

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME

Fondée en 1979

**PUBLICATION DE LA
SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME**

**Association d'intérêt général à caractère culturel,
issue de la fusion du Comité de Documentation Historique
de la Marine et de la Commission Française d'Histoire Maritime.**

**Placée sous le patronage de l'UNESCO, du Conseil international
de la Philosophie et des Sciences humaines, du Comité international
des Sciences historiques et de la Commission Internationale d'Histoire Maritime.**

**Siège social :
Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine
B. P. 8
00300 ARMÉES**

N° 63, novembre 2007

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME



*Le hurlement des loups,
Le grondement d'une mer déchaînée,
Sont des moments d'éternité
Dont l'homme ne saisit qu'une parcelle...*

William BLAKE

PARIS
n° 63

I N F O R M A T I O N S P R A T I Q U E S

Siège social

La correspondance générale doit être adressée au Siège social
de la Société Française d'Histoire Maritime (SFHM)
Celui-ci est hébergé par le Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine
(CESM) à l'École militaire, 21 place Joffre, Paris 7^{ème}.
Son adresse postale doit être impérativement libellée comme suit :
Société Française d'Histoire Maritime
c/o CESM – BP 8
00300 ARMÉES

Correspondance générale

La correspondance générale doit être envoyée au secrétaire général, à l'adresse du siège de la Société.

Adhésion – renouvellement d'adhésion

Toutes les correspondances financières (et notamment les chèques) doivent être adressées au trésorier : M. Patrick VILLIERS – 70, rue des Carmes, 45000 ORLÉANS

Chronique d'Histoire maritime

Le courrier électronique concernant les articles à publier dans la *Chronique d'Histoire maritime* (communications, comptes rendus, Au hasard des lectures, revues reçues, anniversaires, questions-réponses, nouvelles, Quoi de neuf sur l'Internet, séminaires/colloques/conférences/soutenances, doit être adressé, **sous fichiers Outlook, disquette ou CD numérisés PC sous Word** :

- par Internet (e-mail) à l'adresse : jmvh44@wanadoo.fr
- par voie postale – disquette formatée ou CD en bon état – à M. Jean-Marc VAN HILLE, 23 avenue du Parc de Procé, 44100 NANTES.

Les membres du Conseil d'administration constituent le comité de lecture.

Les textes non insérés ne sont pas rendus. Les textes publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Ceux-ci acceptent qu'ils soient reproduits, en tout ou partie, sur le site Internet de la SFHM ou tout autre site qui pourrait l'héberger.

Site Internet : <http://www.sfhm.asso.fr>

Anciens présidents du CDHM

1958-1971	:	professeur André Reussner
1971-1985	:	amiral Jean Cornuault
1985-1991	:	amiral Maurice Dupont
1991-2000	:	Etienne Taillemite, Inspecteur général des Archives de France

Anciens présidents de la CFHM

1980-1981	:	amiral Sabatier de Lachadenède (+)
1981-1983	:	Etienne Taillemite
1984-1985	:	professeur Jean-Louis Miège
1986-1989	:	Ulane Bonnel (+), rédacteur en chef, fondateur de la <i>Chronique</i>
1990-1991	:	Hervé Coutau-Bégarie
1991-1995	:	contre-amiral Jacques Chatelle
1995-2000	:	professeur Philippe Haudrère

2000-2004 (**SFHM**) : professeur Michel Vergé-Franceschi

Conseil d'administration

Président	:	Contre-amiral (2S) Jacques Chatelle
Vice-présidents	:	Christiane Villain-Gandossi Raymonde Litalien
Secrétaire général	:	Jean Ceccarelli
Secrétaire général adj.:	:	Yves Boyer-Vidal
Trésorier	:	Patrick Villiers
Administrateurs	:	Roberto Barazzutti, Jean-Noël Beverini, Gilbert Buti, Raymond Kerverdo, David Plouviez, Christian Pfister.

Délégués régionaux :

- Alexandre Fernandez (Aquitaine)
- François-Emmanuel Brézet (Île de France)
- Contre-amiral (2S) Jean-Yves Nerzic (Bretagne)
- Christian Pfister (Nord/Pas-de-Calais)
- Gilbert Buti (Méditerranée)
- Eric Barré (Normandie)
- Mathias Tranchant (Aunis-Poitou-Saintonge)
- Bruno Kissoun (Guadeloupe)

S O M M A I R E

Le mot du président.....	6
Nos délégations nous communiquent.....	8
Communications – 1. Histoire navale	
<i>L’amiral de la Flotte Provo Wallis, par André DI RÉ.....</i>	<i>11</i>
<i>Michel Pacha, par André RAMPAL.....</i>	<i>21</i>
<i>Marin de métier, magnat des mers, pacha ottoman, par Jean CECCARELLI.....</i>	<i>28</i>
<i>L’évacuation de la British Expeditionary Force, par le CV Claude HUAN.....</i>	<i>36</i>
Communications – 2. Histoire économique et sociale	
<i>De l’apprentissage de la conduite des navires (2) par Jacques DECENCIÈRE.....</i>	<i>50</i>
<i>Joseph Vernet et Toulon, par Jean-Marie HUILLE.....</i>	<i>60</i>
<i>Navires étranges au XIX^e siècle, par Jean CECCARELLI.....</i>	<i>76</i>
<i>Un projet de règlement concernant la malfaçon, Par Jean-Louis CORTÈS.....</i>	<i>82</i>
Comptes-rendus de lecture.....	88
Nouveaux instruments de recherche.....	98
Revue reçues.....	98
Nouvelles brèves.....	101
Quelques anniversaires.....	107
Séminaires, colloques, conférences etc.....	114
Bulletin d’adhésion.....	121

LE MOT DU PRÉSIDENT

Mes chers amis,

Contre-amiral (2S) Jacques Chatelle
Président

NOS DÉLÉGATIONS NOUS COMMUNIQUENT

ÎLE DE FRANCE

RÉUNIONS 2007 – 2008

Jeudi 25 octobre : Jean Ceccarelli, La Marine royale italienne de 1860 à 1918,

Jeudi 22 novembre : Martin Motte, Les idées géopolitiques de l'amiral Aube,

Jeudi 13 décembre : Jean Martinant de Préneuf, Formation morale et tradition à l'Ecole navale jusqu'en 1939,

Jeudi 17 janvier 2008 : Etienne Taillemite, L'amiral Henry Nomy et la difficile renaissance de la Marine française de 1951 à 1960,

Jeudi 14 février : Emilie d'Orgeix, Les « Ingénieurs du Roy » envoyés dans les colonies au dix-septième et au dix-huitième siècle,

Jeudi 13 mars : Bernard Beau de Loménie, Beaumarchais et la guerre d'Indépendance américaine,

Jeudi 3 avril : Jean Besançon, Un transport de troupes de légende, le paquebot *Île-de-France*,

Jeudi 15 mai : Philippe Henrat, Un soldat dans la guerre d'Indépendance américaine, le journal du marquis de Bouillé, gouverneur des Iles du Vent (1777 – 1783),

Jeudi 12 juin : Claude Huan, Les concepts de développement et d'emploi du sous-marin dans la Marine française avant la Première Guerre mondiale.

Les réunions se tiendront de 16 heures à 18 heures à l'auditorium du Musée de la Marine (entrée jardin du Trocadéro par la porte de la conservation.

Le délégué pour l'Île-de-France
François-Emmanuel BRÉZET

NORD PAS-DE-CALAIS

Dans le cadre de l'année Vauban, s'est tenu à Dunkerque le 6 octobre 2007, le colloque *Vauban et son temps*, organisé par la délégation SFHM Nord-Pas-de-Calais, le Centre de recherches atlantique et littorale de l'ULCO et la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie. Ce colloque qui s'est tenu dans le magnifique cadre de la salle Vauban dans la mairie de Dunkerque sera mis en ligne sur le site de l'ULCO, l'université du Littoral côte d'Opale.

Pour voir et écouter ce colloque aller sur le site <http://www.univ-litoral.fr>, puis sur *Recherches*, puis sur *Événements scientifiques*. On y trouve déjà le colloque *Jean Bart et son temps* dont on peut voir et écouter les 17 communications en utilisant le logiciel *Real Player*.

Patrick VILLIERS

NORMANDIE

Le musée Quesnel-Morinière de Coutances a présenté, du 13 juillet au 14 octobre 2007, une exposition de documents originaux *Le Capitaine Bravoure : Jean Lhermitte (1766-1826)*. Maquettes de navires, tableaux de combats navals, cartes géographiques anciennes, instruments de navigation, armes, lettres autographes reconstituent la carrière de ce marin d'exception. D'abord embarqué sur un corsaire granvillais, il sillonne toutes les mers du monde pour le compte du Royaume, de la République et de l'Empire, jusqu'à sa dernière fonction de préfet maritime de Toulon.

L'éventail et la qualité des pièces originales, présentées selon une excellente muséographie, en font une éloquente exposition sur l'histoire d'un demi-siècle de transformation de l'activité maritime. Un catalogue et des feuillets pédagogiques accompagnent l'exposition.

BRETAGNE

SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, DÉPARTEMENT MARINE A BREST

D'après une information publiée dans la presse brestoise, le Service historique de la Marine de Brest fermerait ses portes, sur décision ministérielle. Les archives antérieures à 1945 seraient transférées à Lorient et/ou à Rochefort, la bibliothèque vraisemblablement à Paris.

Les chercheurs bretons, les étudiants et les enseignants du département d'histoire de l'UBO se mobilisent pour empêcher ce transfert. Ils déplorent le départ annoncé, d'ici 3 ans, de cette importante partie du patrimoine présent à Brest depuis plus de 250 ans.

MÉDITERRANÉE

CARTOTHÈQUE MÉDITERRANÉENNE

La cartothèque méditerranéenne est un programme de documentation cartographique développé par la Maison méditerranéenne des sciences de l'homme (MMSH, UMS du CNRS) d'Aix-en-Provence.

À travers un site web (<http://cartomed.mmsh.univ-aix.fr>) et la publication de DVD, ce programme propose :

- un répertoire des documents publiés,
- un catalogue collectif pour un réseau ouvert de partenaires,
- des reproductions.

Ce programme est tout d'abord consacré aux documents composés en séries, leur présentation est organisée de manière à en faciliter la recherche à travers une interface graphique et des tableaux d'assemblage.

La masse documentaire est considérable et très dispersée à travers de nombreuses collections ; malgré le soutien de plusieurs établissements tels que la BNF et l'IGN, son traitement dépasse les moyens matériels et humains du programme. Pour cette raison, nous faisons appel aux sociétés savantes dont les membres sont souvent les meilleurs connaisseurs des fonds documentaires spécialisés. Les cartes et plans hydrographiques constituent actuellement le parent pauvre du programme. Ces documents se comptent par milliers, ils sont cependant très mal connus ; il ne semble pas en exister de base de données.

Ainsi, la cartotheque méditerranéenne lance un appel aux membres de la Société française d'histoire maritime qui, de près ou de loin, s'intéressent à la cartographie marine en Méditerranée ; il s'agit, dans un premier temps, de recenser les savoirs des uns et des autres et de réfléchir ensemble à la meilleure manière de les partager. Merci de bien vouloir contacter Jean-Luc Arnaud, MMSH, 5, rue du Château-de-l'Horloge, 13 100 Aix-en-Provence.

jlarnaud@mmsh.univ-aix.fr – 04 42 52 40 47 – <http://cartomed.mmsh.univ-aix.fr>

Gilbert BUTI
Délégué SFHM Méditerranée

COMMUNICATIONS

1. HISTOIRE NAVALE

L'AMIRAL DE LA FLOTTE PROVO WALLIS (1791-1892) COMMANDANT EN CHEF DE LA ROYAL NAVY À 100 ANS par André DI RÉ

La Royal Navy connut au XIX^e siècle nombre d'officiers généraux mais seule une petite minorité connut la gloire et la reconnaissance publiques : les Jervis¹, Duncan, Saumarez², Pellew furent plus des exceptions que la règle. Non, tout officier de la *Royal Navy* triomphante des années 1793-1815 ne fut pas nécessairement un héros national couvert de gloire : beaucoup eurent des carrières peu passionnantes et firent leur devoir avec abnégation, dans l'anonymat des escortes de convois ou des longues et ennuyeuses croisières de blocus.

Provo Wallis que nous présentons ici peut être considéré comme plus représentatif de la masse des officiers généraux de la Royal Navy du XIX^e siècle, que les grands noms célèbres. Si sa carrière peut être considérée comme exceptionnelle, c'est qu'il est celui qui fut le plus longtemps en service actif de toute

¹ [n.d.l.r.] John Jervis, comte de St Vincent (1735-1823). Bien que n'ayant aucune ascendance familiale dans la marine, il fut considéré comme l'un des plus valeureux précurseurs de Nelson. Il s'enfuit de l'école à 13 ans pour embarquer clandestinement et un an plus tard s'engagea dans la *Royal Navy*. Il servit sous Boscawen et Hawke et participa aux combats de Quiberon en 1759 comme lieutenant. En 1797 il se couvrit de gloire à la bataille du Cap St Vincent, eut à mater diverses mutineries ce qui lui valut le commandement de la flotte de la Manche en 1800. La démission de William Pitt un an plus tard le vit nommer Premier Lord de l'Amirauté. Nelson le considérait comme « le plus compétent des officiers de marine, le meilleur et le plus fidèle des amis » (Source : P.K. Crimmin, in *Precursors of Nelson*, Editions Peter Le Fevre et Richard Harding, 2000).

² [n.d.l.r.] Né à St Peter Port le 11 mars 1757. Lieutenant sur le HMS *Bristol* en 1775. Participe à l'attaque du Fort Sullivan le 28 juin 1776, pendant la guerre d'Amérique. Obtient son premier commandement sur le HMS *Spitfire* le 17 février 1778. Retour à Guernesey en 1779. Participe à la bataille du Dogger Bank en 1781 à bord du HMS *Fortitude*. Commande le HMS *Tisiphone* le 23 août 1781 puis le HMS *Russell* de 74. Est à la bataille des Saintes le 12 avril 1782 dans l'escadre de l'amiral Hood, et participe à la prise du *Ville de Paris*. Il est présenté à Louis XVI en 1784 à Cherbourg. Commande le HMS *Crescent* de 36 en 1793. Participe à la bataille du Cap Saint Vincent le 14 février 1797 puis à celle d'Aboukir le 2 août 1798, à bord du HMS *Orion*. Commande le HMS *Caesar* en 1800 lors du blocus de la flotte française devant Brest.

