaise* appartenant à la croisière française. Il fut saisi dans la rivière par le commandant Cléry, son équipage s'étant sauvé à terre, mais son navire paraissait bien entièrement aménagé pour la traite. Le capitaine Le Duc envoya à Cléry ses expéditions, témoignant que le navire dépendait de la Martinique, d'où il s'était rendu à Saint-Thomas se fournir de faux papiers. Le chef de la station, Villaret-Joyeuse, émerveillé par les qualités nautiques de sa prise, écrivit que le bâtiment : "*est d'une marche si parfaite, si supérieure à tout ce que j'ai vu de bâtiments français ou étrangers depuis que je navigue, qu'après l'avoir essayé dans toutes les alternatives d'une navigation de trois mois [...] Je crois devoir engager Votre Excellence d'ordonner que les plans en soient levés [...] Avec un tel modèle, la France peut acquérir les premières corvettes du monde.*"⁶⁹

Le navire fut envoyé à Brest. Nous n'avons pas pu savoir si, comme les Anglais l'avaient fait 14 ans plus tôt, ses plans furent levés et s'ils sont

66. C. Williamson, *Eastern Traders. Some Men and Ships of Jardine, Matheson & Company*, Ipswich, Jardine Matheson, s.d. (ca 1975).

67. Lubbock, *ibid.*, p. 78.

68. Lubbock, *ibid.*, p. 70.

69. S. Daget, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale (1814-1850)*, Nantes, CRHMA, 1988.

encore conservés dans les archives françaises.

Ces deux exemples montrent qu'il y avait en France tous les éléments de savoir disponibles pour construire une flotte marchande rapide et de capacité d'emport adaptée aux besoins. Mais la part de plus en plus grande prise par le facteur vitesse, dans la construction marchande, ne saurait être évaluée qu'au terme d'un dépouillement systématique de nombreuses traversées, corrigées des événements de mer subis, classées par saison, etc., étude qui n'a pas encore été faite en France. Il manquera dans la plupart des cas, le recours à l'examen des plans de forme, jamais conservés, hormis quelques spécimens. Il semble alors très difficile d'arriver à un résultat analogue à celle qu'a réussi David Mac Gregor en Angleterre.

Les qualités de vitesse et de capacité d'emport, sont quelquefois antinomiques, mais elles exigent que tous les éléments composant le navire puissent résister à des efforts accrus. Il en va de même pour l'équipage et pour le capitaine qui doit mener une véritable régate permanente. Il ne semble pas que l'on soit jamais arrivé en France aux excès auxquels se livrent certains capitaines américains, entraînant la mort de membres de leurs équipages⁷⁰.

Les constructeurs apportent constamment des améliorations de détail dans les liaisons des éléments de la coque bois par l'apport de pièces en fer, puis dans le gréement qui est renforcé pour supporter la tension accrue en permanence, par l'introduction du fer. Mais le navire en bois était arrivé à ses limites. Le matériau bois ne permet pas de dépasser une longueur donnée. Lorsqu'on dépasse un certain rapport entre la longueur et le creux, on doit recourir à des consolidations exceptionnelles : c'est le cas pour les bâtiments en bois dont la longueur est supérieure à 5 fois la largeur et 8 fois le creux⁷¹. Malgré les précautions prises, ils fatiguent beaucoup et leur entretien revient fort cher. Leur durée de vie ne dépasse qu'exceptionnellement 13-14 ans.

La construction en fer permet de dépasser les limites de longueur qui frappent le navire en bois. Le premier clipper en fer destiné au trafic du thé

70. Tel le capitaine Waterman, du clipper *Challenge*, accusé d'avoir exercé dans sa traversée de New York à San Francisco, des sévices ayant occasionné la mort de plusieurs hommes. La sensation à San Francisco fut telle que la population, exaspérée, voulait "appliquer au délinquant les pénalités sommaires du Lynch-Law". Le maître d'équipage et trois matelots furent emprisonnés, prévenus de complicité dans le crime imputé au capitaine qui se contenta de se cacher temporairement. *Journal du Havre*, dimanche 4 janvier 1852.

71. E. Lissignol, *Navires en fer à voiles. Étude commerciale*, Paris, Arthus Bertrand, 1866, p. 39.

est lancé en 1848 en Angleterre⁷². En France, il n'y a qu'une dizaine de voiliers en fer en 1866, pénurie qu'il faut attribuer selon Lissignol à notre "immobilité routinière"⁷³. Bientôt son prix de construction concurrencera celui du bois. En 1862, l'armateur havrais Quesnel évalue le coût d'un navire en bois de 1^{re} classe à 450 F/tonneau de jauge. En 1866, Lissignol négociait un navire en fer de 1^{re} classe à 454 F/tonneau de jauge. Le bois était condamné.

Enfin la voilure doit être subdivisée afin de pouvoir être réduite plus facilement avec l'invention des doubles huniers qui apparaissent dans la seconde moitié du XIX^e siècle⁷⁴. L'ensemble des mesures d'amélioration est coordonné par un organisme central, pour la France le Bureau Veritas créé à Anvers en 1828 et transféré à Paris en 1832, qui sort en 1851 son premier règlement pour la construction des navires en bois, en 1858 pour les navires en fer⁷⁵. Le franc-bord maximum est défini par l'Angleterre en 1875. Sous la pression des assureurs, la construction navale entre dans l'ère des ingénieurs.

Origine du mot *Clipper*

Selon un ouvrage destiné au grand public anglais, intitulé *The Ocean Almanac*, de Robert Hendrickson, publié à Londres par Hutchinson en 1992, le premier véritable *clipper* aurait été le *Ann McKim*, construit à Baltimore en 1832, mais il aurait été précédé par un navire français, le *Cleopatra-cum-Antonio*. Ce nom aurait été abrégé à l'usage en *Clipster* puis en *Clipper*, ce dernier terme servant à désigner tous les navires de sa classe. D'autres auteurs prétendent que des clippers étaient déjà construits avant la guerre de 1812, sous le nom de "clippers de Baltimore", car ils "rasaient" littéralement la surface de l'eau. D'autres chercheurs prétendent que ce mot aurait été inventé par les poètes Burns ou Shelley. Mais on

s'accorde à penser que les Français avaient développé le principe de ce type de navire à la fin du XVIII^e s., donc avant les clippers de Baltimore. Le *Cleopatra-cum-Antonio* étant antérieur à ces clippers, la thèse selon laquelle il aurait donné son nom au premier clipper garde quelque consistance. Le même ouvrage considère le *Flying Cloud* construit par David McKay à Boston en 1851 comme le plus parfait des clippers, le plus beau et l'un des plus rapides. Il réussit à faire deux fois le voyage de New York à San Francisco en moins de 90 jours.

Jean-Pierre ROBICHON

72. D. MacGregor, *The Tea-Clippers. Their history and development 1833-1875*, London, Conway-Lloyd's, 1984, p. 85.

73. *Ibid.*, p. 31.

74. Abbé Anthiaume, *Le navire. Sa construction au Havre pendant le XIX^e siècle*, Paris, Dumont, 1925.

75. Le Bureau Veritas, son origine, son organisation, son rôle, s.d. (ca 1928). Le bureau fut fondé en 1828.



LIVRES ET REVUES REÇUS AU SECRÉTARIAT

Livres

- *Les croiseurs Jeanne d'Arc et Pluton*, de J. Guigliemi et A. Moreau. Marine Éditions, 1999.

Revue

- *Marine*, n° 182 de janvier 1999.
- *Zeemagazijn*, n° 1 de mars 1999.
- *The Mariner's Mirror*, n° 1 de janvier 1999.
- *American Neptune*, n° 3, été 1998.
- *International Commission for Maritime History*, Newsletter n° 10, avril 1999.
- *Tijdschrift voor zeegeschiedenis*, n° 2, 1998.
- *La lettre du Conseil régional PACA*, n° 132, mars-avril 1999

COMPTES RENDUS

Michèle **BATTESTI**, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1997, 2 vol., 1 092 p. et 158 p. de bibliographie, appendices, index, tables.

La grosse thèse de Madame. Battesti propose une vision globale de la Marine de Napoléon III, incluant les arsenaux, le personnel, les bureaux, les modifications techniques, le déroulement des campagnes. Elle apporte des informations nouvelles et importantes sur trois points. D'abord elle montre la leçon tirée par les officiers français des expériences faites par la marine américaine durant la guerre de Sécession en ce qui concerne les mines, les torpilles et les sous-marins ; ensuite elle montre très clairement le rôle capital de Napoléon III dans l'adoption rapide des innovations en matière de construction navale par la marine de guerre. L'empereur et le directeur du matériel, Dupuy de Lôme, collaborent étroitement, et ils emportent la décision, en dépit des hésitations et parfois de l'hostilité du Conseil des travaux, naguère si influent. Enfin Madame Battesti précise de manière très complète la succession des lois et des règlements en matière navale. Sur tous ces points son travail sera très utile pour tous les chercheurs.

Ce livre a été bien accueilli et il a obtenu le Prix d'histoire militaire en 1997. Cependant il faut faire quelques réserves. L'apport de cette thèse est sans doute moins important que ne l'affirme

son auteur. Madame Battesti affirme souvent, surtout dans le tome 1^{er}, que ses prédécesseurs se sont trompés. Péchés de jeunesse, sans doute, mais dont la répétition est lassante, d'autant qu'il montre surtout une méconnaissance des travaux des historiens tant britanniques, qu'allemands. La bibliographie en langue anglaise est assez pauvre et les ouvrages cités en référence sont mal connus, ce qui peut sembler surprenant dans un travail d'une telle ampleur. De plus il y a un certain déséquilibre. Environ un tiers de l'ouvrage est occupé par la description des opérations, description souvent très détaillée. Ce sont des chapitres intéressants, mais qui reposent sur une documentation trop exclusivement française, alors qu'il aurait été bon de voir le point de vue des Britanniques et des Allemands. Au contraire l'étude du personnel, qui pouvait reposer sur le dépouillement exhaustif des dossiers du personnel et des matricules conservés à Vincennes et dans les ports de guerre, aurait pu être plus développée. Il aurait peut-être aussi été bon de porter davantage d'attention aux relations entre l'industrie privée et la construction navale militaire. Enfin deux questions importantes sont laissées de côté. La première concerne les leçons tirées des exercices de l'escadre d'évolution à la fin des années 1850. Elles sont à l'origine de la décision de construire une flotte homogène en acier, qui est la principale explication de la supériorité de la

marine de guerre française sur la *Royal Navy* dans les années 1860. La seconde est le comportement politique de la Marine. C'est une recherche difficile, mais le dépouillement des fonds privés laissés par les familles d'officiers aurait apporté quelques lumières sur ce point.

C'est donc un travail remarquable sur quelques points, et qui fera date dans l'historiographie de la Marine française, mais c'est une étude parfois superficielle, avec un regard trop exclusivement national.

C.I. HAMILTON



Michèle **BATTESTI**, *La bataille d'Aboukir 1798. Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, Editions Economica, 1998, 254 pages.

Comme le précise Jean Tulard dans sa préface, l'expédition d'Égypte a le plus souvent été étudiée sous l'angle de la conquête terrestre en négligeant l'aspect maritime pourtant au cœur de la rivalité franco-anglaise.

Il est vrai que la bataille n'eut que peu d'incidences sur le déroulement ultérieur de la campagne à terre ; mais son nom résonne comme un glas dans l'histoire de la marine française de l'époque puisqu'elle prélude à la tristement célèbre bataille de Trafalgar qui décida pour un siècle de la suprématie navale de la Grande-Bretagne. A ce titre, la bataille d'Aboukir, premier véritable engagement franco-britannique de la nouvelle marine née de la Révolution, mérite d'être étudiée comme un événement majeur.

Sans doute la plupart d'entre nous en connaissons à grands traits le déroulement, gravé dans l'imagerie populaire sous forme de clichés, dignes de l'imaginaire d'Épinal, de combattants exsangues, faisant face avec intrépidité à l'adversité d'une défaite annoncée ; mais peu en connaissent les véritables circonstances. Le mérite de Michèle Battesti est d'avoir élargi le champ de ses recherches pour tenter de comprendre les raisons de cet échec et d'en identifier les responsabilités. En ce sens son livre est d'une grande nouveauté. Elle le fait avec beaucoup de rigueur et de minutie, sans altérer le caractère dramatiquement humain de cette épreuve douloureuse pour tous ceux qui la vécurent. Reprenant les documents d'archives et s'appuyant sur les témoignages ou études déjà effectués qu'elle complète fort utilement, l'auteur situe son étude dans le contexte politico-stratégique qui donne à la vision que l'on pouvait avoir de cette bataille, une dimension particulièrement intéressante. Plus que le récit proprement dit de la bataille qui occupe moins de la moitié du livre, Michèle Battesti privilégie l'étude des décisions prises avant la bataille dont elle analyse avec beaucoup de soin les raisons et les conséquences.

Mais "*les vaincus ont toujours tort*" disait Brennus, premier commandant en chef connu de notre histoire. C'est dire combien il est difficile, pour l'historien, de se faire une opinion sur les responsabilités des vaincus dans leur défaite à partir des témoignages recueillis. On pardonnera donc à Michèle Battesti d'avoir repris les argu-

mentations des acteurs et témoins de ce désastre, dont on peut légitimement penser qu'elles sont orientées. Qu'il y eut de graves erreurs commises ne fait pas le moindre doute, mais sont-elles celles que l'on dénonce si complaisamment depuis deux siècles ? Le lecteur ne manquera pas d'en être troublé, tant la culpabilisation de l'amiral Brueys, décédé au cours du combat, comme celle de l'amiral de Villeneuve, futur héros malheureux du désastre de Trafalgar, paraissent dispenser d'avoir à examiner les conditions réelles de la bataille. Pour ces interrogations aussi, il faut en remercier Michèle Battesti.

F. CARON



Judith BEATTIE et Bernard POTHIER, *La bataille de la Ristigouche*, Editions du Patrimoine canadien, 1996.

1760. La France s'enlise dans la guerre de Sept Ans. A Montréal en janvier, le maréchal de Lévis, adjoint de Vaudreuil, décide de lancer une vaste opération sur Québec, mais le manque de vivres et de munitions le contraignent à reporter l'opération au printemps. Il dispose pour ce faire de 6 700 hommes en 8 régiments de terre et 2 bataillons de la Marine. Le 10 avril, les glaces commençant à se disperser sur le Saint-Laurent, Lévis fait charger troupes et matériels sur les navires de transport et les deux frégates chargées de les escorter, mais cela ne suffit pas.

Les 1^{er} et 6 avril, Vaudreuil avait adressé deux lettres à Messieurs les

Commandants des vaisseaux de guerre ou marchands expédiés pour le Canada", dans lesquelles il déplorait "le triste état dans lequel se trouvoit la colonie" et déclarait "cette lettre n'est donc, Messieurs, que pour témoigner comme il importe que ces secours nous parviennent promptement [...] Je me flatte que vous serez entrés dans le fleuve avant la flotte ennemie. Si, par un événement malheureux, la flotte ennemie étoit entrée avant vous dans le fleuve, je ne puis en ce cas que vous prier de vous conformer aux ordres que vous avez reçus de la Cour". (Collection des manuscrits du Maréchal de Lévis, pièces militaires 1756-1760, XXXIX et XL, SHM Brest, cote 3271). Ces ordres étaient de se dérouter vers la Louisiane ou Saint-Domingue, pour ne pas laisser les munitions tomber aux mains de l'ennemi.

Le 28 avril, Lévis remporte une victoire contre les Anglais qui lui coûte "entre 600 et 800 hommes", mais déplore "Nous n'avions pas la moitié des bateaux qu'il falloit pour le transport des troupes. Nulle espérance de secours, le fleuve étant couvert de vaisseaux de guerre anglais. Nous apprîmes dans le mois de juin, que des bâtiments qu'on avoit envoyés de France, les ayant fait partir trop tard, les uns avoient été pris et les autres s'étoient réfugiés dans la Baie des Chaleurs pour se mettre à l'abri, en remontant la rivière de Ristigouche". (*Journal des campagnes du Maréchal de Lévis en Canada de 1756 à 1760*, Editions Beauchemin Montréal, 1889. SHM Brest, cote 3268).

Le 13 juin, la catastrophe est confirmée: "Dans la nuit, on reçut des nouvelles de France par un courrier de dépêche de Ristigouche en Acadie, où avoient relâché nos bâtiments destinés pour Québec, qui étoient partis le 15 avril, temps auquel ils devoient arriver".

Que s'est-il donc passé ? La décision avait bien été prise à Versailles d'envoyer vivres et munitions au plus tard le 15 février mais par une lamentable gabegie administrative : attente de la baisse des cours du porc ou du coût des affrètements, le *Machault* commandé par le capitaine Giraudais, le *Bienfaisant*, le *Marquis de Malauze*, le *Fidélité*, le *Soleil* et l'*Aurore* ne quittèrent Bordeaux que le 10 avril, escortant un certain nombre de navires de transport. La première rencontre avec l'escadre de Boscawen eut lieu dès le lendemain. Le *Soleil* et l'*Aurore* furent pris. Vingt jours plus tard, le *Fidélité* coula bas par suite d'une voie d'eau. Un bref échange à l'embouchure du Saint-Laurent mi-mai, permit aux Français de s'emparer d'une frégate anglaise qui leur apprit... que la flotte britannique était déjà mouillée devant Québec. Giraudais décida alors de se réfugier dans la Baie des Chaleurs, sur la côte sud-ouest de la Gaspésie actuelle, non sans avoir soutenu un nouveau combat à l'issue duquel les Français s'emparèrent de plusieurs bâtiments anglais.

Mais Giraudais, en ne respectant pas les ordres de Versailles, s'était mis dans une position insoutenable : un cul-de-sac vaseux, peuplé d'Indiens Mic-Mac et d'Acadiens affamés, d'où seule une chance inouïe aurait pu le sortir. Il ne

l'eut pas ! Informé, Byron - le futur amiral de la guerre d'Indépendance - quittait Louisbourg avec le *Fame* de 74, l'*Achilles* de 60, le *Dorsetshire* de 70 et deux frégates, pour faire jonction dans la Baie des Chaleurs avec le *Prince of Orange*, le *Rochester* et l'*Eurus*, partis de Québec. C'était beaucoup pour le pauvre Giraudais qui n'avait que 28 canons sur son *Machault*, 16 sur le *Bienfaisant* et 12 sur le *Marquis de Malauze* ! Il fit mettre des canons à terre pour mieux accueillir les Anglais dans l'embouchure, ce qui multiplia les escarmouches, mais les forces étaient par trop inégales. Byron eut beaucoup de mal à trouver le bon chenal et perdit ainsi un temps précieux mais le 29 l'escadre française était en triste position. Giraudais saborda cinq navires en travers de la rivière mais les Anglais purent contourner l'obstacle. Le 8 juillet le véritable combat commençait. Par prudence, Giraudais avait fait transborder les munitions sur un autre navire, sans se douter de l'importance qu'allait revêtir le combat, et maintenant il était à court. A 11 heures, avec 7 pieds d'eau dans sa cale, le *Machault* amenait son pavillon, non sans que Giraudais ait mis le feu à la Sainte-Barbe, imité aussitôt par le capitaine du *Bienfaisant*. Seul le *Marquis de Malauze* échappa au massacre.

Voilà bien la bataille la moins connue de l'histoire de la marine française ! Ni Troude ni Taillemite/Dupont ne la mentionnent. Et cependant, comme disent les auteurs, "Bien sûr, la flotte française était petite et la bataille se déroula dans un coin perdu, mais l'engagement se révéla tout-de-même décisif pour l'ave-

nir de la Nouvelle-France. Parce que la flotte de secours n'atteignit jamais les troupes assiégées à Montréal, ces dernières durent abandonner l'idée de reprendre Québec [...] Donc Montréal finit par capituler et la Nouvelle-France passa aux mains des Anglais".

J.-M. VAN HILLE

P. BOIS, P. BOYER, Y.-J. SAINT-MARTIN, *L'Ancre et la Croix du Sud – La Marine nationale dans l'expansion coloniale en Afrique noire et dans l'océan Indien de 1815 à 1900*, Service historique de la Marine, 1998.

Cet ouvrage, fruit d'une longue recherche d'historiens de l'Académie du Var avec le concours du Service historique de la Marine, comble un vide tant de l'histoire coloniale que de celle de la Marine. Il y a un demi-siècle, le commandant Thomazi en avait esquissé une brève ébauche dans *Marins, bâtisseurs d'empire* ; mais hormis quelques travaux sur les marins les plus célèbres, aucune étude approfondie n'avait jusqu'à présent abordé de manière aussi complète le rôle joué par la Marine dans la conquête du continent africain. Le dépouillement de 300 dossiers personnels, de l'amiral au quartier-maître, du médecin à l'ingénieur, révèle la part importante prise par les marins dans la création de notre empire colonial en Afrique. Il en décrit les origines familiales, les carrières, travaux et publications, de même que les actions d'exploration et d'administra-

tion. Certains lecteurs y découvriront avec surprise l'importance du rôle qui leur fut confié, en matière de diplomatie non seulement locale mais également internationale. On y retrouve bien évidemment les noms connus de Gentil, de Savorgnan de Brazza, de Mage ou de Bouët-Willaumez ; mais surgit aussi la foule des marins injustement oubliés qui bâtirent au prix souvent de leur vie ce qu'aujourd'hui on se plaît à qualifier d'espace de la francophonie. Le choix des dates ne surprendra pas : 1815 parce que le traité de Paris du 20 novembre 1815 avait consacré la restitution des dernières bribes d'empire que nous avons encore – 1900 car, à cette date, était définitivement acquise la séparation administrative et militaire entre la Marine et les Colonies après deux siècles et demi d'histoire et d'aventures communes. Période de grande incertitude politique durant laquelle la marine constitua l'élément indiscutable de continuité indispensable à la cohérence d'une politique coloniale que les multiples changements de régime tout au long du XIX^e siècle ne permettaient pas d'assurer.

Cette étude constitue donc un document de référence précieux pour tous ceux qu'intéresse cette période mouvementée de notre histoire coloniale. On regrettera cependant l'absence parfois de développements sur certains personnages ou événements dont le rôle ou l'impact paraissent avoir été déterminants, et déplorera la qualité pas toujours à la hauteur de la présentation. Quoi qu'il en soit, il convient de féliciter les auteurs pour leur remarquable travail et

remercier le Service historique de la Marine d'en avoir assuré la publication.

F. CARON

Christian BORDE, *Calais et la mer, 1814-1914*, Calais, Presses universitaires du Septentrion, 1997, 342 p.

Un siècle d'histoire portuaire et maritime d'un port français sur la Manche, c'est une large tranche des relations entre la France et l'Angleterre, du Premier Empire jusqu'à la Grande Guerre, en passant par toutes les étapes de la révolution industrielle du XIX^e siècle. Une thèse remaniée et éditée, c'est la garantie d'une documentation exhaustive et d'une étude approfondie. Le professeur Christian Borge comble ainsi un vide en offrant aux historiens de la mer un ouvrage complet sur Calais au siècle dernier.

Indispensable à la compréhension du site, la géographie de Calais et de ses environs apparaît avec ses canaux, ses terres "arrachées à la mer et au marais", la profondeur de la rade et la direction des vents du large qui conduisent les navigateurs vers le port. D'emblée, on saisit le destin fluctuant de ce lieu voué à une "perpétuelle métamorphose", son rôle de "clé de la France", où Louis XVIII rentra dans son royaume. Autre dimension de l'activité calaisienne, la contrebande apparaît comme un aspect inévitable du commerce, prenant différentes formes au cours du siècle, mais toujours présente.

Le découpage en quatre tranches inégales s'ajuste aux principales phases

d'évolution du port, largement conditionnées par la concurrence de Boulogne et de Dunkerque. Ainsi, entre 1835 et 1855, Calais perd son privilège de porte d'entrée de la France en faveur de Boulogne dont le port est plus accueillant pour les bateaux à vapeur. Quelques tentatives de voyages de pêche à Terre-Neuve, obligés de faire leur retour au Havre, dissuaderont les armateurs de poursuivre dans cette voie et le commerce frauduleux prendra de l'ampleur.