Contre-amiral en 1801, il est à la bataille d'Algesiras. Après la Paix d'Amiens, il protège les îles anglo-normandes de l'invasion française. Il attaque des vaisseaux français devant Granville en 1807. Il meurt à Guernesey en 1836. On peut y visiter sa maison et ses jardins (Source : musée de Guernesey).

l'histoire de la marine anglaise. Mais c'est le sort, et non le talent, qui voulut qu'il fut pendant 15 ans le plus haut gradé et le chef officiel de la *Royal Navy* : c'est aux seuls charmes fastidieux de l'avancement à l'ancienneté et à sa longévité exceptionnelle qu'il eut cet honneur.

Le récit de sa vie met en évidence un aspect peu connu de la marine anglaise, beaucoup moins héroïque que les fracas de Trafalgar et Aboukir, mais fait de principes désuets appliqués jusqu'au temps de la Reine Victoria

- Un engagement à 4 ans et 8 mois !

Né en 1791, fils du directeur (fonctionnaire civil) de l'arsenal de Halifax, Provo Wallis a son nom inscrit officiellement sur un rôle d'équipage pour la première fois en 1795, à l'âge de 4 ans et 8 mois... Certes, la pratique consistant à enrôler des mousses à l'âge de 7 ou 8 ans était courante mais des quasi-nourrissons, cela peut sembler tout de même quelque peu excessif. Nous pouvons être rassurés toutefois : non, la *Royal Navy* n'était pas censée enrôler des enfants de quatre ans et elle ne le faisait pas dans la réalité, mais c'était une pratique tout à fait courante qu'un capitaine complaisant accepte d'inscrire sur son rôle - et au passage d'empocher éventuellement la très modeste solde correspondante - même en trichant sur l'âge de l'inscrit, le fils de tel ou tel parent ou personnage auquel il devait un service ou dont il souhaitait s'attirer les bonnes grâces, comme par exemple le directeur de l'arsenal... Quel était l'intérêt pour le très jeune concerné ou sa famille ? Celui d'acquérir de l'ancienneté à bon compte. On sait que même un Nelson fut ainsi inscrit fictivement sur des rôles, et que lui-même « enrôla » ainsi des enfants sur les bâtiments qu'il commanda : c'était une pratique bien connue et sur laquelle l'Amirauté fermait les yeux.

Donc, Provo Wallis commença à acquérir de « l'ancienneté » et « des jours de navigation » à 4 ans et 8 mois en 1795, sur la frégate *l'Oiseau* puis la frégate *Prévoyante*, le vaisseau *Asia* et enfin la frégate *Cleopatra* ; on ne sait pas exactement quand il mit réellement le pied sur un bateau pour la première fois : lui-même avoua beaucoup plus tard ne l'avoir fait qu'à 9 ans en 1800, sur la *Cleopatra*, mais beaucoup de biographes pensent que ce serait seulement en 1804, sur ce même bâtiment où il était déjà inscrit depuis plusieurs années, soit à 13 ans, âge d'incorporation classique pour un futur officier. Son « temps de mer » lui permit toutefois d'être aussitôt considéré comme aspirant, tout en ayant acquis un certain niveau d'éducation à terre.

- Un premier combat à 14 ans

Donc midship sur la frégate *Cleopatra*, il va rapidement connaître son baptême du feu, et pas de façon fictive ! En effet en février 1805, croisant à destination des Antilles, la *Cleopatra*, armée de 38 canons, aperçoit une frégate lourde, la *Ville de Milan* de 46 canons, qui fait mine de s'enfuir ; en fait, rassurons notre amour propre : la frégate française est chargée de dépêches et rapports extrêmement urgents et son capitaine a ordre de ne détourner sa route sous aucun prétexte. Le capitaine de la *Cleopatra*, Sir Laurie Bart, n'a jamais eu froid aux yeux, et sûr des capacités de sa

frégate et de son équipage bien entraîné décide de donner aussitôt la chasse à ce français, si ce n'est couard, tout au moins bien timoré.

Après 30 heures de chasse, la *Cleopatra* finit par gagner sur son adversaire et des bordées vigoureuses sont échangées. Pour une fois, les canonnières français semblent avoir été plus efficaces qu'à leur triste accoutumée et la mâture de la *Cleopatra* est presque entièrement détruite. Les Français cherchent à monter à l'abordage mais les terribles caronades de la frégate anglaise font des ravages dans son équipe d'abordage massée sur les gaillards. Ils sont repoussés. Mais une dernière bordée pulvérise la barre et la *Cleopatra* devient ingouvernable. Sauf à laisser massacrer son équipage alors qu'il n'y a plus aucune chance de victoire, Sir Laurie doit se résoudre à amener son pavillon et à remettre son épée au second lieutenant de la *Ville de Milan*, le capitaine Renaud ayant été tué et son second gravement blessé. La *Cleopatra* a 22 morts et 36 blessés sur un équipage de moins de 200 hommes, les Français beaucoup plus (les pertes n'ont pas été recensées) mais sur un équipage de 320. Voilà, après quelques mois de mer, Provo Wallis est prisonnier de guerre.

- Prisonnier six jours

La *Ville de Milan* prenant en remorque la *Cleopatra* n'a pas le choix cette fois : elle doit bel et bien rebrousser chemin, conduire sa prise dans un port ami et surtout réparer sa propre mâture, son gréement, et même sa coque bien endommagés : l'équipage ne cesse d'actionner les pompes. Elle marche à allure très réduite lorsqu'elle rencontre quelques jours après le combat le *Leander*, cette fois un vaisseau de 64 canons qui fond sur elle ; deux bordées pour l'honneur et cette fois c'est la *Ville de Milan* qui doit amener son pavillon. La *Cleopatra* n'aura pas appartenu longtemps à la marine impériale... Et voilà notre aspirant de nouveau libre mais sa frégate n'est plus en état de naviguer.

- Un naufrage par maladresse

La Royal Navy est très active dans les Antilles où en revanche la présence française est peu à peu rognée. Le besoin en marins est constant et Promo Wallis va servir dans les années qui suivent sur une série de petits bâtiments, sloops, cutters, bricks : cette fois c'est une vraie expérience qu'il acquiert, rien de tel que ces petites unités pour apprendre le métier. Ayant officiellement largement ses nécessaires dix ans de service, il est promu, après l'examen réglementaire³, lieutenant, et affecté sur le brick le *Curieux*. Mais en novembre 1809 le *Curieux*, dont le capitaine ne semble pas avoir été très bon manœuvrier, s'échoue sur les côtes de la Guadeloupe. Le brick est perdu et son capitaine incompétent, jugé seul responsable, est exclu de la Royal Navy par le Conseil de guerre.

³ Les aspirants, lorsqu'ils avaient acquis une ancienneté suffisante, pouvaient se présenter, sur accord de leur capitaine, à un examen devant un jury composé de trois capitaines de vaisseaux qui les interrogeaient sur leurs connaissances théoriques ou pratiques. Ces examens ne se tenaient pas seulement en Angleterre mais aussi dans tout port, même au bout du monde, où mouillait une escadre. Le fréquent arbitraire de ces jurys était bien connu. C'était le seul grade soumis à une telle procédure.

Enfin, en décembre 1811, il est affecté comme second lieutenant sur la frégate la *Shannon* alors que la guerre est déclarée avec les Etats-Unis.

- Un second combat et un premier (bref) commandement

En juin 1813, la *Shannon* (capitaine Broke) croise au large de Boston où trois des redoutables frégates lourdes américaines de 48 canons qui mènent la vie dure à la Royal Navy depuis un an sont en rade. Dans la première année de guerre, elles se sont emparé de trois frégates et de cinq corvettes anglaises, ce qui a provoqué un véritable traumatisme tant dans les états majors que dans l'opinion publique anglaise peu habitués à une confrontation avec un adversaire capable de faire au moins jeu égal voire supérieur dans les combats individuels⁴, alors que la Royal Navy a presque éradiqué des mers toutes les autres marines à laquelle elle est opposée : française, hollandaise, espagnole, danoise et même turque. Broke n'est pas un type d'officier à se laisser impressionner par les échecs de ses collègues et attend de pied ferme.

Deux frégates américaines gagnent le large à la nuit en évitant l'affrontement pour rejoindre leurs zones plus au Sud. Toutefois la *Chesapeake* qui doit compléter son équipage reste à Boston encore quelques jours. S'impatientant, le capitaine Broke dans un style digne de l'Iliade ou des romans de chevalerie, fait parvenir au capitaine Lawrence de la frégate américaine une lettre élégante lui lançant un défi et proposant de le rencontrer en pleine mer.

En fait - tant pis pour la beauté du geste - la *Chesapeake* dont l'équipage est enfin complet quitte son mouillage avant réception de la lettre et cherche à gagner le large au plus vite. La *Shannon* se lance immédiatement en chasse.

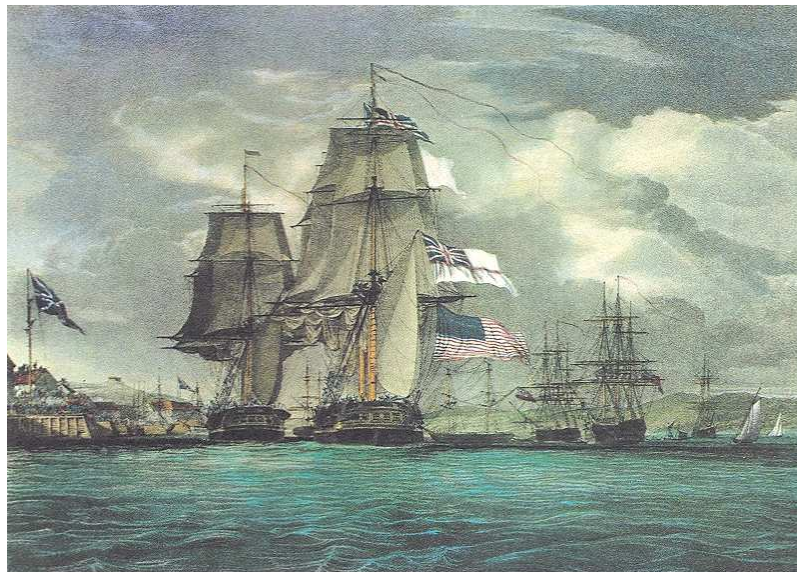
Broke rompt alors avec la tactique habituelle de la *Royal Navy* du duel d'artillerie, si redoutable contre les bâtiments français⁵, mais qui s'est avérée trop risquée contre les frégates américaines dont les canonnières sont bien entraînés, et fonce droit sur la *Chesapeake* à la recherche de l'abordage. Surpris par ce comportement inhabituel, le capitaine Lawrence ne parvient pas à éviter l'approche

⁴ Il n'est pas question de combats d'escadres dans cette guerre car la marine américaine ne dispose pratiquement pas de vaisseaux de ligne, en revanche elle dispose de 6 puissantes frégates lourdes de construction et de puissance de feu remarquables ; elle recourt aussi largement au service de multiples unités corsaires dont bon nombre de français qui trouvent les eaux nord américaines plus propices à leur activité alors que les mers d'Europe sont devenues trop dangereuses pour eux. Pour sa part la *Royal Navy* préfère conserver ses vaisseaux pour le blocus des côtes de France et l'occupation de la Méditerranée plutôt que de distraire des unités pour le conflit périphérique en Amérique. Cette guerre de 1812 à 1815 sera essentiellement une guerre de frégates, corvettes et petites unités.

⁵ Les Anglais depuis vingt ans s'efforçaient d'éviter les attaques à l'abordage dans les affrontements avec les bâtiments français car c'était la seule forme de combat où ces derniers, souvent mauvais canonnières, pouvaient éventuellement prétendre faire jeu égal : si d'aventure le duel d'artillerie tournait à l'avantage du bâtiment français, les capitaines anglais préféraient rompre, plutôt que de courir le risque d'une lutte corps à corps, les équipages français étant pour des bâtiments de tonnage et d'artillerie similaires, systématiquement plus nombreux de 30 à 40% que leurs homologues anglais.

de la *Shannon* dont l'équipage lance des grappins et arrime les deux bâtiments bord à bord. Les fusiliers de la *Shannon* et ses *caronades* font des ravages sur le pont de la *Chesapeake*. Le capitaine Lawrence et plusieurs de ses officiers sont déjà morts lorsque la première vague d'assaut anglaise prend pied sur le pont de la frégate américaine dont une bonne partie de l'équipage court se réfugier à l'intérieur⁶. Le pont est presque vide, à l'exception de quelques courageux qui tentent de résister dans le désordre. Le second de la *Shannon* a été abattu par un fusilier lors de l'approche et le capitaine Broke sérieusement blessé au moment de l'assaut. C'est donc le second lieutenant, Provo Wallis qui reçoit la reddition et décide de rejoindre Halifax. Il est de fait « acting captain », c'est-à-dire capitaine par intérim, pendant les six jours nécessaires au trajet avec les deux frégates. Ces six jours de commandement auront une importance considérable bien des années plus tard dans sa carrière ; nous y reviendrons.

A Halifax, il est accueilli en héros, les humiliations infligées par ces rustres d'ex-coloniaux américains semblent effacées d'un coup et cette victoire de la *Shannon* aura un grand retentissement en Angleterre, aux Communes comme à la Chambre des Lords. Aussitôt, le lieutenant Wallis est promu « commander », l'équivalent de capitaine de corvette, le grade intermédiaire entre celui de lieutenant et de « post captain⁷ ». Le grade de *commander* est celui qui permet à un jeune officier de commander de petites unités : il a droit à une épauvette (les *post captains* en ont deux).



**L'heure de gloire de Provo Wallis : la *Shannon* et la *Chesapeake* arrivent à Halifax
(Tous droits réservés)**

⁶ Le conseil de guerre américain sanctionnera un lieutenant et un aspirant pour n'avoir pas su contrôler leurs hommes et s'être joints à la panique ; en revanche il décidera de ne pas sanctionner les hommes du rang qui ont refusé le combat car les officiers et maîtres les connaissaient trop peu pour être en mesure d'identifier ceux qui avaient fait preuve de lâcheté : c'est une confirmation de ce que la *Chesapeake* venait d'être ré-amarinée et que son équipage manquait totalement d'entraînement et de cohésion.

⁷ Capitaine de vaisseau

- Un vrai commandement mais de courte durée

Comme le veut son grade, le commandement d'un brick de 14 canons, le *Snipe*, lui est confié : il est alors « master and commander » selon la formule consacrée. Faute « d'intérêt⁸ », c'est-à-dire d'appuis influents, il n'a plus qu'à accomplir une autre action d'éclat pour enfin atteindre le grade beaucoup plus prestigieux de « post captain ». Il opère dans les eaux nord américaines et fait un certain nombre de petites prises marchandes, la routine. Mais un mauvais sort se jette sur les centaines de jeunes officiers de la *Royal Navy* en 1815 : la paix est faite avec tous les ennemis de l'Angleterre, même la France et, dans la foulée, les Etats-Unis. C'est dramatique pour beaucoup : la flotte anglaise est mise sur le pied de paix et ce sont des centaines de bâtiments, gros ou petits qui, désarmés, sont mis en réserve. Une foule d'officiers - les effectifs de la *Royal Navy* sont en 1815 les plus importants qu'elle ait jamais connus - se retrouvent à terre, sans affectation, en demi-solde⁹. Provo Wallis est un commandeur à terre ; heureusement sa part sur la prise de la *Chesapeake*, royalement acquise par l'Amirauté, lui assure un petit capital.

- Un capitaine à terre

Le séjour à terre va durer, bien qu'en 1819 il soit promu capitaine de vaisseau, mais les possibilités d'embarquement sont rares et des centaines de capitaines et de commandeurs « sur le sable » harcèlent les autorités pour obtenir le commandement auquel leur grade donne en principe vocation. Ce n'est qu'en 1824 que Wallis est enfin nommé au commandement d'une simple frégate de 28 canons - on ne peut lui confier plus petit compte tenu de son grade - la *Niemen*. C'est un bâtiment bien vieillissant et dès 1826, elle est mise en réserve. Le voici de nouveau à terre, sans affectation. Il faudra 12 ans avant qu'il en reçoive enfin une nouvelle en 1838 : le *Madagascar* de 48 canons. Il n'y restera qu'un an.

En 1841, c'est un modeste vaisseau de 50 canons qui lui est confié, le *Warspite*. Il y sert en Méditerranée jusqu'à 1845.

A part ces trois périodes de commandement, il passe le reste des 32 ans où il sera dans le grade de capitaine de vaisseau, à terre, sans affectation.

⁸ Ce terme « interest » est la formule très britannique, très « politiquement correcte », consacrée dans la *Royal Navy*, pour désigner en fait le favoritisme, le clientélisme et la faveur des puissants, en clair le « piston » : les relations familiales ou personnelles, le patronage d'un personnage important, membre de l'Amirauté ou amiral auprès duquel on a servi lorsqu'il était capitaine, voire d'un parlementaire, ou d'un ministre, étaient un facteur essentiel de promotion dans les grades d'officiers jusqu'à celui de capitaine de vaisseau. Notons que les succès de la marine anglaise ont prouvé que cette pratique discutable n'était pas nécessairement contraire à la sélection des talents...

⁹ Cette formule traditionnelle de « demi-solde » est trompeuse : elle se limitait pour un officier à 40% du traitement qu'il aurait perçu embarqué en période de guerre.

- Un contre-amiral en mer... un an

Il doit attendre que l'ancienneté lui permette de recevoir une promotion : en effet, si les grades de lieutenant, de commander et de capitaine de vaisseau sont attribués au mérite, le plus souvent aidé par la faveur, les promotions au-delà ne se font plus qu'en vertu de la seule et stricte ancienneté. Il n'y a aucune dérogation : même un amiral victorieux et couvert d'honneurs ne peut doubler l'un de ses collègues devant lui dans la liste d'ancienneté. Même un Nelson dut attendre 18 ans au grade de capitaine avant de devenir quand son tour vint, contre-amiral. Même après Aboukir et Copenhague, il n'avait atteint au moment de Trafalgar que le grade de vice amiral (*vice-admiral of the White*) et cinq échelons lui seraient encore restés à gravir s'il avait survécu. Malgré toutes ses victoires, il n'aurait atteint le grade suprême « d'amiral de la flotte », le grade le plus élevé de la marine anglaise, qu'en 1848 ! Pas même la faveur du roi n'aurait pu y changer quelque chose. Tout capitaine de vaisseau était donc assuré d'atteindre l'amiralat (« flag rank »), sauf faute très grave conduisant à son exclusion de la *Royal Navy*¹⁰ et bien sûr, à condition de survivre suffisamment longtemps.

Bien sûr, un grade de contre-amiral, de vice amiral, d'amiral, n'était en rien une garantie de se voir confier un commandement correspondant : nombre d'entre eux n'en exercèrent jamais aucun et le commandement d'une flotte importante pouvait très bien être confiée à un vice-amiral, voire un contre-amiral tant qu'aucun autre officier de la force considérée n'avait de grade ou d'ancienneté plus élevés. Rien n'interdisait de confier à un Nelson, frais nommé vice-amiral, le commandement de la grande flotte de la Méditerranée, dès lors que ses adjoints, n'avaient ni un grade ni une ancienneté supérieure. Bien sûr, les vice-amiraux plus anciens, voire les amiraux, retirés dans leurs terres ou exerçant des commandements honorifiques et sans substance, pouvaient toujours – certains ne s'en privèrent pas – harceler l'Amirauté en dénonçant le scandale qu'il y avait à nommer un jeune vice-amiral à un tel commandement, mais ils ne pouvaient l'empêcher. En revanche, les règles de l'avancement en grade étaient immuables quels que soient les mérites, ou l'absence de mérite d'ailleurs.

Donc dans cette logique, Provo Wallis doit se montrer patient et prendre soin de sa santé. Enfin, en 1851, les rangs des vétérans des guerres de la Révolution et de l'Empire se sont suffisamment clairsemés pour qu'il passe contre-amiral. Il faut préciser que depuis quelques années, la *Royal Navy* a cherché à éclaircir ses rangs et faire de la place pour des officiers plus jeunes, offrant aux vétérans, capitaines de vaisseau ou *commanders*, la perspective d'une retraite à un taux équivalent à celui du grade supérieur s'ils acceptaient de démissionner et donc de se retirer de la liste d'avancement. Wallis n'a pas souhaité bénéficier de cette possibilité et sa patience est récompensée.

En 1857, il peut enfin faire monter sa marque au grand mat d'une petite escadre croisant pendant à peu près un an en Atlantique sud : il participe ainsi à la chasse

¹⁰ Les historiens anglais mentionnent certains capitaines de vaisseau qui, contrairement à la plupart de leurs collègues, évitèrent soigneusement toute affectation : c'était la meilleure garantie de ne commettre aucune faute susceptible de les faire rayer de la liste d'ancienneté !

aux éventuels bâtiments négriers, clandestins depuis que la traite a été internationalement condamnée.

Ce commandement qu'il quitte en 1858, sera son dernier. Il n'a plus qu'à attendre encore que la liste d'ancienneté s'amenuise un peu plus pour être promu. Les vétérans de la « Grande Guerre¹¹ » sont de plus en plus rares et après avoir été *rear-admiral of the Blue* puis *of the White*, puis *of the Red*, distinctions totalement obsolètes remontant au XVII^e siècle¹², mais auxquelles s'accrochent officiers et Amiralauté – en Angleterre, les traditions se doivent d'être immuables – Wallis devient enfin *vice-admiral of the Blue* ; puis s'ensuit la chaîne des couleurs et enfin, il atteint le grade d'amiral en 1863 : il a 72 ans.

- **Grand Amiral de la Flotte, en « service actif » à 86 ans**

Ce qu'il y a peut être de plus extraordinaire, c'est que Provo Wallis soit toujours censé être en service actif : il n'est pas en cadre de réserve ni en retraite. En effet, dans les années 1850, la couronne dans un élan de sympathie pour les vétérans de la Grande Guerre, mais surtout de façon plus immédiate, pour éviter la misère à deux amiraux ruinés, décida de garder en activité de service à vie, avec le traitement correspondant, tous les *post captains* ayant commandé un bâtiment avant 1815 : ils ne sont plus très nombreux et c'est un geste d'hommage bien perçu de l'opinion. Or Wallis, certes, n'avait que le grade de *commander* en 1815, mais il fut dans une fonction de « acting post-captain¹³ », commandant un bâtiment de sa Gracieuse Majesté pendant six jours, lorsqu'il reconduisit la *Shannon* et la *Chesapeake* à Halifax en 1813. Il bénéficia donc de cette mesure et sera considéré en service actif toute sa vie. Compte tenu de son âge, cela n'inquiète personne.

Mais sa santé est excellente et va le demeurer longtemps, jusqu'au jour où il est le premier sur la liste d'avancement : aucun de ceux qui le précédaient ne lui ont survécu : il devient donc en 1877, *Admiral of the Fleet*, le grade le plus élevé de la *Royal Navy*, et toujours officiellement en service actif à l'âge de 86 ans ; il est donc,

¹¹ C'est ainsi que la Royal Navy, comme les écoliers anglais, désigna au moins jusqu'à 1918, et même souvent au-delà, la guerre contre la France de 1793 à 1815.

¹² Chaque grade d'amiral se divisait en trois échelons correspondant aux trois escadres dont était constituée la grande flotte anglaise rassemblée au XVII^e siècle contre la Hollande. Chaque escadre était désignée par la couleur de son pavillon : la bleue constituait l'arrière-garde, la blanche l'avant-garde et la rouge le centre. Le premier grade était celui de « rear-admiral of the Blue », c'est-à-dire chargé du commandement de l'arrière garde ; le second de « rear-admiral of the White », arrière-garde de l'escadre de tête, le troisième « rear-admiral of the Red », arrière garde de l'escadre du centre. Venait ensuite le grade de « vice-admiral of the Blue », commandant la division avant de la troisième escadre, puis « vice-admiral of the White » et « vice-admiral of the Red » ; enfin les amiraux, désignés aussi par leur couleur, commandaient chacun l'une des escadres. Pendant longtemps, il n'y eut pas d'amiral « of the Red » dont le rôle, au centre du centre, se confondait avec celui d'amiral de la flotte entière et lui était attribué le grade d'« admiral of the Fleet ». Au XVIII^e siècle, alors que cette classification était devenue totalement obsolète, et que les couleurs ne constituaient plus que des échelons à l'intérieur d'un même grade, la flotte entière n'étant jamais rassemblée, le grade d'« admiral of the Red » fut institué portant ainsi à 10 les échelons de la hiérarchie des amiraux. Les règlements fixaient le nombre de titulaires de chaque échelon, mais celui d'amiral de la flotte resta longtemps réservé à un seul, le plus haut gradé de la *Royal Navy*.

¹³ « Faisant fonction de capitaine de vaisseau ».

sur papier tout au moins, le commandant en chef de la *Royal Navy*... Ce n'est pas grave, car en général les titulaires du grade ne l'occupent que peu de temps...

- **Un monument bien vivant à 100 ans**

Et bien non, défiant tous les pronostics, Wallis continue ses activités comme si le temps n'avait aucune prise sur lui. A tel point qu'impatientée, l'Amirauté qui souhaiterait faire des promotions derrière lui voudrait bien qu'il se décidât à prendre sa retraite : non, le titre et la fonction lui plaisent. L'Amirauté lui adresse une lettre lui rappelant qu'étant toujours dans la liste du service actif, il pourrait tout à fait se voir confier par la reine un commandement opérationnel à la mer. Sa réponse pleine de malice rappelle aux dignes Lords qu'ayant toujours navigué à la voile, il apprécierait que ses connaissances soient quelque peu mises à jour en cette époque de vapeur, mais qu'il est prêt à rendre à la couronne toute mission que sa Gracieuse Majesté voudra bien lui confier, puisqu'en tant qu'officier, il est toujours à son entière disposition et voué à faire tout son devoir ; il a alors un peu plus de 90 ans. Comme on ne peut rayer des cadres le dernier héros survivant de la Grande Guerre, l'Amirauté se résigne.

Il reçoit régulièrement la visite respectueuse de jeunes officiers voulant contempler ce monument vivant, l'un des derniers marins du temps des Nelson, Jervis, Pellew et autres. Il ne manque pas pour sa part de prendre le train pour Londres et de se rendre à son cercle pour déjeuner ou encore de visiter des bâtiments en rade à Portsmouth, près de chez lui, sur lesquels il est reçu avec autant d'honneurs que si Nelson lui-même montait à bord.

L'Amirauté devra se résigner longtemps à attendre, car en 1891, Provo Wallis reçoit, pour ses cent ans, hommages et honneurs, y compris un message personnel de la reine Victoria.

Mais dans l'année qui suit, sa santé décline : enfin ! ont dû dire les amiraux, plus tout jeunes non plus, qui piaffaient derrière lui sur la liste d'avancement. Il s'éteint donc paisiblement en 1892 à quelques semaines de ses 101 ans. A ses funérailles, se pressaient des centaines d'officiers, des amiraux – peut être discrètement un peu soulagés de lui avoir survécu – comme de tous jeunes officiers troublés d'assister à ce moment mémorable : l'enterrement d'un héros ayant déjà navigué au temps de la Grande Guerre.

Officiellement 97 ans de service actif sur les listes de traitement de la Royal Navy, c'est un record à battre... Dans les faits, Provo Wallis ne passa qu'un peu plus de 15 ans affecté sur un bâtiment, dont même pas la moitié en mer. Avait-il la capacité d'être un grand officier général ? Nul ne saurait le dire car il n'eut dans les faits aucune occasion de le prouver.

Sa carrière, si elle fut atypique par sa durée et par son accession au grade suprême d'amiral de la flotte, est par ailleurs très représentative de celle de l'immense majorité des officiers de la Royal Navy : même si elle fut ultra dominante à cette époque et remporta quantités de grandes victoires individuelles comme majeures, nombre d'officiers durent se satisfaire d'un rôle obscur et anonyme. Au moins, Provo Wallis eut-il l'occasion de participer à deux combats significatifs de

frégates et connut même un instant de gloire lors de la prise de la *Chesapeake*. C'est déjà beaucoup plus que nombre de ses collègues qui, s'ils eurent la chance de vivre suffisamment longtemps, n'atteignirent comme lui qu'un amiralat dont la signification ne dépassa pas celle d'un simple nom dans la longue liste d'ancienneté de la Royal Navy.