Le réseau ferroviaire, dans un premier temps, bouleverse l'activité du port en y amenant des passagers qui n'y séjournent pas. Entre 1855 et 1885, Calais retrouve la première place dans le trafic transmanche grâce aux paquebots-poste et à la clientèle pressée, de haut niveau. Parallèlement, cette période voit l'apogée de la pêche artisanale écoulee rapidement, via le chemin de fer, aux halles de Paris. La réussite commerciale donne lieu à de nombreux projets de développement, dont déjà, un tunnel sous la Manche.

Le regroupement urbain de Calais et de Saint-Pierre, en 1881, en fera la première ville du département, propre à un nouvel essor. A la fin du siècle, Calais passe du huitième au sixième rang des ports français pour le tonnage des marchandises, développant les trafics pondéreux. A la Belle Epoque, le tourisme d'excursion est à l'avantage de Calais qui offre la route la plus courte vers l'Angleterre. La taille des navires augmente, la vapeur triomphe, l'infrastructure portuaire se modernise. Calais, stimulé par la concurrence avec

ses voisins, devient un port international à part entière, sans toutefois avoir renoncé à la contrebande.

Si l'intitulé de l'ouvrage désigne le port de Calais, il n'en traite pas moins de la situation de Boulogne et de Dunkerque et constitue ainsi un tableau détaillé de l'activité maritime de cette région au XIX^e siècle, des aléas du trafic passager et du service postal, du rôle joué par la technologie de la vapeur et par le chemin de fer. Bien que l'histoire suive une chronologie très serrée, l'auteur prend toutefois ses distances avec son sujet pour porter un regard critique sur les décisions prises par les administrateurs, pour s'interroger sur la portée des politiques, sur les retombées, à long terme des transformations effectuées.

Édition universitaire, l'ouvrage comporte un énoncé détaillé des *sources et bibliographie* ainsi qu'un *index des noms de personnes, de lieux et de navires*. Il apparaît d'ailleurs évident que le très large dépouillement des sources, toujours identifiées avec une extrême précision, accroît la crédibilité de l'étude et ouvre la voie à d'autres recherches.

R. LITALIEN

■

Bruno CAILLETON, *La construction navale civile dans l'Amirauté de Nantes au XVIII^e siècle*, Nantes, Herault, 1999, 239 p. Préface de J.-P. Bois. Prix H. Vovard de l'Académie de Marine, 1999.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, le port de Nantes est devenu le premier centre français pour la

construction des bâtiments marchands. M. Cailleton s'est attaché à rechercher comment cette première place avait été obtenue, et quelles ont été les conséquences de ce développement des chantiers pour la ville. Il étudie successivement les infrastructures, les acteurs, le fonctionnement.

L'autorisation de créer un nouveau chantier est accordée après une longue instruction : le particulier désireux d'assurer cette charge dépose un projet et un devis auprès des bureaux de la Communauté de ville ; celle-ci donne un avis et adresse le dossier à l'intendant de Bretagne, qui fait une enquête, et envoie toutes les pièces au Conseil du roi, qui prend la décision d'accepter ou de refuser, en suivant généralement les conclusions de l'intendant. Il y a dans ce livre une étude tout à fait nouvelle des principes suivis dans l'aménagement des nouveaux chantiers, comme ceux de Basse-Indre ; les préoccupations essentielles sont l'efficacité du travail et la rentabilité des installations. M. Cailleton se préoccupe aussi des techniques de lancement des navires : dans la première moitié du XVIII^e siècle, le lancement traditionnel par l'avant est conservé ; dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, on passe au lancement par l'arrière, car on s'aperçoit que le poids de la poupe accélère la course, puis permet de freiner plus rapidement celle-ci au moment de l'entrée dans l'eau.

Parmi les "acteurs", M. Cailleton étudie surtout les charpentiers et les constructeurs. Il montre fort bien l'évolution du métier de charpentier, qui

demande des connaissances intellectuelles de plus en plus poussées, tout en conservant beaucoup de savoir-faire pratique. Il y a d'excellentes pages sur le groupe des constructeurs. Celui-ci est dominé, tout au long du XVIII^e siècle, par deux grandes familles, les Prébois et les Bourmaud. Ces derniers, qui disposent de quatre cales à Chézine et trois cales à Basse-Indre, sont particulièrement actifs. Avec le fort mouvement de renouvellement des flottes de commerce à la suite des captures réalisées par les ennemis durant les guerres navales (les pertes étant compensées par les primes de l'assurance maritime), de nouveaux constructeurs tentent de pénétrer sur le marché en répondant à une grosse demande, ainsi en est-il pour Dubigeon vers 1780.

Enfin M. Cailleton décrit la vie quotidienne sur les chantiers, en particulier celle des ouvriers, et surtout des calfats. L'activité des chantiers, souvent établis sur des sites étroits, coïncés entre des habitations, comme à Chézine, déborde largement sur les quais où se mêlent charpentiers, calfats, marinières, portefaix et lavandières.

Voici un travail tout à fait neuf, reposant sur le dépouillement d'une masse considérable de documents, et qui intéressera tant les historiens des ports de France que les amateurs de construction navale.

Ph. HAUDRÈRE

■

Paul CARRE, *L'Odyssée des lévriers de la mer en images*, Edité par l'amicale des

anciens de la 10^e division de croiseurs légers, 1998, 214 p.

Les six contre-torpilleurs du type *Fantasque*, en service à partir des années 1936, avec des missions d'escorte, de protection, d'éclairage des grandes unités, deviennent à partir de 1943, pour la plupart, des croiseurs légers, après une refonte complète aux Etats-Unis et une dotation d'armement très renforcée. Le *Fantasque*, le *Malin*, le *Georges-Leygues*, le *Montcalm* et le *Terrible* participent au débarquement en Provence ; puis le *Triomphant*, le *Fantasque*, le *Malin*, accomplissent des missions en Indochine. Ces bâtiments sont retirés du service entre 1952 et 1955.

Ce recueil de photographies, nombreuses, bien choisies, évoque l'histoire de ces unités.

■

Mary DELAHAYE et Jean-François LE MOUËL, *De Bray Pôle Nord. Journal de l'enseigne de vaisseau Emile de Bray, 1852-1854*, préface de Théodore Monod, Saint-Martins-Latem (Belgique) et Aix-en-Provence (France), Editions de la Dyle, 1998, 340 p.

L'arctique canadien a été l'objet, au XIX^e siècle, d'un réel intérêt de la part des géographes et historiens européens. En France, autour de la Société de Géographie, des conférences, des articles et des ouvrages ont accompagné et étudié les expéditions polaires. Cependant, certains documents manuscrits ou iconographiques riches d'informations ont été longtemps ignorés des éditeurs.

Ce fut le sort du journal de bord d'un officier de marine français sur les pas de

Franklin cherchant le passage du Nord-Ouest. En effet, le manuscrit de l'enseigne de vaisseau Emile de Bray, membre de l'expédition de sir Edward Belcher de 1852 à 1854, avait été oublié dans les archives familiales jusqu'en 1937, alors que le colonel Georges de Bray, fils de l'explorateur, le confia au directeur du Service historique de la Marine, le météorologiste et océanographe Jules Rouch, alors chargé d'une salle sur les explorateurs polaires français, au Musée de la Marine. Jules Rouch dactylographia minutieusement le manuscrit en quatre exemplaires, déposa deux copies au Service historique de la Marine, en remit une au Scott Polar Research Institute de Cambridge et en conserva une par devers lui. C'est ce document, avec ses commentaires manuscrits, qui a été offert à l'Institut océanographique de Paris, quand Mary Delahaye y était bibliothécaire, par Geneviève et Jean Rouch, les enfants de l'océanographe. Ce même exemplaire servit à la publication des éditions de la Dyle. Le manuscrit original du journal d'Emile de Bray, par ailleurs, n'a pas été retrouvé.

Au printemps 1852, une expédition de la Royal Navy composée de cinq navires, trois voiliers et deux vapeurs quittait l'Angleterre à la recherche de l'expédition disparue de Franklin dont on n'avait plus de nouvelles depuis 1846. A partir des Orcades du Nord, l'escadre traversa l'Atlantique vers le Groenland, puis poursuivit vers l'ouest, par le sound de Lancaster, le détroit Barrow et le sound de Melville. Emile de Bray, jeune enseigne de 23 ans, s'était

embarqué comme volontaire, sur le voilier *Resolute*. Son journal de bord, tenu fidèlement pendant les deux années et cinq mois que dura le voyage, rend compte des observations quotidiennes habituelles : itinéraire suivi, fluctuations du thermomètre, direction des vents, tempêtes, manœuvres effectuées, état du navire, radoubs nécessaires, autres événements survenus à bord comme les fêtes, les maladies, les décès et les rencontres. Les mouillages et escales apparaissent comme d'importantes étapes et son narré avec force détails. C'est ainsi que sont reconstitués les longs périple sur les glaces polaires, à pied ou avec des traîneaux à chiens. Le premier hivernage du *Resolute*, à l'île Melville, et le second, à l'île Bathurst, périodes cruciales pour l'équipage, sont rapportés sous tous les aspects constituant des éléments d'étonnements et de danger pour les navigateurs européens : froid extrême, nuit continue, ravitaillement en denrées fraîches et attente de l'arrivée du printemps.

Le 2 octobre 1854, les membres de l'expédition remontent la Tamise sur deux navires de la Royal Navy, ayant laissé leurs cinq navires dans les glaces canadiennes. Le Conseil de guerre acquitta le commandant Belcher mais ne mit pas un terme aux contestations et aux regrets des équipages dont l'enseigne de Bray qui, quelques années plus tard, n'hésitera pas à écrire : «*Il nous restait assez de vivres et de rechange pour une autre année, nous étions tous en parfaite santé et remplis des plus grandes espérances en songeant au voyage que nous projetions pour le printemps. Il aurait dû*

nous conduire sur les traces ou la rencontre du commandant Collinson et même, sur la terre du Prince Guillaume où, en 1858, le capitaine McClintock trouva les reliques de sir John Franklin.»

Le publication de ce journal de bord fait sortir de l'ombre un document riche d'information sur l'exploration de l'arctique et la recherche du passage du Nord-Ouest. Ce manuscrit avait déjà été utilisé dans le cadre d'un mémoire de maîtrise¹ mais était resté inédit. L'ouvrage conjoint de la bibliothécaire Mary Delahaye et de l'archéologue Jean-François Le Mouél vient heureusement combler cette lacune, d'autant qu'il apporte tous les éléments complémentaires que l'historien de la marine peut souhaiter : une introduction reconstitue le contexte de l'expédition Belcher, la position des pays européens vis-à-vis la recherche du passage Nord-Ouest, l'effort de la marine française pour retrouver l'équipage de Franklin ; des illustrations, pour la plupart sélectionnées parmi les dessins, croquis et aquarelles de Emile de Bray lui-même ; un glossaire de termes propres à l'arctique, un index de noms de personnes, de noms de navires et de traîneaux, de noms de lieux ainsi qu'une riche bibliographie s'ajoutent aux nombreuses notes en bas

1. Philippe Henrat, Une campagne dans les régions arctiques : journal de l'enseigne de vaisseau Emile de Bray, à bord de la frégate *H.M.S. Resolute* (1852-1854). Mémoire de maîtrise d'histoire soutenu le 8 janvier 1981, Faculté de Lettre et Sciences humaines, Université de Bretagne, Brest (manuscrit M 2954, non publié). 547 p., pl., fig., cartes.

de page pour former un *corpus* critique permettant de tirer un maximum du document étudié pour l'histoire de la navigation polaire.

R. LITALIEN



Jacques GAY, *Six millénaires d'histoire des ancres*, Paris, Laboratoire d'histoire et d'archéologie marine à l'époque moderne, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1997, 272 p.

Voilà un sujet étonnant pour des habitués de la littérature d'histoire maritime qui connaissent l'ampleur de la matière à traiter. Le défi a été relevé par un ingénieur qui, depuis plusieurs décennies, a mis son savoir industriel au service de la connaissance des technologies de la navigation. L'historien Jean Meyer, dans son avant-propos, et l'architecte Jean Boudriot, dans la préface, reconnaissent avoir trouvé dans cet ouvrage, un *corpus* exhaustif de ce qui est connu sur les ancres.