BIBLIOGRAPHIE

2. James (William): *Naval Occurencies of the War of 1812*, London 1817, réédition récente par Conway Maritime Press, London, 2004
3. Lewis (Michael): *A Social History of the Navy 1793 – 1815*, Chatham Publishing, London 1960.
4. Donald E. Graves, *Old Salt Indeed: the amazing career of lieutenant Provo Wallis of HMS Shannon*, The War of 1812 website: www.warof1812.ca
5. Oxford Dictionary of National Biography, Oxford University press 2004.

MICHEL-PACHA
LA DESTINÉE EXCEPTIONNELLE
D'UN ENFANT DE SANARY
 par André RAMPAL, professeur d'histoire, La Ciotat

DU MOUSSE AU CAPITAINE DE PAQUEBOT POSTE

Blaise Marius Michel naquit à Sanary (qui s'appelait encore Saint-Nazaire) le 16 juillet 1819 dans une famille de marins. Son grand-père Michel avait servi comme gabier sur les vaisseaux du roi puis comme officier canonnier ; son grand-père Lautier avait été capitaine au long cours. Son père, Jean-Antoine, né en 1781, servit la marine de la République puis de l'Empire en qualité de timonier et devint lieutenant de vaisseau. Prisonnier des Anglais, il épousa au retour de sa captivité écossaise Joséphine Lautier, issue d'une vieille famille sanaryenne. De leur union naquirent deux fils : Fortuné Amant en 1817 puis, deux ans après, Blaise Marius. Dans les premières années de la Restauration, celles des « officiers rentrants » c'est à dire des officiers d'Ancien Régime de retour d'émigration et non point des anciens prisonniers de guerre, Jean-Antoine « navigua au commerce », comme le mentionnent ses états de services. Le renouveau de la flotte initialisé lorsque le baron Portal devint ministre de la Marine, le ramena à la Royale.

Bien des années après, le jeune Blaise Marius, dont les études étaient prometteuses, préparait à Marseille auprès des « bons pères » le concours d'entrée au collège royal de marine (la future École navale) lorsque survint la grande épidémie de choléra de 1834-1835. Jean-Antoine jugea alors plus prudent de ramener son fils à Toulon et de le prendre à bord de la goélette la *Torche* qu'il commandait et qui assurait le service de stationnaire à l'entrée du port de Toulon. Tout comme son frère Fortuné, Marius commença donc par être mousse. Mais alors que l'aîné, une fois son temps militaire accompli, renonça à toute carrière maritime, le cadet affirma sa vocation et son esprit d'aventure servis par une forte personnalité dont l'épisode de Djidjelli devait être la première manifestation. Alors fourrier de 2^e classe, Marius se porta volontaire pour une mission périlleuse qu'il réussit avec brio : durant la nuit du 12 au 13 mai 1839, rejoignant le rivage à la nage, il alla accrocher le drapeau français au sommet d'un minaret. Au matin, la confusion parmi les musulmans facilita la reddition de la ville. Cet exploit lui valut une citation, une promotion exceptionnelle et peu de temps après il réussissait l'examen d'élève officier.

À l'issue de sa formation à bord du vaisseau école *Marengo*, il servit tour à tour, entre 1841 et 1843 sur différents bâtiments : le *Ramier*, le *Tonnerre* et le *Trident*. Toutefois sa carrière allait bientôt s'infléchir. Créé en 1837, le service des paquebots poste du Levant, bien que basé à Marseille, dépendait de la marine d'État et ses bâtiments, des avisos à vapeur, étaient commandés par des lieutenants de vaisseau. À partir de 1842, des capitaines au long cours purent servir comme

commandants en second, prélude à un glissement vers une privatisation qui devait être accomplie en 1851. À cette époque charnière dans l'histoire de la ligne, Marius Michel achevait son service militaire. Une alternative se présentait donc à lui : soit renouveler son engagement, soit s'orienter vers la marine marchande. Les nouvelles perspectives offertes par les paquebots poste l'attirèrent et, aux « servitudes et grandeurs militaires », il préféra la ligne du Levant. Sa candidature acceptée, il débarqua du *Trident* le 21 avril 1843. Dix jours plus tard, il commençait son service à bord du *Scamandre*. Après l'obtention de son brevet de capitaine au long cours le 15 mai 1844, il servit durant dix ans cette ligne qui devint celle des Messageries nationales puis impériales, et enfin, mais après son départ, celle des Messageries maritimes.

En 1849, il épousait Marie-Louise de Servis, issue d'une famille de magistrats marseillais et fille d'armateur. De leur union devaient naître deux enfants : Amélie (1857) et Alfred (1860)

UNE RÉUSSITE LIÉE PARADOXALEMENT À UN ÉCHOUAGE

Quatre ans avant ce mariage un événement allait être le marchepied d'une réussite exceptionnelle, une réussite d'autant plus extraordinaire que l'événement était en lui-même dramatique. En décembre 1853 Marius Michel assurait par intérim le commandement de l'*Eurotas*, un des plus anciens paquebots de la ligne, lorsque le jour de l'An 1854 un épais brouillard rendit difficile l'approche du port d'Alexandrie. L'échouage, devant le lazaret ne put être évité. Cette épreuve, toujours douloureuse pour un commandant, peut entacher gravement ou même briser une carrière. Cependant, l'enquête disculpa le jeune officier et mit au contraire l'accent sur son sang-froid dans l'organisation du sauvetage : aucune victime n'était à déplorer tandis que le courrier et la cargaison étaient pour l'essentiel récupérés. Quelques jours plus tard aucune objection ne fit entrave à sa titularisation dans la fonction de commandant.

Méditant sur sa « fortune de mer » Blaise Marius mesura toute l'importance qu'il y avait à rénover le balisage d'une route maritime sur laquelle le trafic s'intensifiait et multipliait les dangers. Aussi commença-t-il à élaborer un projet grandiose : il y avait tant à faire ! Il y avait tant à faire mais le destin allait le combler au-delà de toute espérance. Pourtant sur la route de ce destin se trouvait une bien cruelle étape : celle de la guerre de Crimée (1854-1855) avec ses 240 000 morts, victimes des combats, du choléra, du scorbut ou des naufrages. L'un de ceux-ci, évoqué par une nouvelle des *Lettres de mon moulin* d'Alphonse Daudet fut celui du transport de troupes la *Sémillante* sur la côte de Corse après son départ de Toulon.

Lorsque le vaisseau le *Henri IV* s'échoua à Eupatride, en mer Noire, son commandant, son état-major et le général duc Lannes de Montebello, chargé de mission et aide de camp de Napoléon III, furent ramenés en France par le paquebot poste *Amsterdam* commandé par Marius Michel ; heureuse coïncidence qui permit à ce dernier de présenter son projet directement aux plus hautes instances du pays.

Au cours de la traversée une commission fut constituée pour apprécier la valeur de l'étude préparée par le commandant Michel sur la création de phares et sur les lieux indispensables à éclairer. Débarqué à Marseille le 5 janvier 1855, il emportait le mémoire pour le présenter à l'empereur. Soumis au conseil de l'amirauté, à l'amiral Bruat, aux amiraux alliés (sir Edmund Lyons et Achmet-Pacha) le projet fut reçu favorablement. L'intercession personnelle de l'empereur auprès du sultan de Constantinople allait être déterminante et Abdül-Medjid I^{er} nommait le 1^{er} août 1855 Marius Michel directeur des phares de l'Empire ottoman avec le rang de vice-amiral (Mirliva) lui conférant la dignité de pacha. Napoléon III, toujours dans le contexte du conflit de Crimée avançait 12 millions de francs or pour la construction des quinze premiers phares.

LA SOCIÉTÉ COLLAS & MICHEL

Durant cinq ans Marius Michel exerça en qualité de haut fonctionnaire, mais cette charge n'était pas une fin en elle-même. Dès 1858 un nouveau projet, de grande ampleur s'amorça à la suite de son association avec un homme d'affaires, le député et armateur bordelais Bernard Camille Collas qui avait déjà des intérêts dans le Levant. Ce fut probablement chez Collas que Michel fit la connaissance de Ferdinand de Lesseps qui projetait alors la construction du canal de Suez autorisé depuis 1854 par un firman du khédivé d'Égypte, Saïd-Pacha. Le 20 août 1860 était créée la société française de l'administration générale des phares de l'Empire ottoman ayant son siège social à Paris et sa direction générale à Constantinople.

Le succès de la société Collas & Michel fut d'autant plus prodigieux que le sultan envisagea d'étendre la construction des phares à toutes les côtes de l'immense Empire ottoman. Pas moins de 111 phares furent construits entre 1855 et 1864. Les royalties perçues permettaient de rembourser rapidement les emprunts et d'assurer la fortune aux deux associés. Le percement du canal de Suez, inauguré le 17 novembre 1869 par l'impératrice Eugénie, permit de porter à 152 le nombre de phares : les deux réalisations se complétaient admirablement.

Une décennie plus tard, en 1879, une autre concession ottomane fut accordée à Marius Michel, à savoir celle de la Société des quais, docks et entrepôts de Constantinople, modernisant et complétant les installations et les équipements de la vieille capitale et les étendant à Galata. Cette nouvelle entreprise, qui œuvrait également à Smyrne était une société anonyme de droit turc.

À soixante ans Marius Michel, gérant une fortune colossale, était aussi comblé par les honneurs : chevalier de la Légion d'honneur dès 1863, il en devint officier en 1880. De nombreux titres et grades ottomans lui furent accordés notamment ceux qui lui conférèrent la dignité de pacha : d'abord celui de Mirliva, puis surtout, à partir de 1879, celui très prestigieux de *Roumeli beyler beyliqiu*. Enfin le pape Léon XIII lui conféra, en 1882, le titre de comte héréditaire en reconnaissance de ses œuvres au profit de l'Église, récompensant son action auprès des sœurs de Saint-Vincent-de-Paul puis pour Don Bosco, pour la construction des églises de Sanary et de La Seyne, mais aussi pour sa participation à la restauration des toitures du Vatican.

LE MAIRE DE SAINT-NAZAIRE (SANARY À PARTIR DE 1890)

N'oubliant pas son village natal, bien que retenu pour ses affaires à Constantinople, à Paris ou à Marseille, il en devint deux fois maire. Une première fois de 1865 à 1872. Durant ce premier mandat Marius Michel s'intéressa aux questions maritimes de la cité. Fort de son expérience stambouliote, il décida l'aménagement de terre-pleins gagnés sur la mer, l'extension des quais avec possibilité de déchargement de matériaux lourds et la création d'un feu à l'extrémité du port. D'importants travaux d'adduction d'eau furent entrepris lors de ce premier mandat : dès 1865 des drainages évitèrent aux eaux pluviales de stagner, tandis que la recherche et l'exploitation de nouvelles nappes phréatiques améliorèrent les ressources en eau potable et permirent la construction d'un lavoir public. Deux ans plus tard furent construites les fontaines monumentales, œuvres du sculpteur Émile Aldebert, symbolisant la marine et l'agriculture, éléments déterminants de la vie économique locale du temps. Par ailleurs, l'activité touristique naissante fut valorisée par l'organisation de régates dotées d'un prix de l'Empereur avec la participation de la Société nautique de Marseille. Créées en 1867, elles furent remises à l'honneur en 1882.

Durant la guerre franco prussienne de 1870, un drame épouvantable se produisit sur le territoire de la commune, pourtant très éloigné du théâtre des opérations : l'explosion d'un train transportant vers le front des troupes mais aussi de la poudre noire. Organisant des chapelles ardentes pour les morts, Marius Michel ouvrit largement ses demeures pour accueillir les nombreux blessés.

En mai 1892, plusieurs Sanaryens (la commune ayant changé de nom en novembre 1890) interviennent auprès de Marius Michel pour qu'il accepte de nouveau la fonction de maire, alors qu'il est à Istanbul. Les 19 votants du conseil municipal l'élisent. Songeant tout d'abord à refuser cette élection en invoquant ses occupations hors de la commune, il l'accepte finalement, déléguant souvent ses fonctions à son premier adjoint, Joseph Soleillet. Celui-ci, maire précédent, redeviendra premier magistrat de la ville après la démission de Michel-Pacha consécutive à un différend entre les prud'homies de Sanary et du Brusc, au sujet du partage des zones de pêche réglé au profit du Brusc malgré les interventions du maire de Sanary auprès des plus hautes instances maritimes et civiles.

N'hésitant pas à accorder à la ville des avances financières assorties de petits intérêts, faisant souvent des dons, Michel-Pacha était déterminé dans la réalisation de ses projets sanaryens, publics ou privés, même quand ils furent contestés, comme par exemple la démolition de l'ancienne église pour son remplacement par l'actuelle, à peine plus grande, alors que de nombreux terrains rendaient possible la construction de celle-ci dans le centre ville sans toucher à la bâtisse du XVI^E siècle. La promotion de Sanary prit aussi un caractère exceptionnel en 1893 avec l'accueil d'une partie de l'état-major de l'escadre russe en visite à Toulon au Grand Hôtel des bains.

Sous ce second mandat furent également entrepris des travaux d'aménagement de la gare d'Ollioules-Sanary avec un hangar pour les expéditions

florales. Entre 1872 et 1893, trois drames familiaux affectèrent Michel-Pacha : le décès de sa fille Marie-Amélie âgée de 15 ans et demi, en mémoire de laquelle il créa la fondation caritative et l'école confiées aux sœurs de Saint-Vincent-de-Paul ; puis celui de son fils Alfred en 1889, laissant deux petits-enfants et enfin l'assassinat de son épouse, en 1893, par un cousin dément alors qu'elle allait se recueillir dans le mausolée de Sanary.

LE PROMOTEUR DE TAMARIS ET DES SABLETTES

Dès 1873 Marius Michel acheta des parcelles de terre à Tamaris. Peut être gardait-il la nostalgie du temps lointain, celui du jeune mousse mis à l'abri du choléra ; peut être fut-il sensible aux nombreuses analogies du site avec celui du Bosphore ? À cette époque aucune route carrossable ne permettait de rejoindre ce quartier agraire de La Seyne. Dix ans après son premier achat, au lieu dit le manteau, Michel-Pacha acquit de nombreuses parcelles privées et publiques. Les aménagements à Tamaris comme aux Sablettes s'intensifièrent. Une nouvelle voirie vint judicieusement compléter les anciens chemins. Inaugurée en 1889, après l'assainissement de la côte de la baie du lazaret, la corniche, longue de 2 kilomètres est un élément capital de cet urbanisme. Elle relie Tamaris aux Sablettes, site davantage tourné vers la plage alors que se développait la mode des bains de mer. Un casino, un théâtre, une salle de spectacle, le Grand Hôtel, le café restaurant et bien sûr un établissement de bains. Rien ne manqua à la station ! La plupart de ces réalisations furent tournées vers le tourisme balnéaire mais pas uniquement. En effet, sa rencontre avec le professeur Raphaël Dubois, directeur du laboratoire de l'université de Lyon, spécialiste en biologie sous-marine, fut à l'origine de l'établissement supérieur où de nombreux chercheurs venus du monde entier préparèrent leur doctorat, à savoir l'institut Michel-Pacha.

C'est à Tamaris que Michel-Pacha se fixa pour les dernières années de sa vie après avoir épousé en secondes noces une Sanaryenne d'une génération sa cadette, Marie-Rose Deprat dont le grand-père paternel Louis-Antoine Deprat, né en 1781 (tout comme le père de Michel), fut capitaine au long cours et suivit longtemps la route des Antilles.

En 1899, alors âgé de quatre-vingts ans, dans une conjoncture internationale évoluant (celle de l'alliance franco-russe et de la crainte du programme naval allemand) Michel-Pacha songea au risque d'enclavement de Toulon et imagina le percement de l'isthme des Sablettes par un canal reliant la baie de Brégaillon à celle de Sanary ; la Marine nationale étudia avec intérêt le projet entre 1902 et 1905 avant de l'abandonner à cause des risques d'ensablement.

Le 6 janvier 1907 Michel-Pacha décédait en son château du Manteau, à Tamaris. À l'issue d'obsèques solennelles auxquelles assistèrent de nombreuses personnalités, parmi lesquelles le consul général de Turquie, il fut enterré au mausolée de Sanary. En 1913, son nom fut donné à la place de l'église, hommage qu'il avait décliné de son vivant.

SOURCES MANUSCRITES

- Le fonds Michel-Pacha remis aux Archives de France (CAOM, Aix-en-Provence) par le comte Géraud de Pierredon constitue l'élément de base de toute recherche sur Michel Pacha, sur la société Collas & Michel et les phares de l'Empire ottoman.
- Les registres de l'Inscription maritime en dépôt au Service historique de la Défense, département Marine, à Vincennes et à Toulon, fournissent un état des services de Marius Michel, tout comme ceux de son père et son grand-père.
- Les archives municipales des villes de Sanary et de La Seyne.
- Les archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence.

SOURCES IMPRIMÉES

Annales maritimes et coloniales (Annales Bajot) parties officielles et non officielles de 1836 à 1839, pour l'organisation du service des paquebots poste du Levant. On y trouve une carte des différentes lignes et une mercuriale.

Nouvelles annales de la Marine et des Colonies, tome XIII (Eupatoria, 1855)

Moniteur universel, n° 147 du 27 mai 1839 (épisode de Djidjelli)

Parmi les mémoires de l'école de guerre navale (Service historique de la Défense, département Marine), citons ceux du lieutenant de vaisseau Delahaye sur les transports pendant la guerre de Crimée, présenté en 1922, et du commandant Pétré sur les actions navales dans la guerre de Crimée (présenté en 1929).

Le Toulonnais, notamment au sujet de la rivalité entre Toulon et Marseille pour l'établissement de la ligne des paquebots postes du Levant en 1835-1836.

Le Petit Var puis *La République* (décès et obsèques en 1907) sans oublier les journaux locaux : *Les Echos - Tamaris* et *Le Seynois*.

L'illustration, d'octobre 1845 est consacrée au service des paquebots poste de Méditerranée et un numéro de 1854 représente le naufrage de l'*Eurotas*.

La revue des deux mondes (décennie 1844-1855)

Signalons également *Philatélie*, journal des collectionneurs exigeants dont le n°56 de 1972 est consacré aux paquebots postes.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

AUTRAN Marius, *Scènes de la vie seynoise d'antan* (texte disponible sur l'Internet)

BANGE Christian et René, *La fondation et les débuts du laboratoire maritime de physiologie de Tamaris* (institut Michel-Pacha), université Claude-Bernard-Lyon I ; laboratoire de recherches sur la didactique et l'histoire des sciences et des techniques, dactylographié.

BERNARDINI Jean, *Le port de Toulon et sa marine de 1815 à 1830. La reconstruction de la flotte en Méditerranée*, thèse d'université, Aix-Marseille, La pensée universitaire éditeur, 1969.

BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, *Les Messageries Maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, Presses universitaires de Paris - Sorbonne, 2007.

BERTRAND Nathalie, *Tamaris, villégiature-urbanisme architecture dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, thèse exemplaire dactylographiée, université d'Aix- Marseille I, 2001.

BERTRAND Nathalie, *Tamaris entre l'Orient et l'Occident*, Actes Sud, 2003.

- BOIS Paul, *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille*, tome VII, *Le grand siècle des Messageries Maritimes*, Marseille, chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, 1991.
- COLLAS Camille, *La Turquie en 1861*, Paris, A. Frank, 1861.
- COLLAS Camille, *La Turquie en 1864*, Paris, E. Dentu, 1864. poste, Philippe-Jean, *Atlas général des phares et fanaux à l'usage des navigateurs, atlas de La Turquie*, Paris, 1844.
- COULIER Philippe-Jean, *Atlas général des phares et fanaux à l'usage des navigateurs, atlas de La Turquie*, Paris, 1844.
- DUBREUIL Jean-Pierre, *Les transformations de la marine en Méditerranée 1830-1860* ; thèse de III^e cycle, exemplaire dactylographié, université de Nice, 1971.
- DUBREUIL Jean-Pierre, *La vapeur dans la marine de guerre*, Toulon, 1971, dactylographié.
- GOMEZ-ESTIENNE Julien et MONFORTE Pascal, *Sablettes les Bains*, Toulon, La Nerthe, 2004.
- LANFANT Jean, *Historique de la flotte des Messageries Maritimes*, Editions Hérault. Réédité par l'Association des anciens membres des états-majors de la compagnie des Messageries Maritimes, 2003.
- MICHEL de PIERREDON Thierry, *Notice biographique sur Michel-Pacha*, Paris, 1920.
- ORTOLAN Georges, *Michel-Pacha (1819-1907) enfant de Sanary - créateur de Tamaris*, conférence à l'Académie du Var en novembre 1983, publiée par *Le Graich de La Seyne-sur-mer*, 1984
- NICOLAS-BOTASSO Hélène, *Michel-Pacha, voyage au bout d'un rêve*, Ed. du Lau, 2006.
- PERONET Gustave, « Michel pacha, comte de Pierredon - Son prestigieux destin et son oeuvre locale : Tamaris », *Bulletin de la société des amis du vieux Toulon et de sa région*, n°106, année 1984.
- POURCELET François et RODIER Jacques, « Le nouveau et grand illuminant flambeau de la mer », *Actes du 124^e Congrès des sciences historiques et scientifiques de Nantes*, 1999.
- POURCELET François, *Le fonds Michel-Pacha*, 102 apom, construction et administration des phares. De l'empire ottoman XIX^e-XX^e siècles, CAOM. ms 2001, dactylographié, Aix-en-Provence.
- RAMONA Philippe, *Les paquebots vers l'Orient*, Alan Sutton éditeur, 2001.
- RAMPAL André, *Les stations navales de Méditerranée 1816-1846 : le Levant & l'Espagne*, ex. dactylographié, université d'Aix-Marseille, 1982.
- RENAU Jean-Pierre, *Marius Michel-Pacha, 1819 - 1907. Le bâtisseur*, L'Harmattan, Paris, 2007.
- ROTGER Barthélemy, *De Saint-Nazaire à Sanary Beau-Port. Contribution à l'histoire locale des origines à 1900*, atelier du Beausset éditeur, 1984.
- THOBIE Jacques, *Phares ottomans et emprunts turcs 1904-1961, un type de règlement international dans le cadre des traités*. Editions Richelieu, Publications de la Sorbonne, Paris, 1971.
- THOBIE Jacques, *Intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman 1895-1914*. Publications de la Sorbonne, Imprimerie nationale, Paris, 1977.
- THOBIE Jacques, *L'administration générale des phares de l'empire ottoman et la société Collas & Michel 1860-1960*, L'Harmattan, Paris, 2004.

**MARIN DE MÉTIER, MAGNAT DES PHARES,
PACHA OTTOMAN
L'OEUVRE MARITIME DE BLAISE MARIUS MICHEL,
COMMANDANT AUX MESSAGERIES IMPÉRIALES**
par Jean CECCARELLI, capitaine de frégate (H)
Secrétaire général de la SFHM

L'année où s'est commémoré à Paris le cinquantième anniversaire de l'AIMS (Association internationale de signalisation maritime), activité dans laquelle la France et son industrie ont tenu au siècle dernier un rôle prééminent, il s'agit de rappeler brièvement l'œuvre maritime de Blaise Marius Michel, marin français et acteur économique du développement de la sécurité de la navigation dans les eaux de l'empire ottoman.



Le commandant MICHEL, Pacha ottoman,
Comte pontifical, Sébastopol
(Tous droits réservés)

Sorti du rang, devenu officier dans la marine de Louis Philippe en 1844, le lieutenant de vaisseau Michel choisit de quitter le service pour «passer au commerce », où son grade lui procurait l'équivalence du brevet de capitaine au long

cours¹⁴. De 1845 à 1855 il va naviguer à bord de différents bâtiments à vapeur initialement exploités sur les lignes postales du Levant (Constantinople et Alexandrie, avec escale de charbonnage à Malte) depuis 1835 par une régie d'État. Avec des navires et des procédures commerciales inadaptés, les résultats économiques de ces lignes s'avérèrent assez désastreux, environ 50 millions de francs or de déficit cumulés entre 1835 et 1851. Elles furent donc concédées, avec subventions de contrats postaux, aux Services maritimes des Messageries nationales¹⁵. En 1851 ils deviendront les Messageries impériales.

Très rapidement cette nouvelle compagnie de navigation va organiser un réseau d'agences commerciales au Levant, exploiter au départ de Marseille les dessertes de Constantinople (par correspondance à l'île de Syra), Alexandrie et Beyrouth ; d'abord avec une douzaine de vapeurs à roues anciens¹⁶ rachetés à ses prédécesseurs. Ce sont les paquebots poste *Scamandre*, *Eurotas*, *Léonidas*, *Lycurgue*, *Mentor*, *Tancrède*, *Alexandre*, *Louqsor*, *Nil*, *Caire*, *Osiris* et *Egyptus*, qui furent remplacés au fur et à mesure par des navires neufs et beaucoup plus puissants. S'agissant du service postal du Levant, les services français sont en face d'antagonistes redoutables, les vapeurs autrichiens du *Lloyd Triestino* ou les courriers anglais de la *Peninsular & Oriental*, dont certains à hélice.

Jusqu'en 1853, Blaise Michel y embarquera en sous ordre comme lieutenant sur les vapeurs mixtes à roues *Scamandre*, *Egyptus* puis *Eurotas*, unité à bord de laquelle, le 1^{er} janvier 1854, il sera remarqué pour sa rapidité de jugement lors de l'échouement par temps de brume de ce navire devant le lazaret d'Alexandrie. Il sera ensuite promu commandant, dès sa titularisation à ce grade le 12 février 1854, sur les paquebots *Mérovée*, *Philippe Auguste*, *Périclès* et *Amsterdam*. Rompu aux exigences de la concurrence, familier des atterrages du Levant où l'on naviguait le long de côtes faiblement balisées et aux installations mal entretenues, le commandant Michel avait élaboré un projet de modernisation du balisage et des phares de l'empire ottoman.

Dès la fin de l'année 1853, à la déclaration de guerre contre l'empire russe, il avait pensé à l'amélioration de la « route militaire » acheminant jusqu'aux théâtres des opérations terrestres les troupes et le matériel de la coalition qui regroupait

¹⁴ Brevet de commandement des navires affectés aux voyages au long cours, obtenu par les jeunes officiers de la marine marchande âgés d'au moins 24 ans, titulaires de 60 mois de navigation et ayant satisfait aux épreuves de l'examen déterminé par l'ordonnance du 7 août 1835. A cette époque les officiers de la marine royale quittant le service l'obtenaient par « équivalence », sans passer l'examen.

¹⁵ Il s'agissait d'une solide société anonyme parisienne spécialiste de messageries terrestres (diligences et coches d'eau à vapeur). Créée en 1798, elle souhaitait se diversifier pour faire face aux progrès du chemin de fer.

¹⁶ Bâtiments d'une cinquantaine de mètres de longueur, gréement de goélette carrée, déplacement en charge 750 tonnes, coque de bois doublée de cuivre, propulsés par roues et machine à vapeur à balancier ou à cylindres oscillants d'une puissance nominale de 200 CV ; consommation d'une quinzaine de tonnes de charbon par 24 heures, vitesse de l'ordre de 7 noeuds. Etat major 4 officiers (1 capitaine, 1 second chargé du navire, de la cargaison et de la machine, 2 lieutenants), 18 hommes au pont, 16 à la machine (1 maître, 2 seconds maîtres mécaniciens et 15 ouvriers mécaniciens et chauffeurs), 3 stewards pour le service de 26 passagers, logés dans le faux pont arrière. Normalement le voyage aller-retour Marseille Constantinople s'effectuait en 28 jours.

l'Angleterre, la France, le royaume de Piémont Sardaigne, l'empire ottoman et la régence de Tunis. En effet pendant trois années, depuis Toulon, Marseille ou Gênes, sur un itinéraire long de 1800 milles nautiques et afin de s'exonérer du délicat franchissement du détroit de Messine, les navires à voiles ou les vapeurs à faible puissance propulsive doivent faire route par l'ouest de la Corse, emprunter le canal de Sicile, doubler le cap Matapan, remonter les Dardanelles, louvoyer en mer de Marmara pour embouquer le Bosphore avant de parvenir en mer Noire. Evidement il s'agissait pour les voiliers d'une longue et difficile traversée pouvant durer d'interminables semaines. Bien qu'à propulsion mécanique les vapeurs à roues s'y avéraient aussi relativement handicapés par leurs propulseurs très exposés aux coups de mer et qui gênaient la navigation à la voile, tandis qu'ils se trouvaient dans l'impossibilité de naviguer normalement en propulsion mixte, sous voiles et avec la machine.