L'auteur ne cache pas le caractère hétérogène de ses sources, recueillies aussi bien dans les textes des spécialistes, dans les musées d'archéologie, dans l'iconographie de toute nature, ou, pour l'époque moderne, dans les archives et imprimés divers. Certaines périodes souffrent de lacunes documentaires, c'est le cas de l'Antiquité et du Moyen Age jusqu'au XIV^e siècle. Même pour la période contemporaine, l'origine et la datation des ancres reste aléatoire, étant donné la variété de pratiques parallèles de fabrication.

Le plan du livre reconstitue les grandes étapes de l'évolution des ancres. Au cours de l'Antiquité et du Moyen Âge, on va de la pierre au fer en passant par l'ancre à jas de bois et plomb et à grappins ; on circule de la Méditerranée aux pays nordiques et à l'ouest de l'Europe, particulièrement en France, jusqu'aux changements technologiques majeurs que furent l'apparition du haut fourneau et la mise au point de techniques sidérurgiques.

L'époque moderne voit l'ancre à jas devenir un classique ; bien que d'autres types d'ancres subsistent ou se développent parallèlement, dans les divers pays européens. Les forges françaises sont réglementées par Colbert qui en est souvent l'instigateur. Au XIX^e siècle, l'ancre à jas bénéficie encore de quelques perfectionnements, dont la chaîne de mouillage et ses accessoires. Par la suite, les spécialistes trouveront d'autres formes d'ancres pour répondre aux problèmes de manœuvre posés par des navires de taille et de fonction diverses.

L'étude est complétée par quatre annexes : le mouillage, la métallurgie du plomb, la métallurgie primitive du fer et la sidérurgie ; un lexique de termes spécialisés, un tableau d'unités de mesures et un index font également partie de l'ouvrage qui comprend aussi une riche bibliographie.

Étude des pratiques en Méditerranée, au Proche Orient ainsi que dans les pays Nordiques, cet ouvrage est à la fois une histoire des ancres et celle de la connaissance des ancres ; l'analyse ne s'arrête pas à la forme mais explique le contexte général qui conditionne chaque étape

de la transformation de l'instrument principal de la sécurité du navire. Il s'agit d'un précieux ouvrage de référence pour les archéologues et historiens de la mer, qui pourrait ultérieurement donner lieu à une réflexion sur la symbolique de l'ancre à travers les âges.

R. LITALIEN



Alex HENRY, *Un cargo nommé Quercy, 1942-1943, et le destroyer Hova, 1943-1944-1945, pendant la guerre. Quatre années à la mer vécues par l'auteur*, 125 p., Chez l'auteur, La Fleuriade, 83200 Toulon.

Dans ce petit livre le commandant Henry livre ses souvenirs de jeune matelot au cours d'embarquements d'abord sur un cargo entre le Maroc, l'Afrique occidentale et Madagascar, puis sur le destroyer *Hova* entre les États-Unis, l'Afrique du Nord et la France, où son bâtiment participe aux opérations contre les poches du littoral de l'Atlantique.

C'est un témoignage de première main, un véritable journal de bord, sur la vie à bord des bâtiments de commerce et des navires de guerre durant le second conflit mondial.

Il faut souhaiter la multiplication de ces publications, qui intéressent tout autant les jeunes générations n'ayant pas connu la guerre que ceux qui l'ont vécu ; ce sont aussi des sources précieuses pour les historiens.



Pierre-Bruno-Jean de la MONNERAYE, *Souvenirs de 1760 à 1791*, Edités pour la Société de l'Histoire de France par Philippe Bonnichon, Paris, Librairie Honoré Champion, 1998, 509 p.

Les éditions de textes et de documents occupent une place restreinte dans les travaux des historiens français, par comparaison avec ceux de leurs voisins européens, surtout les Britanniques. Cette différence est particulièrement marquée en histoire de la marine, car il n'existe pas en France l'équivalent de la *Hakluyt Society*, aussi faut-il féliciter Ph. Bonnichon et la Société de l'Histoire de France d'avoir pris l'initiative de publier ce texte.

Il s'agit du journal d'un officier de la Marine de guerre, issu d'une famille noble de parlementaires rennais, garde en 1778, émigré en 1791, rédigé au soir de sa vie, entre 1824 et 1832, avec le souci de communiquer une expérience à ses enfants. Ce texte a donc, entre autres, un double intérêt de témoignage : sur la vie à bord des bâtiments de guerre de la Marine française à la fin du XVIII^e siècle ; sur les premiers événements révolutionnaires. Pierre-Bruno-Jean de la Monneraye participe aux principales campagnes de la guerre de l'Indépendance des États-Unis, d'abord aux Antilles en 1779 et 1780, puis en Nouvelle-Angleterre en 1781, enfin à la baie d'Hudson (avec une description de la vie quotidienne des Esquimaux). Puis, une fois la paix revenue, il participe aux expéditions habituelles de la Marine française, d'abord en Méditerranée (avec un voyage par terre à Rome et à Naples) en 1783 et 1784,

puis en Baltique en 1785, aux Antilles en 1786, et enfin à nouveau en Méditerranée en 1787 et 1788. Par ailleurs, il est à Rennes durant l'hiver 1788-1789, à Brest en 1790, à Paris en 1791.

Le texte est édité avec toutes les exigences de la critique. Il est accompagné de notes précises, d'une introduction détaillée (p. 15 à 88) enrichie par la comparaison avec d'autres sources tirées principalement des archives de la Marine, de celles des consulats, et des papiers La Monneraye aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine. Cinq index (termes de marine, noms de personnes, noms de lieux et de monuments, noms de bateaux et de corps militaires ou régiments, termes historiques et institutionnels viennent heureusement compléter cette excellente publication.

Ph. HAUDRÈRE



Om PRAKASH, *European commercial enterprise in pre-colonial India*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, 377 p. (*The New Cambridge History of India* II, 5). ISBN : 0 521 25758

Professeur à la Delhi School of Economics, Om Prakash est, depuis sa thèse, *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1630-1720*, publiée à Princeton en 1985, un spécialiste reconnu de l'histoire de la présence européenne en Asie à l'époque moderne.

L'ouvrage, sujet de la présente recension, précise les conditions et les modalités de l'expansion commerciale euro-

péenne en Inde du début du XVI^e siècle à la fin du XVIII^e siècle ; les formes de l'activité des négociants portugais, hollandais, anglais, danois, français, suédois et flamands sont étudiées successivement selon un plan chronologique. Après un tableau du commerce terrestre et maritime de l'Inde et de l'océan Indien vers 1500, le second chapitre, consacré aux Portugais de 1500 à 1640, insiste sur l'échec relatif de ceux-ci dans leur tentative pour fermer la route des échanges entre l'Asie et l'Europe par la mer Rouge et le golfe Persique, sur l'intégration progressive des nouveaux venus dans le système commercial traditionnel de l'Asie, et sur le rôle croissant joué par les négociants privés, par ailleurs souvent actifs dans l'*Estado da India*, dans les échanges entre les comptoirs et la métropole. Au XVII^e siècle, l'arrivée des agents des compagnies des Indes, surtout ceux de la compagnie hollandaise, a de grandes conséquences commerciales : 1. Les Hollandais se procurent les épices en Insulinde à des coûts inférieurs à ceux de l'Inde, aussi parviennent-ils à contrôler le marché de revente en Europe et à évincer les Portugais ; 2. Les Hollandais fournissent aux marchés européens de grandes quantités de cotonnades de l'Inde, mais ils ne parviennent pas à écarter leurs rivaux portugais et britanniques car la demande est considérable. Le succès, en Europe, des cotonnades de l'Inde donne à cette dernière région la première place dans le monde pour la production de l'artisanat textile.

Au début du XVIII^e siècle, on assiste à une ouverture du marché en raison de la création de nouvelles compagnies des

Indes, dont la plus active est la compagnie française. Hollandais, Britanniques et Français rivalisent commercialement, à la fois en Inde et en Europe, entre 1730 et 1760. A partir de 1760 les Anglais l'emportent, car ils parviennent à contrôler politiquement et commercialement le Bengale, principale région productrice non seulement de cotonnades, mais aussi de soie brute, salpêtre et opium. A des échanges commerciaux entre égaux, pour le plus grand profit des deux parties, succède une domination par la force, et la colonisation se développe.

Par delà l'aspect chronologique, Om Prakash étudie, dans plusieurs chapitres, quelques thèmes importants. Le premier de ces thèmes est le rôle des métaux précieux. On sait que, faute d'autres produits d'échange, les Européens apportent en Asie des métaux précieux, tirés des mines de l'Amérique. Cet afflux d'or et d'argent est très important pour le développement économique de l'Inde ; il accélère la circulation des espèces monétaires. En prenant le contrôle de la ferme des impôts du Bengale, les Britanniques ont des rentrées de fonds sur place ; ils n'ont plus besoin de procéder à des envois de métaux précieux (d'où une "famine" monétaire au Bengale), avantage considérable qui donne à l'*East India C^o* la première place parmi les compagnies européennes. Au XVII^e siècle la compagnie hollandaise avait tenté d'arriver au même résultat en se réservant le monopole des relations maritimes et commerciales entre ses comptoirs et les autres ports de l'Asie, mais elle n'avait pu empêcher ses propres employés et les étrangers de tourner l'interdiction (Om

Prakash donne plusieurs exemples de ces fraudes).

Le second thème est celui de l'entrée des marchands européens dans le commerce maritime local ou "commerce d'Inde en Inde". Les Portugais de l'*Estado da India* y parviennent très rapidement, au moins dès la seconde moitié du XVI^e siècle, bien qu'ils soient handicapés par le manque de fonds. Les Hollandais s'y adonnent aussi mais ils sont gênés par l'interdiction émise par leur direction générale. Les Français développent dans le second quart du XVIII^e siècle une forme de collaboration originale mêlant marchands locaux, négociants français (souvent aussi agents de la Compagnie des Indes), disponibilités de fonds des conseils de la Compagnie. Les Britanniques sont les plus actifs et leurs participations ne cessent de croître depuis la fin du XVII^e siècle. Comme les négociants britanniques sont souvent aussi des employés supérieurs de l'*East India C^o*, il y a un lien très fort entre la défense des intérêts privés et les choix politiques et commerciaux des Britanniques. Les profits des négociants anglais ne restent pas en Asie, mais sont renvoyés en Europe grâce à un mécanisme financier ingénieux consistant à acheter au Bengale des cargaisons de retour, puis à les faire charger sur les bâtiments de la Compagnie, et enfin de les vendre à Londres.

Voici donc une synthèse commode, bien informée, présentant les résultats des travaux poursuivis depuis trente ans par des érudits de diverses nationalités, qui renouvellent notre vision de la rencontre entre les habitants de l'Asie et

ceux de l'Europe durant les trois derniers siècles de la période moderne.

Ph. HAUDRÈRE



Etienne TAILLEMITE, *Marins français à la découverte du monde. De Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Paris, Fayard, 1999, 725 p. ISBN 2 213 60114 3

C'est une somme de nos connaissances sur les voyages de découverte dirigés par des Français depuis le XVI^e siècle jusqu'au XIX^e siècle. L'ouvrage est organisé selon un plan chronologique, et chacun des chapitres traite principalement d'une ou plusieurs expéditions au même moment et dans une même région. Ainsi apparaissent successivement les voyages des frères Verrazane, puis ceux de Jacques Cartier, Villegaignon, le capitaine Fleury, Ravenau de Lussan, Forbin, Challe et La Roque, Beauchesne, Bougainville, Pagès, Surville, Marion-Dufresne, Kerguelen, Lapérouse, Entrecasteaux, Baudin, Freycinet, Duperrey, Dumont d'Urville, Hyacinthe de Bougainville, Abel Dupetit-Thouars, Laplace, Cécille. E. Taillemite s'attache d'abord à l'étude de la personnalité des découvreurs et de leur entourage, tant marins que savants, puis il analyse le déroulement de l'expédition, et enfin il précise l'apport à la connaissance scientifique, tant pour l'amélioration des conditions de la navigation que pour les autres branches du savoir.