Dés lors, dans ces parages, tout procédé de recalage sûr de la navigation maritime s'avérait donc impératif afin d'assurer jusqu'en Crimée ou en Silistrie la sécurité du transport¹⁷ des contingents de troupes, de la logistique complète et des renforts destinés aux corps expéditionnaires alliés regroupant près de 150000 hommes.



**Le port de Balaklava, base marine pour les troupes assiégeantes
(Tous droits réservés)**

Un hasard providentiel va mettre en contact le commandant Michel avec le général comte de Montebello, ami personnel de Napoléon III, qui l'avait chargé d'une mission d'observation en Crimée. Convaincu de l'intérêt stratégique de ce projet technique, l'empereur fait alors actionner la diplomatie française. Après

¹⁷ On se souvient du dramatique naufrage de la frégate à voiles *Sémillante* perdue par gros temps de noroît et forte brume le 15 février 1855 sur un récif des îles Lavezzi dans les bouches de Bonifacio avec 693 hommes, totalité de son équipage et de ses passagers militaires ; ou plus prosaïquement de l'échouement du vaisseau *Henri IV* devant Eupatoria.

négociations entre l'ambassadeur Thouvenel et le gouvernement de la Porte, le 1^{er} août 1855, Blaise Michel¹⁸ (alors commandant du paquebot *Périclès*) est détaché des Messageries impériales et nommé Directeur des phares et balises de l'empire ottoman.

Désormais fonctionnaire turc, il lui est confié la gestion technique des 22 feux de la régie de l'État ottoman¹⁹. Très rapidement, il va faire la connaissance de Bernard Collas (1819-1898) lui aussi capitaine au long cours, ancien carbonaro et homme politique, prosélyte de l'utopie saint-simonienne, et qui plus est, très introduit en Turquie dans les milieux d'affaires.

En 1860, avec un troisième associé (M. Beaudouy qui mourra en 1879), ils constituent une société en nom collectif. Administrateurs généraux, Michel et Collas se répartiront les rôles. Le premier se chargera de l'administration intérieure et de la gestion technique, tandis que le second s'occupera des affaires extérieures et du développement de la société. Soutenus par la diplomatie française et au terme de longues négociations, la société Collas & Michel conclut finalement un contrat avec le ministère de la Marine ottomane. Il s'agit d'une concession pour vingt années (devant prendre fin en 1884) selon laquelle les associés concessionnaires s'engagent à porter, en quatre années, le nombre des phares ottomans de 22 à 96.

Il s'agissait des matériels standard de l'époque, munis de fanaux à réverbères ou de systèmes optiques de Fresnel, utilisant des réflecteurs paraboliques avec des lentilles à échelons ou des anneaux catadioptriques. Ils fonctionnaient avec des brûleurs à mèches concentriques et becs alimentés en combustible sous pression (huile puis pétrole) par des mécaniques à ressorts d'horlogerie. De nuit, la discrimination entre des phares assez proches, s'opérait au moyen de différenciations significatives des phases des faisceaux lumineux²⁰ émis par les lanternes (conjuguées, quand de besoin, à des secteurs colorés), elles mêmes obtenues par la mise en rotations à des rythmes différents de leurs optiques à l'aide de systèmes de gravité à poids.

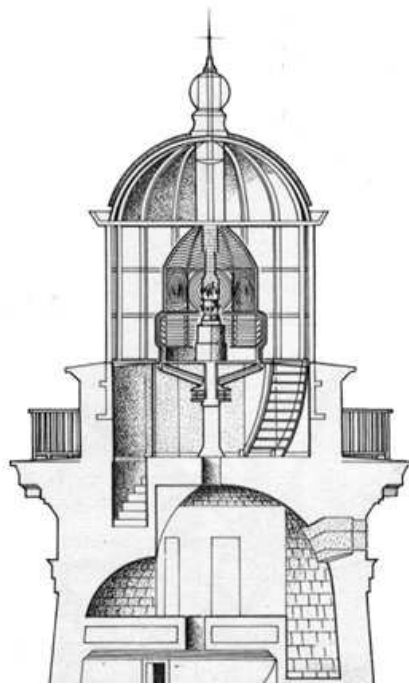
Les associés doivent assurer, sur leurs fonds propres, la construction des nouveaux ouvrages²¹, les frais d'entretien et les dépenses de fonctionnement de tout cet ensemble et procéder à la collecte des « droits de phares » dus par tous les bâtiments fréquentant les ports de l'empire.

¹⁸ Il demeurera inscrit maritime français, et figurera jusqu'à son décès en 1907 « en demi solde » sur les états de la marine nationale.

¹⁹ Dont la situation financière s'avérait très préoccupante, et qui pour assurer son « fonctionnement » contractait périodiquement des emprunts sur les places financières de Londres et de Paris. A titre indicatif, entre 1854 et 1877, l'État ottoman souscrivit 17 emprunts, au nominal global de 5,3 milliards de francs (or) et au produit net (après commissions et reversements divers) de 3,2 milliards. Un peu plus tard, afin de gérer cet état de fait, le gouvernement du sultan devra organiser un Service de la Dette ottomane, organisme financier dirigé par des banquiers étrangers et dont les engagements seront gagés sur divers revenus de l'empire.

²⁰ En matière de techniques de feux, à l'époque on pouvait distinguer les feux fixes (les plus simples, en particulier pour les dangers isolés), des feux à éclats (dont la durée de lumière, dans chaque période, est nettement plus courte que la durée totale d'obscurité) et les feux à occultations (dont la durée de lumière s'avère nettement plus longue celle de l'obscurité).

²¹ Ils seront réalisés en majorité par les établissements Barbier, Bernard et Turenne, par ailleurs fournisseurs de la marine nationale et de la compagnie du canal de Suez.



**Lanterne de phare, optique Fresnel,
Fanal à pétrole à mèche, dispositif de rotation de la lanterne
(Tous droits réservés)**

En contrepartie ces concessionnaires²² conservent un montant proche des trois quarts de ces redevances et en ristournent le solde à l'état ottoman. Après versement de 5% à titre de réserve et 3% exceptionnels à Michel, les bénéfices nets se répartissent entre les 3 associés (4/9 à Collas, 3/9 à Michel et 2/9 au troisième associé qui décédera en 1879).

De 1862 à 1913, cette affaire va s'avérer très profitable, les montants du revenu des « droits de feux » collectés par tous les bureaux de l'empire s'établissant à une moyenne annuelle de 3,6 millions de francs (or). Michel et Collas en tireront de substantielles fortunes²³.

Mais si les profits sont conséquents, la gestion des affaires ne sera pas pour autant toujours aisée :

²² Ce processus est inspiré des services des phares anglais et écossais au XVIII^e siècle. Ils percevaient directement les taxes de balisage auprès des navires touchant leurs côtes. S'agissant des aides à la navigation aérienne, ce concept subsiste encore de nos jours sous forme de « droits de survol » pour les avions empruntant les couloirs aériens au dessus des territoires nationaux.

²³ Ils investiront d'ailleurs dans d'autres affaires commerciales situées dans l'empire turc : Bernard Collas dans le chemin de fer de Jaffa à Jérusalem et Michel Pacha dans les implantations portuaires. En 1890, il obtiendra, pour 25 ans, la concession d'exploitation du port de Constantinople, quais sur les deux rives de la Corne d'Or (Stamboul et Galata), docks et entrepôts sous douane, services des voies ferrées des quais et des bacs à vapeur entre les deux rives. Le concours bancaire proviendra du Crédit Lyonnais et de la banque Zarifi, tandis que la réalisation technique sera assurée par l'entreprise Duparchy & Diricq.

- avec les banqueroutes de l'État ottoman. Depuis 1875 la société ADP (Administration des phares ottomans) consent des avances à l'État ottoman, gagées sur ses futures recettes. En 1879 elle devra signer un avenant portant à 28% les versements aux autorités turques.
- par l'hostilité permanente que l'empire inspire à ses voisins. La question d'Orient va générer de nombreux conflits. En 1875-1878, la guerre russo-turque va occasionner des destructions de phares. Les révoltes balkaniques, avec l'émergence politique des États bulgare, serbe, grec et roumain, vont l'amputer de territoires dans lesquels les nouveaux États refuseront de souscrire aux précédentes conventions qu'il y avait conclues. Avec la perte de la Tripolitaine, la guerre italo-ottomane de 1911 achèvera la déconfiture méditerranéenne de l'empire.
- les manigances de l'Angleterre. Ce pays n'accepte pas que des intérêts privés français contrôlent les phares ottomans, car ce sont les navires de commerce britanniques qui fournissent l'essentiel des taxes perçues. Plus tard elle manifesterait ouvertement son hostilité, lors du règlement des statuts des phares ex-ottomans de mer Rouge et du golfe Persique.

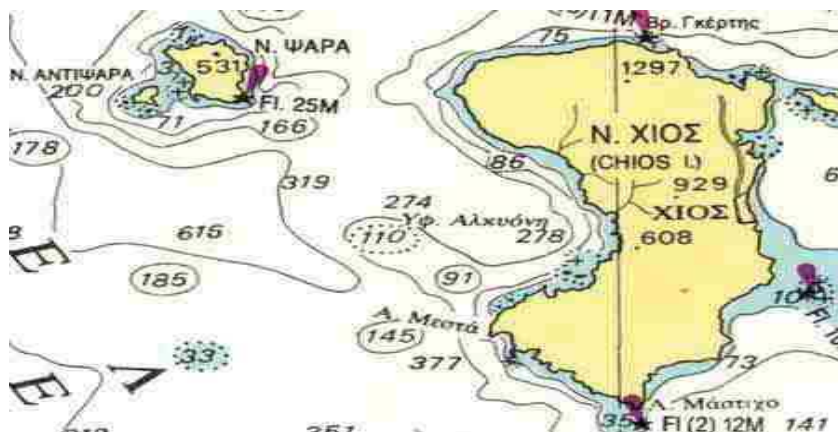
En 1881, en dépit de la concurrence britannique, une nouvelle convention d'extension de la couverture de phares au Hedjaz, Yémen et golfe d'Arabie est établie. D'une durée de quarante années (cessation de la convention en 1921), elle prévoit la construction de 32 nouveaux ouvrages. En 1894 est négociée la prolongation pour vingt-cinq nouvelles années de la concession initiale (cessation en 1924), mais avec introductions d'importantes modifications : abaissements des taux de redevances, dissociation de la gestion des phares de la mer Rouge et augmentation du niveau des versements, porté à 50% des recettes.

En 1895, il y a 140 phares et feux ottomans²⁴ en service, tandis qu'en 1914 l'Administration générale des phares ottomans en gèrera 176 (dont le phare de Kokinopoulo, île de Psara au Dodécanèse, ouvrage construit en 1909 par la société Collas & Michel).

La Première Guerre mondiale précipitera la fin de l'empire. En octobre 1918 la reddition turque de Moudros, puis le traité de Sèvres en 1920 vont désormais cantonner la Turquie à son espace anatolien. Dorénavant on imagine que les diverses négociations avec les nouveaux protagonistes (Syrie, Liban, Palestine, Arabie, Yémen, Irak ou sultanats arabes du Golfe), tous ex-territoires ottomans où avaient été implantés des phares par le concessionnaire français, ne s'avèreront pas aisées. Tandis qu'en 1930, l'Assemblée nationale de la république turque va contester le principe de la concession et saisir 102 de ses ouvrages situés sur son territoire.

A cette date il ne subsiste plus à l'ADP que 25 phares sur 117, soient 9 dans le Dodécanèse italien, 1 à Castellorizo, 10 sur le littoral syro-libanais et 5 en Palestine.

²⁴ Durant ses navigations l'auteur se souvient avoir relevé 4 phares *Michel & Collas*, celui des îles Hanish (au débouché du Bab el Mandeb), le feu de Benghazi (Cyrénaïque) et les feux des îles Castellorizo et Psara (îles du Dodécanèse).



Carte de l'île de Psara (est de Chio)
(Tous droits réservés)



Phare de Konikopoulo
(Tous droits réservés)

Mais c'est la Seconde Guerre mondiale, avec la cession par l'Italie du Dodécanèse à la Grèce en 1947, la fin du mandat français au Levant et la création de l'État d'Israël qui va sceller définitivement le sort de cette initiative originale.

A partir de 1953 il n'y aura plus de revenus de phares et la société sera liquidée en 1960.

ÉPILOGUE

Il faut saluer la performance du tandem Michel & Collas. En 52 ans (de 1862 à 1913), le bénéfice brut de leur affaire en régie s'est établi à 73% par rapport aux recettes collectées. Après déduction des frais de fonctionnement il s'élevait encore à 56 %.

La société ADP (Administration des phares ottomans) a constitué la plus belle affaire jamais réalisée par des intérêts français en Turquie.

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

Outre les très intéressants ouvrages du commandant Lenfant, du docteur Bois et de Marie France Berneron-Couvenhes consacrés à l'histoire de la Compagnie des Messageries maritimes et de ses flottes, il a été utilisé beaucoup d'informations provenant des livres :

Thobie Jacques, *Phares ottomans et emprunts turcs, un type de règlement financier dans le cadre des traités 1904-1961* Éditions Richelieu, publications de la Sorbonne 1972,

Couland J., *Thobie Jacques, l'administration générale des phares de l'empire ottoman et la société Collas & Michel (1860-1960), un siècle de coopération entre la France et l'empire ottoman*, l'Harmattan 2004,

Intérêts et impérialisme français (1895-1914), publications de la Sorbonne, 1977

Renseignements complémentaires sur le site <http://remmm.revues.org/document 2957.html>

ANNEXE

Afin d'assurer la sécurité de leurs navigations, les marins ont le devoir de faire usage des documents d'informations nautiques publiés périodiquement par les Services hydrographiques des amirautés ou organismes habilités.

Est reproduit ci après, l'Avis aux Navigateurs, valable au 1^{er} octobre 1862, publié par l'Administration générale des phares de l'empire ottoman (ADP). Il précise par exemple :

- les caractéristiques du phare de Cap Beyrouth : *sur le sommet de la pointe N.O du cap, à 300 mètres environ de son extrémité, phare de 4^e ordre, tournant de minute en minute. Latitude : 33°50'10'' nord, Longitude : 35°20'55'' à l'est du méridien de Greenwich, hauteur 30 mètres, portée 13 milles.*
- sont décrits ainsi 12 phares ottomans situés dans les détroits (Dardanelles, mer de Marmara et Bosphore), 9 sur les côtes égéennes, 5 en Palestine, 5 en Egypte et 10 en mer Noire (Kara Deniz).

L'ÉVACUATION DE LA *BRITISH EXPEDITIONARY FORCE*
(BEF)
OPÉRATION *AERIAL* (JUIN 1940)
UNE OPÉRATION PEU CONNUE ET « OCCULTÉE »
PAR LE MIRACLE DE DUNKERQUE
par le capitaine de vaisseau Claude HUAN

PRÉLIMINAIRES

Le 3 septembre 1939, la France et la Grande Bretagne entraient en guerre contre l'Allemagne, l'une après l'autre, conformément à leurs engagements. Dès le premier Conseil Supérieur Interallié, les deux gouvernements décident d'organiser en commun leurs actions futures. Dans les mois suivants, les règles de coopération économique, financière, industrielle, coloniale sont établies. Malheureusement aucun commandement militaire unifié, qui s'était pourtant révélé si efficace durant la Première Guerre mondiale, n'est institué en raison des points de vue divergents sur la manière de conduire la guerre. La lecture des mémoires de Churchill est tout à fait claire sur ce sujet. En conséquence, les deux divisions anglaises du BEF expédiées en France sont mises aux ordres du commandant du théâtre du Nord-Est (général Georges) mais le général anglais Lord Gort conserve la possibilité d'en appeler à Londres s'il estime que la sécurité de ses troupes est mise en danger (les Anglais adopteront le même principe lors de l'organisation de l'expédition *Torch* en novembre 1942)²⁵. Cette mesure s'explique par les inquiétudes du gouvernement britannique concernant les forces « d'apaisement » qui s'exercent à l'intérieur du gouvernement du président Daladier (la Chambre des Députés est celle du Front Populaire alors que les conservateurs au parlement britannique y sont largement majoritaires). Les négociations continuent sur les buts de guerre. Pour répondre à la propagande allemande, la France et la Grande Bretagne déclarent le 20 mars 1940 que la communauté d'action entre les deux pays serait maintenue après la guerre, pour assurer l'indépendance des peuples européens. Dans cet esprit, les deux pays s'engagent à ne pas négocier, ni conclure d'armistice ou de paix séparée avec l'Allemagne si ce n'est d'un commun accord²⁶. Beaucoup d'incompréhensions, voire d'illusions, se cachent derrière ces expressions de confiance réciproque. Dans les trois mois suivants, la question d'un armistice séparé va devenir le problème le plus urgent. Le remplacement de Daladier par Paul Reynaud comme président du Conseil le 22 mars 1940, élu avec une voix de majorité, n'améliore pas cette situation.

²⁵ *The Ironside Diaries 1937-1940*, Londres 1962.

²⁶ THOMAS R.T., *Britain and Vichy*, Londres 1979.

Le 10 mai 1940, la *Wehrmacht* lance son offensive, perce rapidement les lignes françaises et le 20 atteint la Manche à Abbeville, encerclant les forces alliées du Nord. Churchill, qui a remplacé Chamberlain le 10 mai, informé par Reynaud (*Nous sommes battus, nous avons perdu la bataille !*) se rend aussitôt à Paris. Il constate que la situation est grave au dernier degré et que la résistance française peut être brisée aussi rapidement que celle de la Pologne. Pour encourager les Français, Churchill ordonne l'envoi de dix escadrilles de chasse supplémentaires en renfort. Il envisage aussi le pire dans le cas où le gouvernement français pourrait signer une paix séparée avec l'Allemagne. Dans cette perspective, il demande le 17 mai qu'une commission spéciale examine toutes les mesures à prendre, en particulier les problèmes que poserait le rappel du BEF en Grande Bretagne (la moitié de la 1^{ère} division blindée anglaise est aussitôt retenue en Angleterre)²⁷. Le 20, ordre est donné à Douvres (amiral Ramsay) de se préparer à recevoir le BEF. Ce jour les blindés de Guderian ont atteint la mer. Churchill écrit à Roosevelt pour lui rappeler que, si le gouvernement actuel est balayé et que les successeurs soient disposés à engager des pourparlers, il ne doit pas perdre de vue que la seule monnaie d'échange avec l'Allemagne serait la flotte anglaise. Chamberlain et Halifax se déclarent prêts à discuter des offres de négociation si Hitler les propose.

Au Conseil Suprême du 22 mai, Paul Reynaud et Winston Churchill approuvent le plan de Weygand qui a remplacé Gamelin, pour rompre l'encerclement des forces alliées du Nord. Le manque de coordination éclate au grand jour. Au lieu d'attaquer vers le Sud, Lord Gort, qui ne croit pas à l'analyse de Weygand, approuve la retraite des forces britanniques, ce qui annule les espoirs des Français. Le 26, le cabinet britannique approuve la retraite sur Dunkerque, alors que les Français croient pouvoir consolider leurs positions et expédient des renforts par voie maritime. Le 27, le roi des Belges se décide à capituler et à rester avec son peuple tandis que son gouvernement annonce son intention de continuer la lutte.

La situation conduit le gouvernement britannique à décider l'opération *Dynamo* (évacuation du BEF de Dunkerque). Le général Ironside abandonne son poste de chef d'Etat-major général pour son adjoint Sir John et prend le commandement des Forces Britanniques de l'Intérieur. Lord Gort laisse son poste à Alexander (futur maréchal). Le Captain Tennant, en charge du *Senior Naval Officer* (SNO) à Dunkerque, n'informe que le 31 mai l'amiral français Abrial (amiral Nord) de sa mission de coordonner l'évacuation²⁸.

L'évacuation de Dunkerque dure du 28 mai au 4 juin. Trois cent soixante-six mille hommes traversent la Manche. Dix pour cent sont faits prisonniers. Deux cent quatre vingt-cinq mille soldats anglais arrivent en Angleterre mais sans équipement. Ce succès démontre la capacité exceptionnelle des Britanniques dans l'organisation des mouvements et la qualité de la protection aérienne fournie par la *Royal Air Force* durant l'évacuation en dépit des actions de la *Luftwaffe*.

Le 26 mai, Paul Reynaud vient à Londres pour s'entretenir du sort des armées du Nord. Il indique qu'il est possible qu'il soit lui-même remplacé, ce qui n'exclut pas l'éventualité que la France se retire de la guerre. Déjà au Comité de

²⁷ *The Breakdown of the Alliance in 1940*, in *Troubled Neighbours*. PMH Bell, p. 205, Londres.

²⁸ ROSKILL (captain) S.W., *The War at Sea*, Volume I, pp. 217-218, Londres 1954.

guerre du 25 mai, Weygand a évoqué la possibilité d'une défaite sur le front de la Somme. Pour l'éviter, la Grande Bretagne doit donc jeter toutes ses forces dans la bataille, à commencer par son aviation.

Mais l'impression si défaitiste laissée par Paul Reynaud à ses hôtes anglais (Churchill, Chamberlain, Eden...) les confirme dans la conviction qu'ils vont bientôt se retrouver seuls face aux Allemands et explique toutes les décisions prises dans les jours suivants vis-à-vis du BEF.

Le 27 mai, Churchill réunit le Cabinet de guerre britannique pour examiner le mémorandum demandé le 17 aux chefs d'Etat-major concernant la stratégie à adopter en cas de défaite de la France et [la demande] d'une paix séparée²⁹. La réponse est sans ambiguïté : tout dépend de la supériorité aérienne. Grâce à elle, l'invasion peut être repoussée et la production industrielle sécurisée. En conséquence Churchill refuse l'envoi en France de dix escadrilles de chasse supplémentaires. *Ce serait verser de l'eau dans le désert* (absence de DCA, de conduite opérationnelle, de soutien logistique...)

Les Anglais et les Français tirent donc des conclusions opposées des mêmes prémisses. Le cabinet français est lui-même tiraillé entre deux options : demander l'armistice ou continuer la lutte.

Même dans ce deuxième cas, aucune réflexion n'est engagée sur les conséquences : déplacement du gouvernement en Algérie, transfert de troupes vers l'Afrique du Nord, transport de matériel et de munitions etc. Au contraire, ce sont deux divisions d'Afrique du Nord qui débarquent à Marseille fin mai. L'idée d'un réduit breton où le gouvernement se réfugierait est envisagée. De Gaulle se rendra à Rennes pour examiner les conditions de sa réalisation les jours suivants.

A partir du 5 juin, début de l'attaque sur la Somme, les Anglais n'apportent plus que le concours de deux divisions très amoindries et de leurs bombardiers opérant depuis l'Angleterre.

Le 7 juin, les ordres sont donnés pour évacuer Dieppe (Opération C.P.) et le port est bloqué par les Anglais (deux cargos coulés dans le chenal).

Le 9 juin, l'amirauté anglaise se prépare à l'évacuation du Havre (Opération Cycle) espérant extraire la 51^{ème} *Highland Division* du général Fortune, qui reculait depuis la Somme sous la pression de la 7^{ème} *Panzerdivision* de Rommel et du 38^{ème} corps d'armée de Manstein³⁰.

L'amiral James, commandant en chef à Portsmouth, après un voyage éclair dans le port du Havre la nuit suivante pour rencontrer l'amiral de Villaine, poste le Havre, comprend que, sous la vive pression allemande, la totalité de la division ne pourrait atteindre le port et qu'une partie devrait être évacuée à partir des plages situées entre Fécamp et Saint Valéry en Caux. Tous les transports disponibles, pilotés par cinq officiers français, sont expédiés sous la protection de dix destroyers anglais auxquels se sont joints le *Léopard* et le *Savorgnan de Brazza*. La chaîne de commandement prévoit un coordinateur à terre (SNO : *Senior Naval Officer*), un autre pour les embarcations de va et vient (SNO *flottilla*), un autre pour les

²⁹ *British Strategy in a certain eventuality*. PRO. CAB 80/11, pp. 263-271.

³⁰ SMITH P.C., *Hold the Narrow Sea. Naval Warfare in the English Channel 1939-1945*, Moorland Publishing 1954, pp. 73-74.

transports (SNO *afloat*), un autre pour les liaisons radio (NLO). Le *Fighter Command* (Direction de la chasse assure la protection aérienne).

Les destroyers doivent initialement se maintenir assez près de la côte pour soutenir le moral des troupes s'approchant des plages pour évacuer. Mais cette disposition ne peut être maintenue en raison des actions de la *Luftwaffe* et des tirs de batteries mobiles allemandes parvenues sur la côte (trois destroyers sont endommagés, HMS *Ambuscade*, *Boadicea*, *Bulldog*). L'évacuation se termine dans la nuit du 12 au 13, ralentie par l'artillerie allemande et le brouillard. L'amiral Platon, commandant le secteur de Normandie, a engagé 50 navires, 6 cordiers évacuant plus de 1500 hommes vers Cherbourg. L'ignorance de la reddition du général Fortune (munitions épuisées) interdit de sauver la totalité de la division et 6000 Anglais sont faits prisonniers pour 3350 évacués³¹.

Au total 11000 hommes sont évacués du Havre dont la moitié de la 51^{ème} division (8000 débarqueront à Cherbourg). Soixante-sept transports et 14 embarcations ont été utilisées par les Anglais. Les pertes sont limitées : transport *Bruges* (2949 tjb), *Hébé-II*, un ferry et douze embarcations. Les difficultés de liaison avec la terre et le commandement français ont réduit les possibilités, tout comme l'action des batteries allemandes et les attaques de la *Luftwaffe*, qui en éloignant les destroyers, les empêchaient de soutenir l'action des troupes à terre. Les Français ont perdu le *Granville* (551 tjb) et le patrouilleur *Cerons*.

Par contre, l'emploi de nombreuses embarcations a accéléré le transport depuis les plages jusqu'aux navires d'évacuation. Le commandement britannique en tire les conséquences pour les évacuations ultérieures. Il observe que sous une extrême pression adverse, la vitesse d'exécution est l'élément essentiel du succès. Il faut maintenir un flot régulier de navires entre les plages d'embarquement et les ports de déchargement, en abandonnant le système des convois, tandis que les bâtiments anti sous-marins patrouillent le long des routes fixées.

Il faut noter que la marine française n'a guère d'expérience d'évacuation rapide sous la pression ennemie. Si la France avait pris la décision d'évacuer des forces importantes vers l'Afrique du Nord, l'évacuation se serait produite dans la plus grande innovation. Aucun plan n'avait jamais été étudié.

L'insistance de Pétain et de Weygand à exposer la nécessité d'un armistice devant l'effondrement du front français n'échappe pas à Sir R. Campbell, ambassadeur britannique en France. Ses rapports sont de plus en plus alarmistes sur la volonté réelle du gouvernement français de pouvoir résister à la pression des armées allemandes.

Le 7 juin, le cabinet de guerre britannique examine la liste des demandes à présenter à la France en cas d'effondrement de la résistance (transfert de la flotte de guerre, de la flotte marchande, de l'aviation, du stock d'or, des machines outils, des munitions etc.) Si la flotte de guerre française refuse de rallier, elle doit se couler ou être coulée.

Le 8 juin Paul Reynaud envisage un repli dans le réduit breton sinon sur l'Afrique du Nord après un repli sur Bordeaux.

³¹ *Naval Staff History, Home Waters and the Atlantic*, chap. 5, Historical Section Admiralty 1961.

Le 9, Churchill répond à nouveau négativement à De Gaulle venu lui demander le transfert d'escadres aériennes anglaises au sud de la Loire.

DÉCISION D'ÉVACUATION

Le 10 juin, Churchill ordonne d'étudier l'évacuation de la totalité du BEF (combattants et services) encore en France, au total 130000 hommes. Ce sera l'opération *Aerial*. Simultanément il ordonne à tous les bâtiments de commerce français en mer de se dérouter vers un port anglais.