L'étude est puisée aux meilleures sources, comme le montrent les notes et

la bibliographie, très riches et soigneusement ordonnées. E. Taillemite utilise les récits imprimés, mais il présente aussi dans plusieurs chapitres une synthèse des travaux de recherche poursuivis sous sa direction par les élèves de l'Ecole des Chartes, ou bien encore il fait appel à des relations demeures manuscrites.

Le récit est prenant et l'ouvrage se lit avec beaucoup d'intérêt, tant par la nouveauté du sujet que par l'art de l'écrivain, car E. Taillemite sait parfaitement présenter avec légèreté et humour des réflexions graves et profondes.

Le thème central du livre est l'histoire du développement de la curiosité, de la découverte des autres mondes et surtout des autres peuples. Les marins ont une attitude pragmatique ; ils examinent sans rejeter ni approuver systématiquement les modes de vie de ceux qu'ils rencontrent. Ils décrivent, ils analysent de manière souvent assez superficielle, mais sans *a priori*. Leur attitude est bien différente de celle des missionnaires (on trouvera au chapitre 7 une comparaison entre les journaux des jésuites et ceux des marins durant l'expédition de Siam ordonnée par Louis XIV) et surtout de ces philosophes et des membres des sociétés savantes. E. Taillemite montre l'évolution de la réflexion des voyageurs, qui sont de plus en plus critiques sur l'existence du "bon sauvage" ; il rappelle les propos amers de Bougainville sur les "géographes de cabinet" capables de prouver avec des arguments supposés définitifs l'existence du continent austral ; il résume les enjeux du conflit entre

Dumont d'Urville et l'Académie des Sciences.

La comparaison de ces récits de voyage suggère bien d'autres thèmes de réflexion. Cirons par exemple l'admiration devant les "beautés de la nature", à laquelle les hommes du XIX^e siècle s'adonnent, mais non ceux des XVII^e et XVIII^e siècles. Il y a aussi l'évolution des méthodes et des instruments de la recherche scientifique, ou encore les changements dans les objectifs assignés à la politique navale française, mais la brièveté d'un compte-rendu ne permet pas de rendre compte de toute la richesse de la documentation ainsi réunie.

Au fil des pages, E. Taillemite élargit son propos : le rôle des Français dans la découverte maritime est réduit, bien inférieur à celui qu'ont joué les Espagnols, les Portugais, les Britanniques ou les Hollandais. Pourquoi ? Les responsables politiques prennent peu d'initiatives en ce domaine, qu'il s'agisse des souverains (sauf Louis XVI et Louis-Philippe) ou des secrétaires d'Etat et ministres de la Marine (sauf Jérôme de Pontchartrain, le maréchal de Castries et l'amiral Rosamel). Leur attitude découle du faible intérêt montré par les Français pour ces voyages. Plus généralement l'opinion publique est divisée entre les habitants de l'intérieur du pays, tournés vers le continent, et ceux des côtes, ouverts sur les horizons maritimes. La connaissance du continent, d'où viennent les menaces les plus immédiates, mobilise l'énergie et l'attention des dirigeants et de l'opinion publique en général, au détriment de l'exploration des espaces maritimes.

Il n'en demeure pas moins que les

Français ont joué un certain rôle – même si celui-ci est modeste – dans le développement de la connaissance scientifique du monde. L'ouvrage d'E. Taillemite nous le rappelle et il devrait inciter les historiens à poursuivre de nouvelles recherches sur l'évolution des formes de la curiosité, sur le mouvement de la connaissance scientifique comme facteur de changement dans les sociétés européennes modernes.

Ph. HAUDRÈRE



Nicolas TRACY, *The Naval Chronicle, The contemporary record of the Royal Navy at war*, volume III, 1804-1806, Editions Chatham Publishing, Londres, 1999, 374 pages.

Il est toujours intéressant, pour un historien français, de lire le récit d'événements – ô combien funestes pour notre pays – fait par celui qui fut notre adversaire acharné. On sait que la bibliographie britannique recense plus de deux cents ouvrages sur Trafalgar !

Cet ouvrage présente un grand nombre d'articles de presse, rapports de mer, anecdotes ou correspondances d'époque ayant trait aux guerres navales entre les deux pays. C'est ainsi que le 15 avril 1805, l'importance exacte de la flotte française, répartie par port, était portée à la connaissance des Anglais "par un gentleman qui l'a obtenu d'un officier d'une canonnière française...". On apprend dans le même article que l'escadre américaine de la Méditerranée comprenait alors cinq fré-

gates, trois bricks, deux schooners et vingt-quatre canonnières, et que plusieurs matelots noirs américains s'étaient convertis à l'Islam, échappant ainsi à leur condition d'esclaves en s'engageant dans la flotte tripolitaine.

L'essentiel du livre est bien entendu consacré à Trafalgar, depuis la déclaration de guerre par l'Espagne à l'Angleterre. Avec la rupture de la paix d'Amiens, l'antagonisme a repris de plus belle entre les deux pays. Napoléon, dont on n'est toujours pas sûr que son projet d'invasion à partir de Boulogne était sérieux, inquiète toujours l'ennemi héréditaire. Villeneuve a remplacé La Touche Tréville, décédé en août 1804. Villeneuve n'avait pas quarante ans, nous dit l'auteur, et "les Espagnols trouvaient qu'il était un homme qu'ils pouvaient respecter, ce que firent également les Anglais. L'amiral français quitte Toulon le 17 janvier 1805, ce dont Nelson est aussitôt informé. Trouvant que ses équipages manquaient d'entraînement, il rentre à Toulon d'où il repart le 30 mars sur le *Bucentaure* qu'accompagnaient trois vaisseaux de 80, sept de 74, huit frégates et trois mille soldats. La flotte est repérée par le *Fisgard* de 48 dans le Détroit. On connaît la suite !

La presse britannique de l'époque n'est pas tendre pour l'amiral Missiessy : "C'est un officier actif et entreprenant, sans toutefois se distinguer par un quelconque talent extraordinaire. L'anecdote suivante n'est pas à mettre au crédit de la clarté de ses facultés intellectuelles : il avait inventé un système de signaux que personne

n'avait jamais essayé. Parmi la multitude de signaux, on note celui-ci : de nuit, pour mettre fin à un engagement, on tirera trois coups de canon". On ose espérer que Missiessy avait un peu plus de jugeote que ne le rapporte le journaliste de Sa Gracieuse Majesté !

Nicholas Tracy, habile compilateur de ces textes, commente : "La bataille de Trafalgar fut tactiquement et stratégiquement l'engagement le plus décisif de la guerre contre la Révolution française et l'Empire. Elle fut controversée car les méthodes de Nelson ne furent guère orthodoxes mais dangereuses et seulement justifiées par les résultats. Il sous-estima les dangers en s'approchant de l'ennemi, exposant les vaisseaux de tête à une concentration de tirs qu'ils ne pouvaient pas rendre [...] La bataille fut stratégiquement décisive car elle mit un terme à la menace d'invasion et garantit que ce serait la Grande Bretagne et non la France qui utiliserait les forces navales pour influencer le cours de l'histoire en Méditerranée".

L'auteur consacre un chapitre au traitement des prisonniers anglais en France à partir de 1806, en particulier à Verdun, mais il est étrangement silencieux sur celui des prisonniers français à bord des sinistres pontons de Chatham et Portsmouth, à la même époque !

1806 vit la mort de William Pitt qui vouait une haine absolue à Napoléon, presque aussi absolue que celle que Nelson avait pour les Français en général. Ces deux grands hommes disparus, la guerre n'en continua pas moins dans l'Atlantique et les Antilles. Les amiraux

Leissègues, Willaumez et Linois s'y illustrèrent ; ce dernier fut fait prisonnier. Quant à Villeneuve, la presse britannique rapporte en mai 1806 qu'il fut assassiné sur l'ordre de Fouché (E. Taillemite, dans son *Dictionnaire des marins français*, dit qu'il s'est suicidé).

L'ouvrage de Nicholas Tracy ne se lit pas d'une traite, mais servira indéniablement de référence lorsqu'on recherchera à clarifier un détail de l'histoire, ou une anecdote permettant de l'illustrer.

J.-M. VAN HILLE



Jean-Marc VAN HILLE, *Les vicissitudes d'un marin provençal, le contre-amiral Jean-Gaspard Vence (1747-1808)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1998, 86 p.

Puisée aux meilleures sources d'archives, en particulier un épais dossier conservé aux Service historique de la Marine, cette biographie est exemplaire du destin de nombreux marins français à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. Né à Marseille, fils d'un capitaine marchand, Vence, officier au commerce, se lance dans la course à partir de 1778, sous pavillon américain et surtout dans la mer des Antilles. En dix-huit mois il aurait livré 40 combats et fait 211 prises. Officier auxiliaire avec un brevet pour la campagne, il participe aux opérations menées par la Marine de guerre contre les possessions insulaires britanniques et se distingue lors de la prise de la Grenade. L'amiral d'Estaing demande pour lui la croix de

Saint-Louis et le désigne, en 1779, pour commander le port de la Grenade. Mais il est contraint de donner sa démission l'année suivante, car il est accusé de malversations dans la vente du matériel hors d'usage qui encombrait les installations, et il rentre en métropole pour organiser sa défense. Jugé, il est innocenté, mais exclus de l'ordre de Saint-Louis. Recruté en 1792 en qualité de capitaine de vaisseau dans la marine révolutionnaire en cours d'organisation, affecté à Toulon, il parvient à faire entrer heureusement dans le port un convoi de blé provenant de Tunis. Nommé capitaine de port, toujours à Toulon, en 1797, il a la lourde charge d'organiser l'expédition d'Egypte. Enfin, nommé préfet maritime, toujours du même port, en 1799, mais aigri, estimant que son mérite n'est pas reconnu par cette promotion, il est mis à la retraite à l'âge de 56 ans et se retire sur le domaine viticole de Vaulichères, près de Tonnerre, qu'il venait d'acheter.

L'intérêt de l'ouvrage de J.-M. van Hille est de replacer constamment cette carrière individuelle dans un cadre historique beaucoup plus vaste. Ici, ce n'est pas seulement une personnalité qui est évoquée, ce sont toutes les vicissitudes quotidiennes de la Marine dans cette période troublée qui sont rappelées.

Ph. HAUDRÈRE



Les ports normands : un modèle ? Actes du colloque du 28 et 29 mai 1998, Rouen et Le Havre. Textes recueillis par Eric

WAUTERS, Publications de l'Université de Rouen, 1999, 240 p.

Les 28 et 29 mai 1998 se tenait – une journée dans chaque université de Rouen et du Havre – ce colloque dont les actes ont été publiés un mois après la date anniversaire, ce qui mérite d'être souligné, grâce à Eric Wauters, maître d'œuvre avec Michel Pigenet, de ces journées. Le volume regroupe les dix-sept communications présentées où alternent méthodologie, historiographie et monographies, théories et applications, les espaces portuaires, la ville et les hommes. Dans sa préface, Eric Wauters décrit l'objectif poursuivi (et atteint) : "réunir pour une réflexion sur les ports normands et, à partir de ces derniers, sur la notion plus générale de 'modèle portuaire', des spécialistes reconnus de disciplines et de domaines de recherches différents, historiens des époques moderne et contemporaine, géographes, économistes, sociologues", des universitaires émérites aux docteurs. Les quelques notes de présentation qui suivent (qui ne respectent pas l'ordre de l'éditeur) n'ont qu'une seule ambition, celle d'indiquer la richesse du contenu et le désir de lire l'ouvrage qui ouvre de multiples pistes de réflexions. Soulignons que les ports normands sont ici essentiellement Rouen et Le Havre.

Guy Lemarchand, dans une large fresque des nouvelles problématiques "pour une étude des ports de Normandie à l'époque moderne" souligne l'intérêt des études statistiques sur une longue période, portant sur les trafics portuaires, les infrastructures,

les tonnages des navires, les structures sociales et la démographie particulière, les négociants. Il en ressort une opposition entre les ports de la Seine (+ Dieppe) et les ports de Basse Normandie, à l'activité plus réduite.

A partir des deux recensements de la marine de commerce de 1664 et 1686, Michel Morineau ("Au bord de la mer en Normandie avant et après Colbert") analyse la composition de la flotte selon les ports et les utilisations, où apparaît le rôle joué par les Antilles. Nouvelle approche comparative avec André Zysberg ("La flotte de commerce et de pêche des ports normands en 1686 et 1786. Essai de comparaison") qui lui permettent d'étudier la "flotte roturière", sans oublier la "poussière navale". Là encore, mais pour la période qui suit, ce sont les flottes et les types d'activité qui sont comparés suivant les ports. "Le poids de la marine marchande exprime la capacité d'un espace géopolitique à assurer le routage des différents produits nécessaires à son hinterland".

Cette fonction de marché des ports est étudiée par André Vigarié ("Le Havre et le modèle des ports de marché : réussite ou échec ?") ; le commerce subit, au XIX^e siècle, une révolution où Le Havre se distingue par ses innovations dans le grand négoce océanique (warrantage, arbitrage, marché à terme, etc.), surtout pour les cafés et cotons, et sa désorganisation après la guerre de 1914-1918.

Le Havre s'était illustré dans les siècles précédents (XVI^e et XVII^e) par la traite négrière, que présente Edouard Delobette ("La traite négrière au Havre aux XVI^e et XVII^e siècles. Premiers repé-

rages heuristiques et essai de mesure quantitative"). Il étudie les chartes-parties des armements vers l'Afrique et le Nouveau Monde entre 1571 et 1610 (pas de certitude absolue qu'il s'agisse de traite), et les armements des Compagnies à privilège, de 1666 à 1708, à partir du tabellionage et des registres de l'Amirauté. Successivement il passe en revue les expéditions, les navires, les tonnages, les marchandises, les intérêts, les capitaines, les équipages, les escales, les destinations. Il souligne le rôle du Havre dans ces armements et la constitution du domaine colonial.

Au XVIII^e siècle, le port du Havre est confronté à des conflits majeurs. C'est le thème traité par Patrick Villiers ("Un port face à la guerre, Le Havre au XVIII^e siècle") qui montre les différentes solutions retenues : armements en course, sous pavillons neutres, etc., chaque conflit privilégiant telle ou telle solution. Il conclut que "la diversité et le dynamisme des activités du Havre en temps de guerre s'imposent".

Le Havre se singularise à la fin du XIX^e siècle par une flotte qui connaît une véritable révolution (la proportion voile/vapeur s'inverse à partir de 1880), modèle que ne suivent ni Dunkerque ni Rouen. C'est ce que montre Christian Borde ("Dunkerque, Le Havre, Rouen et l'ouverture vers l'espace monde, 1870-1897"), tandis que, pour ces trois ports, les mouvements de tonnages marchandises confluent à l'importation en fin de période, progressant à l'exportation, mais parallèlement. Il examine également les provenances et les destina-

tions et prouve la nécessité quand on étudie un port de le confronter à ses voisins et aux étrangers, soit à un espace plus large.

Les hommes ne doivent pas être délaissés. Eric Saunier ("Présence et intégration des étrangers dans un port normand : Le Havre à la fin du XVIII^e siècle") se penche sur les étrangers dont la place est éminente dans les activités portuaires havraises et en montre le formidable éclatement et la diversité : origines géographiques, statuts sociaux, activités. Il étudie également les mécanismes intégratoires : mariages, professions et, lieux privilégiés, les loges maçonniques.

John Barzman et Michel Pigenet ("Evolution des modes d'organisation syndicale chez les dockers havrais et rouennais dans l'Entre-deux-guerres") ont choisi des acteurs portuaires bien particuliers, les dockers, dans une période qu'ils qualifient de phase de transition entre la précarité prolétarienne du début du siècle aux garanties statutaires de la Libération. La comparaison entre les deux ports – effectifs, travail, relations port-ville – font ressortir des spécificités locales nettement affirmées : salaires, conditions de travail, embauche, qui conduisent à des modes d'organisation syndicale différents.

M. Croguennec ("Les appareils de radoub dans les ports haut-normands aux XIX^e et XX^e siècles") aborde un des aspects techniques de ports et de la réparation navale en montrant que la taille des navires, la vapeur ont nécessité de se consacrer à l'outillage au XIX^e siècle. L'exemple du radoub et du choix

entre forme sèche (au Havre en 1864 pour le département) et le dock-flottant montre encore une différence fondamentale entre les deux ports. Tandis que se multiplient au Havre les formes sèches, Rouen se contentera d'un slip de halage en 1889 et de docks-flottants seulement en 1924.

La construction navale (et les conséquences sur les hommes de la navale) a retenu l'attention de Jean Doménicho ("Construction navale provençale et de la Basse-Seine des années 1960. Etude comparative") qui montre comment ont réagi les chantiers de ces deux sites face à la mise en place de la nouvelle politique étatique en 1960, partant de l'état des lieux à cette date où il note que les Provençaux dominent en tonnage et sont plus indépendants des commandes de l'Etat. D'abord plus profitables aux chantiers provençaux, les restructurations ont fini par la disparition des deux sites, seul Saint-Nazaire demeurant.

L'outillage, mais aussi l'évolution spatiale d'un port sont abordés par Jérôme Decoux ("Une lecture de l'architecture portuaire rouennaise au XIX^e siècle"), sujet peu traité au profit des hommes qui les animent. A partir de l'exemple de Rouen, il montre ce qu'une telle étude doit prendre en compte : mesurer l'adéquation de l'appareil au site et au trafic, envisager l'évolution de différentes réponses architecturales. Le XIX^e siècle est ici marqué par le glissement vers l'aval et "l'invention du port moderne".

C'est un schéma d'étude de l'évolution spatiale d'un port qui est proposé,

les textes suivants entrent encore davantage dans la problématique du modèle, ce sont sans doute les éléments les plus novateurs qui n'ont d'ailleurs pas été sans surprendre quelques auditeurs. Antoine Frémont théorise autour du "triangle magique" en prenant le port du Havre pour exemple. La compréhension du fonctionnement d'un port, son évolution spatiale peuvent être schématisés par un triangle (chorème) dont les côtés représentent les relations avec son environnement, l'espace urbain et l'espace continental (activités industrielles). A chaque contact correspond une interface et pour que le triangle soit "magique" il faut que les trois interfaces fonctionnent en harmonie. Cyril Chédot reprend le diagramme triangulaire ("Une représentation de la trajectoire spatiale des ports") mais il reconnaît que ce schéma ne joue que pour le champ spatial et qu'il y a beaucoup d'intuitif et d'imaginaire !

Utilisation de techniques modernes encore avec Bruno Lecoquierre ("Un modèle diachronique des ports de la Basse-Seine dans l'espace européen") qui présente son étude sous forme de chorotypes (cartes-modèles). Les ports de la Basse-Seine constituent un modèle pour l'étude des autres ports d'estuaire du nord de l'Europe (leur migration vers l'aval a commencé trois siècles avant la Loire et la Weser). Les grandes phases de l'évolution sont représentées en tableaux.

Le volume s'achève avec l'étude d'Arnaud Lemarchand ("Un essai de

caractérisation des systèmes portuaires") qui envisage les systèmes portuaires sous l'angle des notions de district industriel et de système productif localisé. Les ports suivent cependant un modèle différent de l'industrie. La notion de système portuaire échangeur permet de mieux comprendre le fonctionnement des villes portuaires dans la longue durée, leurs relations avec l'Etat et leur place dans l'économie internationale. Il faut distinguer systèmes et réseaux.

Nous retiendrons pour conclure la communication de Thierry Baudouin ("Les villes portuaires normandes comme porte du pôle parisien") qui joue pleinement le jeu attendu de "modèles", c'est-à-dire le pouvoir d'extrapoler vers l'avenir. L'auteur nous montre que le patrimoine normand est demeuré très longtemps parfaitement adapté aux mutations. Mais à l'heure de la mondialisation, la situation est différente, malgré ses atouts géographiques. Deux stratégies paraissent alors essentielles pour les Normands : renouveler des relations de proximité avec Paris (création d'un pôle parisien dans la circulation mondiale) et développer une réelle coopération entre villes normandes pour affirmer leurs capacités fluvio-maritimes d'interface. Ceci implique une très importante mobilisation sociale et économique.

Ph. MANNEVILLE

25 septembre 1999, **Granville**, Première journée d'histoire de la Grand-Pêche, organisée par la délégation normande de la Commission française d'histoire maritime. Informations : M. Eric Barré, 6, rue des Fossés, 50000 Saint-Lô.

27 septembre 1999, Musée de la Marine, **Fremantle** (Australie). L'association australienne d'histoire de la Marine organise une rencontre sur le thème : "La pêche dans l'Océan Indien. Passé, présent, avenir. Informations : Ms. Sally May, Fremantle Maritime Museum, Fremantle.

4-8 octobre 1999, Centre d'études et de recherches sur les migrations atlantiques, Corderie royale, **Rochefort**. Cycle de conférences sur le thème : "Hydrographie et Cartes marines, XVI^e-XX^e siècles" ; sont annoncés IG Comolet-Tirman, Du plomb de sonde au satellite : levé hydrographique et cartographie marine ; M. Vergé-Franceschi, Les Chabert, les Cuers de Cogolin, les Chabert de Cogolin : une dynastie de marins scientifiques, XVII^e et XVIII^e siècles ; Amiral F. Bellec, Au temps de la cartographie manuscrite ; Ph. Haudrère, D'Après de Manneville et les hydrographes de la Compagnie des Indes. Informations : M. Garidou, B.P. 30, 17306 Rochefort Cedex.

11, 12 et 13 octobre 1999, Université de Paris 1, **Paris**, Le Comité français des Sciences historiques organise un colloque franco-russe portant sur "l'histoire du politique" et sur "sujets et citoyens". Informations : M. Michel Balard, professeur à l'Université de Paris 1, 17, rue de la Sorbonne, 75231 Paris Cedex 05.

15 et 16 octobre 1999, National Maritime Museum, **Greenwich**. Colloque : Montrer l'Empire. Images et représentations matérielles de l'impérialisme britannique depuis 1851. Informations : Helen Jones, National Maritime Museum, Greenwich, London SE10 9NF.

15-17 octobre 1999, **Université d'Exeter**. Colloque : Commander à la mer (du XVIII^e siècle à nos jours). Informations : Dr. Stephen Fisher, Centre for Maritime Historical Studies, Armory Building, University of Exeter EX4 4RJ.

Automne 1999, **Rochefort**, L'Association pour la Maison de Pierre Loti organise un colloque international et pluridisciplinaire sur le thème : "Les Méditerranées de Pierre Loti".

8-10 novembre 1999, Western Australian Maritime Museum, **Fremantle** (Australie). Colloque : Les pêches dans l'océan Indien. Le passé, le présent et l'avenir. Informations : The Convenor, Indian Ocean Fisheries Conference, Maritime History Department, Western Australian Museum, Cliff Street, Fremantle WA 6160.

24-26 novembre 1999, Palais des Congrès, **Lorient**. Colloque : Mutations techniques des pêches maritimes : agir ou subir ? Evolution des systèmes techniques et sociaux. Présentation d'une vingtaine de communications en trois thèmes : 1. Les marins pêcheurs ; à l'origine de l'évolution des techniques de pêche (appropriation des techniques ; les techniques comme mode d'accès à la ressource ; évolution et diversité des métiers ; amélioration des savoirs et des savoir-faire) ; 2. Politiques halieutiques et évolution du système pêche (les représentations du système halieutique et de sa dynamique ; la sécurité à bord des navires de pêche ; l'évolution institutionnelle du secteur des pêches maritimes ; des techniques au service du développement des pêches maritimes) ; 3. Quelles mutations techniques pour les pêcheurs de demain ? (le rôle de la recherche scientifique ; gestion de la ressource et évolution des techniques de pêche ; la pêche au cœur d'enjeux économiques et politiques). Informations : D. Petit, CCSTI de Lorient, 1, avenue de la Marne, 56100 Lorient.

8, 9 et 10 décembre 1999, Institut catholique de Paris, **Paris**, Colloque : Sous la Mer ou le Sixième Continent. Principaux thèmes : 1. Du monde de l'imaginaire au sixième continent ; 2. L'exploration du sixième continent ; 3. Vers la conquête du sixième continent. Informations : M. Christian Buchet, Faculté des Lettres de l'Institut catholique de Paris, 21, rue d'Assas, 75270 Paris Cedex 06.

13 et 14 janvier 1999, Royal Naval Museum, HM Naval Base, **Portsmouth** (Grande-Bretagne), La puissance navale en l'an 2000 : leçons du XX^e siècle pour le XXI^e siècle. Informations : Alastair Wilson, Secretary, Royal Naval Museum, Royal Naval Base (PP66), Portsmouth, Hampshire, PO1 3NH.

Printemps 2000, **Paris**, Le Comité français des sciences historiques organise la première rencontre des historiens francophones sur : "La communi-

cation à travers les âges". Informations : Michel Balard, professeur à l'Université de Paris 1, 17, rue de la Sorbonne, 75231 Paris Cedex 05.

4 mars 2000, National Maritime Museum, **Greenwich**. Colloque : Ports britanniques et ports français, 1650-1800. Informations : Ann Coats, 44 Lindley Avenue, Southsea, PO4 9NU.

31 mars-2 avril 2000, RMS *Queen Mary*, Long Beach, et J. Paul Getty Museum, **Los Angeles**, (Californie), Cinquième rencontre des maquetistes de marine. Informations : Monica Cahban, 5950 Canterbury Drive C204 Culver City, CA 90230.

10-15 avril 2000, Université Charles de Gaulle-**Lille III**, 125^e Congrès national des Sociétés historiques et scientifiques. Le thème central retenu est : L'Europe, et il sera développé sous quatre rubriques principales : 1. – L'Europe naturelle, la Terre et les mers, la nature vivante ; 2. – Les hommes en Europe, démographie, peuplement, langues ; 3. – L'Europe, un espace modelé par les hommes (échanges et communication, frontières) ; 4. – L'identité de l'Europe, conscience européenne, représentations collectives, regards croisés de l'Europe et du Monde. Informations : CTHS, 1 rue Descartes 75005 Paris.

13-15 juillet 2000, National Maritime Museum, **Greenwich**. Colloque : Le monde de la Compagnie britannique des Indes orientales, 1600-1834. Informations : Helen Jones, National Maritime Museum, Greenwich, London, SE10 9NF.

20-23 juillet 2000, Université de **Greifswald** (Allemagne). Colloque : La mer change. L'historiographie des océans. Informations : Gesa Martin, Fax + 49 03834 863366.

30 juillet-1^{er} août 2000, Sofarmuseet, **Esbjerg** (Danemark). Troisième congrès international d'histoire maritime, organisée par l'Association internationale d'histoire économique maritime. Informations : Lewis R. Fischer, Département d'histoire de l'Université de Terre-Neuve, St. John's, NF A1C 5S7 Canada.

1^{er} au 3 août 2000, **Helsinki** (Finlande). Le Conseil international pour l'Exploration des Mers et Océans célébrera le centenaire de sa fondation en 2002. Cette rencontre est la principale manifestation organisée pour

célébrer cet événement et traitera des pêches maritimes, de l'hydrographie et de la sauvegarde de l'environnement maritime, toutes questions auxquelles le Conseil a porté un grand intérêt depuis sa fondation. Informations : Dr. Emory D. Anderson, NOAA/NMFS, Northeast Fisheries Science Centre, Wood Hole, MA 02543, USA

3 au 5 et 6 au 13 août 2000, **Bergen et Oslo** (Norvège). Congrès de la Commission internationale d'histoire maritime. Les trois premiers jours seront consacrés à une rencontre entre historiens spécialistes d'histoire maritime au Musée maritime de Bergen ; celle-ci sera suivie du Congrès international des Sciences historiques à Oslo, au cours duquel seront traités des questions d'histoire maritime comme l'évolution des techniques de la navigation ou l'évolution des pêches. Le programme détaillé a été publié dans le numéro 38 de la *Chronique d'histoire maritime*. Informations : 1° sur la rencontre de Bergen, Adrian Jarvis, Secrétaire général de la Commission internationale d'histoire maritime, Centre d'histoire maritime et portuaire, Merseyside Maritime Museum, Albert Dock, Liverpool L3 4AQ ; 2° sur le congrès d'Oslo, Comité international des Sciences historiques, Institut d'histoire du temps présent, bâtiment Laplace, Ecole normale supérieure de Cachan, 61, avenue du Président Wilson, 94235 Cachan Cedex ou Comité français des Sciences historiques, 56, rue des Francs-Bourgeois, 75141 Paris Cedex 04.

Décembre 2000, Département d'étude de l'Antiquité et du Proche Orient de l'Université de **Venise**. Neuvième rencontre internationale d'archéologie navale, "Bateaux, navires et chantiers de construction". Informations : Dott. C. Beltrame, Università Ca' Foscari, Palazzo Bernardo Favero, 1997 San Polo, Venise. E.mail : beltrame@unive.it

DELÉGATIONS RÉGIONALES

Lettre de la Délégation Bretagne

Le laboratoire d'Histoire et Sciences sociales du Littoral et de la Mer (**SOLITO**) UPRES *Jeune Équipe* de l'Université de Bretagne Sud développe un programme de recherches en Histoire maritime dont l'axe englobant est : Mer, Culture et Développement. L'équipe est composée d'enseignants-chercheurs et de doctorants, elle collabore avec d'autres laboratoires de recherches : CHRISCO Université de Rennes II, GEOLITTOMER Université de Bretagne Occidentale et GERHICO Université de Poitiers.

Thèmes de recherche du SOLITO :

Approches épistémologiques : délimitation des champs de recherche ; identification des concepts et des méthodes : concept d'Histoire maritime, analyse systémique, problématique des échelles.

Approches maritimes et littorales

- Dynamiques : passé et présent
- Perspectives de développement
- Enjeux du développement et de l'aménagement :
 - La dynamique d'évolution d'une façade maritime
 - les circuits du commerce maritime, l'articulation du long cours et du cabotage

Acteurs, pouvoirs et stratégies

- En quoi la dynamique sociale peut-elle être (ou non) facteur de "progrès" ? Réfléchir à ce problème nécessite d'étudier les rapports entre dynamique sociale (stratégies d'ascension...), exercice des pouvoirs et changement économique (social, politique, culturel...). Quelle est la place des élites intermédiaires ?

Techniques, sociétés et cultures

- Les facteurs socio-culturels à l'œuvre autour des phénomènes d'innovation de diffusion et de mise en pratique de techniques et d'outils.
- Les conséquences socio-culturelles (et économiques) de ces mêmes

phénomènes avec le souci de confronter les dénominations sociales et socioprofessionnelles avec les réalités fonctionnelles.

- Les paradigmes des espaces marins et lointains et nostalgiques
- En quoi la distanciation peut être (ou non) facteur de réflexivité (exemple : liens entre espaces de la nostalgie, tourisme et aménagement de l'espace).
- Une comparaison à travers le temps et l'espace, entre des formes de pensée, de développement et d'organisation des sociétés (exemple : comparaison entre la nature, l'évolution et les conséquences du commerce à longue distance en Afrique et en Europe).

Le patrimoine maritime

- Bien évidemment, le patrimoine maritime ne doit pas être dissocié du patrimoine en général. La problématique majeure tourne autour du rapport entre patrimoine et identité.

Pour tous renseignements sur les activités du laboratoire : contactez Gérard Le Bouëdec (directeur) ou Jeanine Le Dain (secrétaire), Université de Bretagne Sud, UFR Lettres, Sciences Humaines et Sociales, 4, rue Jean Zay, 56 235 Lorient Cedex, tél.: 02 97 87 29 67, fax : 02 97 87 29 70
e-mail : Internet : <http://www.univ-ubs.fr>

Sylviane LLINARES

Lettre de la Délégation Manche-Mer du Nord

Programme du DEA Histoire et civilisation de l'Université d'Arras,
d'Amiens et du Littoral.

Les séances se déroulent à l'Université du Littoral, Maison de la Recherche, rue du Puits d'Amour, 62200 Boulogne sur Mer, le mercredi de 14 h. à 18 h.

- 20 octobre 1999, M. P. Villiers, Du littoral de la mer du Nord et de la Manche aux espaces océaniques : la guerre de 80 ans et la naissance des marines de guerre en Manche et mer du Nord, 1560-1640.
- 27 octobre, M. G. Jehel, Historiographie thématique des études d'histoire maritime méditerranéenne au Moyen Age
- 3 novembre, M. G. Jehel, L'assurance maritime au Moyen Age.
- 17 novembre, Mme Delacroix, Missions et voyages en Méditerranée.
- 25 novembre, M. P. Villiers, La théorie de la guerre de course de l'amiral espagnol Colaert à Jean Bart.
- 9 décembre, M. P. Villiers, Guerre, commerce et pêche de l'Empire à la guerre de 1914-1918. Jeunes recherches en histoire maritime à l'Université du Littoral.
- 20 janvier 2000, M. C. Pfister, Artisan d'art et vie portuaire en Flandre maritime du XVII^e au XIX^e siècles.
- 27 janvier, M. C. Borde, Les ports de commerce français au XIX^e siècle, approche bibliographique.
- 4 février, M. Bethouart, Vie syndicale des milieux littoraux du Pas de Calais au XX^e siècle.
- 11 février, MM. Bethouart et X. Boniface, Jeunes recherches littorales contemporaines sur le Littoral.
- Mars 2000, journée pluridisciplinaire au Musée disciplinaire : Les constructions navales du Moyen Age à nos jours par G. Jehel, L'arsenal génois au Moyen Age ; P. Villiers, Constructions navales corsaires ; C. Borde, Un constructeur boulonnais, Sauvage ; C. Pfister, Constructions navales à Dunkerque ; J.-P. Priotti, Bilbao ; B. Bethouart, Syndicalisme et constructions navales.

P. VILLIERS

Lettre de la Délégation Normandie

Compte-rendu de la VII^e journée d'histoire maritime de Normandie,
Cherbourg, 27 février 1999

C'est par un temps spécifiquement cherbourgeois qu'une quarantaine de personnes se sont retrouvées au parc Emmanuel Liais. La journée débuta par la visite du Musée d'histoire naturelle présenté par son ancien conservateur bénévole, M. Robert Lerouvillois. Né d'un trop plein du musée Thomas Henri, alors installée à la mairie, ses collections sont le résultat de multiples dons qui en font un ensemble unique en son genre. Outre de nombreux animaux naturalisés et une collection géologique impressionnante, son premier étage recèle des salles archéologiques concernant la Préhistoire, l'Égypte antique, le produit de plusieurs fouilles de l'époque gallo-romaine locale, des salles ethnologiques portant sur l'Afrique, l'Océanie, l'Annam et le Cambodge.

Durant l'après-midi, les participants furent accueillis au Service historique de la Marine par son conservateur, M. Gilles Désiré dit Gosset, pour écouter plusieurs communications. La première, présentée par M. Yves Loir, eut pour sujet : "Le *Redoutable* : premier S.N.L.E., un défi technologique de la guerre froide". Avec la découverte de la fission nucléaire et la réaction en chaîne par l'équipe de Frédéric Joliot-Curie, le gouvernement français prend pleinement conscience de son intérêt et pense déjà à son utilisation comme moyen de propulsion pour les sous-marins. Le second conflit mondial joint aux débuts de la guerre froide vont retarder la mise en œuvre d'une idée qui, contre les États-Unis, va faire progressivement son chemin. Le 26 décembre 1954, Pierre Mendès-France prend la décision de doter la France de sous-marin à propulsion nucléaire atomique et de l'arme nucléaire. Dès janvier 1955, l'ingénieur général Guntzberger présente deux projets : un premier portant sur un sous-marin mu par un réacteur à uranium naturel et eau lourde, le second, mu par un réacteur au plutonium ou à l'uranium enrichi. En 1959, Alain Poher, secrétaire d'État à la Marine impose le réacteur à uranium enrichi. En novembre, le Q 252 était mis en construction. Devenu le *Redoutable*, le premier S.N.L.E. français était lancé le 29 mars 1967 en présence du général de Gaulle.

La seconde communication fut l'occasion pour M. Didier Aumont de nous présenter le port de commerce de Cherbourg et ses activités. Port artificiel dont les derniers aménagements datent de 1980, le port de Cherbourg

est en constante évolution. Sa plus vieille darse, celle des Transatlantiques, retrouve sa place grâce à la multiplication des escales des navires de croisière. La deuxième darse est plus spécifiquement consacrée au trafic trans-Manche. Le tassement des passages constaté depuis les années 1996 est lié au départ de la Sténa et à l'ouverture de l'Eurotunnel. Malgré cela, Cherbourg résiste bien et devrait retrouver une dynamique par la multiplication des navires à grande vitesse. Par ailleurs l'arrivée de ce type de bâtiment est une chance pour l'industrie navale locale qui apparaît comme l'interlocuteur privilégié pour leur réparation et pour leur maintenance.

La dernière darse, celle des Flamands, est réservée aux activités traditionnelles, constituées majoritairement par le débarquement des automobiles Toyota et Suzuki. A cela viennent s'ajouter le nucléaire ainsi que le granit en provenance de l'Afrique du Sud. Toutes ces activités ont permis la création de près de 1 500 emplois. Malgré cela le port connaît des difficultés dues à la médiocrité de ses infrastructures terrestres qui pourront être réglées seulement par la mise à quatre voies de la R.N. 174 entre Carentan et Le Poteau, et par l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Mézidon et Tours.

Pourtant, il faut rester confiant : la C.C.I.C.C. investit massivement dans ce port d'intérêt national où la part du financement de l'État reste modeste. Cette confiance a permis la réalisation d'une nouvelle gare maritime, et surtout de promouvoir l'avenir à travers le projet *Fastship*. Ce projet prévoit la construction de navires à grande vitesse d'une nouvelle génération pour le transport ultra rapide de conteneurs. La position géographique de Cherbourg est le facteur essentiel d'un ensemble qui verrait 40 000 unités de 20 pieds transiter par une région qui y trouverait une activité susceptible de créer de nombreux emplois.

Plus loin dans le temps, M. Didier Gozard nous présenta les tribulations d'un caboteur de Saint-Valéry-sur-Somme, le *Machault* (1763-1765). Construit à Dieppe il fit plusieurs voyages en Méditerranée et un voyage en Louisiane avec une escale à Saint-Domingue. Trois mâts carré à l'équipage homogène, il est un exemple caractéristique de la navigation de son époque. Le voyage vers l'Amérique montre les excellentes capacités nautiques du capitaine, ainsi que ses talents commerciaux face aux colons aux faibles ressources en numéraire.

La dernière communication, faite par Mademoiselle Cécile Soret, nous permit d'approcher la question de la stérilité des ressources halieutiques en Manche au début du XIX^e siècle. En fait, le problème se pose de manière périodique. De plus, l'estimation en est délicate et elle fait appel à une ana-

lyse des observations et des acteurs. Dans ce cas il y a aussi des causes naturelles comme l'importance du chien de mer ainsi que la récolte du varech. Il y a encore la généralisation de l'usage du chalut, la multiplication des pêcheries, et enfin l'absence de toute réglementation depuis la disparition des amirautes. Il faut y ajouter par ailleurs la concurrence entre les pêcheurs de la côte du Calvados et ceux de Dieppe, compliquée par l'importation frauduleuse de poisson par ces derniers.

Eric BARRE

SÉMINAIRES

Ecole pratique des hautes études section des sciences historiques et philologiques

Année universitaire 1999-2000

Séminaire d'histoire maritime médiévale et moderne
Chargé de conférences : 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. Elaboration du *Nouveau Glossaire nautique* d'Augustin Jal (suite).

Le mercredi 25 novembre 1999 à 14 h. : M. Jean Boudriot : "Typologie des bâtiments de guerre en France (1650-1850)". Elaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

Le mercredi 15 décembre 1999 à 14 h. : Colonel Nied : "Les Navigations en Mer Rouge (depuis la reine de Saba jusqu'à Ferdinand de Lesseps)".
M. Alain Simon : "Construction traditionnelle d'un boutre à Bahrain".

Le mercredi 19 janvier 2000 à 14 h. : M. Virginie Serna : "La mise en place d'une documentation iconographique au Musée de la Marine (1943-1947) : pratique et théorie". Elaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

Le mercredi 23 février 2000 à 14 h. : M. Bernard Beauvois : "Echanges et transferts de technologie entre les marines allemandes et japonaises de 1919 à 1945". Elaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

Le mercredi 15 mars 2000 à 14 h. : Débats autour de l'élaboration d'une grille d'analyse de l'image du navire, animés par Ch. Villain-Gandossi, J. Boudriot, E. Rieth, en relation avec des articles du *Nouveau Glossaire nautique*.

Le mercredi 19 avril 2000 à 14 heures : M. Daniel David : « Une contribution française au développement des premiers sous-marins : le bronze Roma et le motezur Sabathé (1890-1910) ». Elaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

Le mercredi 17 mai 2000 à 14 heures : M. Patrick Villiers : « Une source mal connue pour l'histoire des corsaires dunkerquois espagnols : les papiers du greffier Pennincq (c. 1620-1635). M. Olivier Raveux : « Les sources de la construction mécanique et navale à Marseille au XIX^e siècle. »

Le mercredi 21 juin 2000 à 14 heures : Mme Carpine-Lancré : « Les ressources documentaires et archivistiques du Musée océanographique de Monaco ». Elaboration du *Nouveau Glossaire nautique*.

Exceptionnellement, durant cette année universitaire, les séances se tiendront au Centre Albert Châtelet, 4-6 rue Jean Calvin, 75005 (métro Censier-Daubenton).

Institut catholique de Paris Faculté des Lettres

Année universitaire 1999-2000

Journée d'études du Centre franco-ibéro-américain
d'histoire maritime (CEFIAHMAR)

Mardi 23 novembre 1999 : "La présence française sur la côte colombienne pendant les guerres d'indépendance", par Mme Christiane Laffite, maître de conférences à l'université de Paris IV-Sorbonne.

« Le général San Martin d'un continent à l'autre : histoire et mémoire », par M. Philippe Raxhon, professeur à l'université de Liège.

Mardi 22 février 2000 : "La redéfinition de la Mission au XVII^e siècle : un texte fondamental, les Instructions aux Missionnaires de la

Propaganda Fide", par Mme Catherine Marin, docteur en Histoire, chargée de cours à la faculté des Lettres de l'Institut catholique de Paris.

« Des religieuses entre Terre et Mer : la Congrégation Saint Joseph de Cluny en Amérique dans la première moitié du XIX^e siècle », par Mme Pascale Cornuel, agrégée de l'Université.

Lundi 20 mars 2000 : "Un flibustier français à l'assaut des côtes du Pacifique : Raveneau de Lussan (1683-1686), par M. Patrick Villiers, professeur à l'université du Littoral.

« Le négoce maritime aux Antilles dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, par M. Paul Butel, professeur émérite à l'université Michel de Montaigne-Bordeaux III.

Les conférences se déroulent de 17 à 19 h., dans la salle des Actes de l'Institut catholique.

Ecole des Hautes Etudes en Sciences sociales
Séminaire « Stratégie navale et géopolitique »
Alain Guillermin

La Chine maritime

Dans le cadre du futur challenge entre l'actuel « Maître de la mer », les USA, et l'actuel « Maître de la Terre », la masse continentale chinoise, nous étudierons la volonté prioritaire que celle-ci a de se doter d'une flotte de haute mer. Cette opposition entre masse continentale et ouverture maritime trouve en fait son origine dans toute l'histoire de la Chine que nous essaierons d'appréhender d'un point de vue maritime : commençant d'abord par la formation de la Chine autour du Yangxi au IV^e av. J. C. Cette voie fluviale irrigant en profondeur le territoire pour s'ouvrir sur la mer, constitue encore de nos jours un de ses axes essentiel.

La Chine maritime se développera ensuite jusqu'à l'époque des Song (à partir du XI^e siècle)- qui voit croître la marine chinoise comme la plus grande puissance navale, commerciale et militaire du monde. Les Mongols (1271-1368) prendront la place des Song, ce qui les entraînera dans de grandes expéditions coloniales victorieuses contre la Corée

- mais qui aboutira à leurs échecs à Java, en Annam, mais surtout au Japon que nous étudierons particulièrement.

Après le chant du cygne de Yongle (début du XV^e siècle) qui dominait l'océan Indien, la marine de haute mer fut interdite en Chine.

De nos jours la RPC tente par tous les moyens d'avoir une grande marine moderne. Avec la disparition de la flotte soviétique, elle est devenue le challenger des USA.

Toutes les activités maritimes aussi bien historiques que contemporaines concourant à la compréhension du phénomène pourront être présentées.

Conférences les 1^{er} et 3^e jeudis du mois, de 16 h. à 18 h., salle de cours, 3^e étage, 10, rue Monsieur-le-Prince 75006 Paris.

Pour tout renseignement :

Alain Guillermin 30, avenue René-Coty 75014 Paris. Tél : 01 43 35 52 43

DEMANDES D'INFORMATIONS

M. Ph. Maulvault, responsable de l'association "**Un bateau pour la Douane**", qui s'attache à la préservation de la vedette garde-côtes des Affaires maritimes *Coriandre*, envisage une étude plus générale sur l'histoire de cette administration. Il sollicite l'aide des membres de la C.F.H.M. qui pourraient lui fournir des informations.

S'adresser à : M. Philippe Maulvault, Association "Un bateau pour la Douane", 38, rue Pierre Loti 91330 Yerres.

M. F. Willmann, président de l'association "**Un bateau pour Bordeaux**", voudrait lancer la réalisation sur les quais de la Garonne, à Bordeaux, d'une réplique d'un bâtiment ancien construit dans ce port à la fin du XVIII^e siècle ou au début du XIX^e siècle. Il demande l'aide des membres de la commission qui pourraient lui fournir des conseils.

S'adresser à : M. Franck Willmann, 1, allée Marguerite, 33148 Taussat.

ANNUAIRE

Additif à l'Annuaire des membres paru dans notre numéro 139

LE MARANT de Kerdaniel

(Pierre-Loïc)

Ingénieur

2, rue du Commandeur
75014 Paris

MOUNIER-KUHN (Alain)

54, chaussée de l'Avant-Pays
62170 Saint-Josse-sur-Mer

PAINELLI (Josette)

Responsable Affaires culturelles, Mairie
de Saint-Tropez

Lou Caradou
Avenue Docteur-Pardigon
83240 Cavalaire-sur-Mer

PERNET (Carole)

Documentaliste

76, rue de Lille
62200 Boulogne-sur-Mer

PLESSIX-BUISSET (Christiane)

Université de Rennes I

9, rue Jean Macé
35042 Rennes Cedex

RIGAUD (Philippe)

Chargé d'études (AFAN)

8, rue L.- Bonnement
13200 Arles

VIGNE (Jauffrey)

Etudiant

225, allée du Promontoire
62152 Hardelot

Achévé d'imprimer
sur les presses de SPM

34, rue Jacques-Louvel-Tessier
75010 Paris

Dépôt légal IV^e trimestre 1999

Commission française d'histoire maritime

fondée en 1979

Bulletin d'adhésion ou de réadhésion 2000

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

NOTA : dans l'hypothèse où la fusion projetée entre la CFHM et le CDHM se trouvait adoptée, la cotisation versée au titre de la CFHM pour l'année 2000 serait valable au titre de la Société française d'histoire maritime pour cette même année.

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

PUBLICATIONS
Livres et revues reçus
Comptes rendus

AGENDA

DELEGATIONS REGIONALES
Bretagne, Manche-Mer du Nord, Normandie

SEMINAIRES
Ecole pratique des Hautes Etudes
(IV^e section)
Institut catholique de Paris
(Faculté des Lettres)
Ecole des Hautes Etudes
en Sciences sociales

DEMANDES D'INFORMATIONS

ANNUAIRE
(suite)

Prix: 50 F

ISSN 0243-6671