Le 11 le préfet du Finistère est informé de la prochaine arrivée du gouvernement à Quimper. Il le signale à l'amiral Ouest qui s'attend à recevoir des renforts pour assurer la défense du réduit breton.

Le 12 au soir à son retour de France, Churchill déclare à son cabinet de guerre qu'en France la fin d'une résistance organisée approche et que désormais la Grande Bretagne doit se concentrer sur la défense de son île.

Les conseils suprêmes du 13 juin (4^{ème} voyage de Winston Churchill en France) annoncent le dénouement de la tragédie. En réponse à la demande française d'être relevée de l'accord du 28 mars 1940, le 16 juin Churchill demande que la flotte française soit au préalable envoyée dans les ports britanniques (l'amiral Darlan n'en est pas informé !)³² En outre, il demande aux Français de tenir jusqu'au printemps suivant, proposition irréaliste puisqu'il faut aux Américains un an pour créer, entretenir et projeter en Europe un million d'hommes.

Churchill demande que les pilotes allemands abattus et prisonniers en France soient transférés en Angleterre et confiés à la garde des Anglais. (Dans ses mémoires il précise le chiffre de 400, chiffre considérable. Il le répétera quelques jours plus tard devant le parlement britannique)³³.

Le 14 le général Brooke qui a pris le commandement des troupes britanniques restant en France, s'installe au Mans, téléphone à son ministre Eden pour lui indiquer que la situation est désespérée. Tout nouvel envoi de renforts doit être interrompu. Le débarquement de la division canadienne doit être annulé. *Nous avons échappé à un désastre majeur à Dunkerque, nous ne devons pas en risquer un second*. Convaincu, Churchill ordonne en conséquence l'exécution de l'opération *Aerial* (évacuation du BEF). Le général anglais Wise annonce au général Weygand que dorénavant les troupes britanniques agissent indépendamment mais Churchill n'informe ni le gouvernement français ni la mission militaire française en Angleterre de cette décision. La rupture politique et stratégique déjà fragilisée depuis le 19 mai est consommée. Chaque partie agit désormais selon son intérêt mais deux jours plus tard, la Grande Bretagne continuera de demander à la France l'exécution de l'accord du 28 mars.

Le 16 au soir, Reynaud, mis en minorité par 14 voix contre 10 (selon son rapport à Campbell) est remplacé par Pétain, lequel annonce le lendemain son intention de demander l'ouverture de négociations avec les Allemands.

³² *The Breakdown of the Alliance*, pp. 210-212.

³³ CHURCHILL, Sir Winston, *L'heure tragique. La chute de la France*, p. 191. Plon 1955.

Le 14 juin 1940 au soir l'Amirauté britannique a ordonné l'exécution de l'opération *Aerial*. Elle estime que 130000 hommes sont à évacuer de Cherbourg à La Pallice, (30000 à Cherbourg et à Brest, 70000 sur la côte Atlantique)³⁴. Tous les transports désignés sont mis en route. L'Amirauté estime qu'elle ne dispose que de trois jours avant que les forces ennemies interviennent. Cinq ports de départ sont choisis en France : Cherbourg, Saint Malo, Brest, Saint Nazaire, La Pallice. En Angleterre, les ports sont spécialisés pour recevoir les évacués : le personnel à Falmouth et Plymouth, le matériel dans les ports du canal de Bristol. La moitié du personnel à évacuer étant des non-combattants, doit être transportée en priorité. Les grands transports sont réservés pour la côte atlantique, les plus petits pour la Manche. Comme beaucoup de matériel a été abandonné lors des évacuations antérieures (*Dynamo*, *Cycle*), l'accent est mis sur l'importance d'embarquer le matériel lourd en priorité puisque cette fois la pression adverse beaucoup moins forte permet une meilleure organisation. Une vingtaine de destroyers est prévue pour l'escorte et tous les dragueurs magnétiques disponibles sont réservés pour l'opération (la *Luftwaffe* a mouillé plus de 500 mines durant le mois de mai dans les eaux de la Manche). Des équipes de démolition sont prévues pour mettre hors de service les installations militaires après évacuation. L'amiral James, commandant en chef à Portsmouth est en charge du secteur Cherbourg-Saint Malo. L'amiral Sir Dunbar Nasmith (commandant en chef des *Western Approaches*) reçoit la responsabilité des ports de Brest, Saint Nazaire, La Pallice. Il faut noter que les officiers de liaison français sont tenus à l'écart de tous ces préparatifs.

ÉVACUATION DES PORTS DE CHERBOURG ET SAINT MALO.

Pour conduire l'évacuation de ces deux ports, l'amiral James décide dans le but d'accélérer les transferts le plus rapidement possible de :

- Maintenir un flux continu de transports entre Cherbourg - Saint Malo et Southampton
- Maintenir un flux continu de caboteurs entre Cherbourg et Poole.
- Maintenir un flux continu de chalands entre Saint Malo et Weymouth
- S'entendre avec le gouverneur de Jersey afin de prévoir une évacuation accélérée de Saint Malo au cas où la situation se détériorerait rapidement.
- Garder en réserve un groupe de barges utilisables éventuellement en cas d'urgence entre Saint Malo et les îles de Jersey.

A cet effet, près de 30 navires de toutes tailles et catégories (paquebots, cargos, ferries, bâtiments hôpital, caboteurs) sont prévus ainsi que six douzaines de caboteurs et chalutiers renforcés par des cadres et équipages de la *Royal Navy*, 120 petits bâtiments de pêche et quelques patrouilleurs A/S. Dès le 15 au matin, ils sont mis en route vers leur destination. Par contre, seuls 5 destroyers sont détachés pour la protection, ce qui conduit à les faire patrouiller le long des routes tandis que la *Royal Air Force* maintient la *Luftwaffe* à distance. Un officier de Plymouth est débarqué à Cherbourg et à Saint Malo par HMS *poste Sark*. L'opération se termine

³⁴ PRO. ADM 199/796A. *Reports on Operation Aerial*.

le 18 juin quand les destroyers HMS *Sabre* et *Fernie* évacuent à 12 heures l'équipe de démolition. A Saint Malo, les Anglais se félicitent de la coopération des officiers français, en particulier du commandant Briand et du capitaine de vaisseau Bourdeaux commandant du front de mer³⁵.

Trois mille cent Britanniques sont évacués de Cherbourg et 30674 de Saint Malo (1^{ère} division canadienne) auxquels il faut ajouter 3700 d'origine diverse, soit 60 700 au total pour une prévision de 53 à 63000 hommes. Aucune perte n'est subie.

ÉVACUATION DE BREST

L'amiral Sir Dunbar Nasmith doit remplir la tâche la plus difficile, évacuer soixante dix mille hommes en trois jours, à partir de quatre ports éloignés (auxquels il est possible que d'autres secteurs s'ajoutent). A cet effet, il a réquisitionné dès le 10 juin un grand nombre de bâtiments : 50 transports, 20 destroyers, 25 patrouilleurs A/S ou dragueurs.

Le 14 au soir, le Captain Bisset désigné pour conduire l'évacuation à Brest appareille sur HMS *Berkeley* avec son équipe (45 ratings). Dès son arrivée, il constate que les autorités locales anglaises ne croient pas à l'urgence d'une évacuation en trois jours, ce qui complique l'établissement d'un programme. Pour obtenir le concours des Français, le Captain Bisset demande à rencontrer l'amiral Ouest (amiral de Laborde) pour lui expliquer le sens de sa mission. L'amiral ne peut lui dissimuler sa grande surprise mais accepte de lui fournir l'aide demandée tout en refusant l'embarquement de munitions en raison du risque de bombardement.

Un mouillage de mines par la *Luftwaffe* bloque le port durant la journée du 16 mais la navigation est ouverte dans la soirée. Cinq croiseurs auxiliaires français appareillent aussitôt avec l'or de la Banque de France pour Dakar. Vingt-cinq transports britanniques (45000 t) entrent à Brest le 17 et embarquent 30000 hommes. L'arrivée de 12 chalutiers vers 16 heures permet d'accélérer le transfert³⁶. Ce sont les modifications de priorité entre le personnel et le matériel qui ralentissent les mouvements. Dix-sept transports doivent repartir sur ballast. Le 17 à 22 heures l'embarquement est terminé, les mouvements s'effectuant indépendamment sans subir d'attaques aériennes. Si 24 heures supplémentaires avaient pu être utilisées, beaucoup d'équipements et de matériel lourd auraient pu être sauvés et le pillage aurait été évité. Un seul chalutier (*Murmansk*) a été perdu par échouage. Le 18 juin au soir Brest est abandonné ; (le *Richelieu* appareille pour Dakar escorté par le *Fougueux* et le *Frondeur*). Le dernier bâtiment anglais quitte Brest le 19 à minuit et demi. Cent cinquante-huit transports français et étrangers partent pour l'Afrique.

Le 18, l'amiral Dunbar Nasmith a expédié par avion son officier de liaison français, le capitaine de frégate Bos, auprès de l'amiral Ouest à Brest avec une lettre pour lui expliquer que depuis l'évacuation des principales forces anglaises de Dunkerque, il n'est plus nécessaire ou désirable de conserver en France un nombre important de troupes anglaises (communication et bases) et que le gouvernement

³⁵ - *id* – Report of Commander in Chief. Portsmouth, 19 June 1940.

³⁶ - *id* – Report of Captain Bisset, 20 June 1940.

anglais a donc décidé de les rapatrier en Grande Bretagne. Il est prêt à recevoir l'amiral Oueist à Plymouth et à lui procurer toute l'aide nécessaire au transfert de ses forces vers l'Angleterre.

Le capitaine de frégate Bos revint le 19 mais sans réponse écrite, rapportant que les Français estimaient que les Anglais avaient évacué trop vite, laissant les Français « dans le pétrin ». Le soir les *Panzer* pénètrent dans le port vide de Brest.

Le 19 au soir, l'Amirauté britannique ordonne au câblé HMS *Alert* d'appareiller pour aller couper les deux câbles reliant Brest au Cap Cod et Brest à Dakar.

ÉVACUATION DE SAINT NAZAIRE

Le destroyer HMS *Berkeley*, après avoir débarqué le SNO désigné pour Brest le 15, appareille aussitôt pour conduire le Captain Hamilton prévu qui arrive à 20 heures et repart ensuite pour La Pallice. Immédiatement, le Captain Hamilton rencontre le contre-amiral Riou, commandant le sous-secteur Quiberon-Loire et lui explique que sa mission consiste à transporter certains éléments britanniques du personnel des bases et des transmissions vers d'autres ports. L'amiral Riou accepte de lui fournir toutes les facilités nécessaires. Il est décidé de démarrer les embarquements le lendemain dès 10 heures 30.

Les opérations sont compliquées par certaines difficultés :

- Les cinq officiers en charge des mouvements ignorent totalement la situation locale.
- L'utilisation du port est dépendante des heures de marée.
- Le chenal d'accès est très étroit.
- Le mouillage est éloigné (7 nautiques) et le transfert du personnel des quais jusqu'aux navires nécessite deux heures au moins. Les Français ne peuvent fournir que trois remorqueurs à cet effet et les trois destroyers doivent les suppléer.
- En raison du danger aérien, certains transports attendent à 30 nautiques en baie de Quiberon, transformée en relais obligatoire dans les deux sens, afin d'éviter les actions des *U-Boote* et de la *Luftwaffe*.

Les embarquements commencent en fait à 13 heures et 16000 hommes peuvent être transportés avant la nuit, mais dans une certaine pagaïe, les autorités militaires anglaises se trouvant à Nantes. La priorité initiale donnée au matériel doit être abandonnée, les premiers navires arrivant en rade étant des paquebots.

Dans la nuit du 16 au 17, des mines magnétiques jetées par la *Luftwaffe* interrompent le trafic qui ne reprend qu'au matin à 4 heures 30. Le paquebot *Franconia* (20175 tjb) est touché par une bombe en baie de Quiberon et doit être expédié vers Plymouth. Quatre-vingt dix navires entassés entre Saint Nazaire et le Palais attirent les bombardiers allemands.

Le 17 à 12 heures 45, un premier convoi de 26 navires aux ordres du chef de la 9^{ème} division de destroyers, appareille à 4 noeuds pour Plymouth, Liverpool, Falmouth, Bristol... Vers 16 heures, le paquebot *Lancastria* (16243 tjb) à l'ancre, est coulé par quatre bombes de 500 kg lancées par des avions du I KG-30 (Lieutenant von Gravenreuth) et coule en 7 minutes. Sur les 5 200 hommes, femmes et enfants

embarqués, la majorité est tuée ou noyée. Deux mille quatre cent quarante neuf personnes sont sauvées. Huit cent vingt-neuf survivants (2 femmes) sont repêchés par le paquebot *Oronsay* (20043 tjb), quoique touché lui-même par une bombe mais sans gravité. L'immense majorité des fantassins jetés à la mer ne savent pas nager et les moyens sur place sont trop faibles pour les secourir rapidement. L'énorme nappe de mazout s'échappant des soutes du paquebot a des conséquences désastreuses, des dizaines d'hommes meurent englués dans le pétrole tandis que d'autres périssent brûlés vifs, une partie de la nappe ayant pris feu. La *Luftwaffe* profitant du plafond bas, tente d'autres attaques mais sur demande du SNO plusieurs groupes d'Hurricane (1st, 73rd, 242nd squadrons) réussissent à l'écarter. Cependant plus tard le *Teiresias* (7 405 tjb) est coulé en rade de Belle Ile à 20 heures 43 mais sans perte humaine. Sur demande du SNO de Saint Nazaire, le Captain D-9 (Captain Stevens) ordonne un renfort de moyens vers le port. Le 18 à 6 heures 30 un convoi de 10 navires (23600 hommes) escorté des HMS *Vanoc* et *Beagle* appareille pour Plymouth et Falmouth. Tout le matériel transporté de Nantes par la Loire peut être embarqué à Saint Nazaire sans incident.

Le général Brooke, commandant supérieur des forces terrestres britanniques, embarque à 10 heures 40 sur le chalutier *Cambridgeshire* avec son Etat-major à destination de Plymouth où il arrive le 19 à 15 heures sans incident.

A 13 heures 15, tout le personnel britannique est pratiquement évacué de la zone de Saint Nazaire mais en raison des rapports erronés sur la proximité des Allemands, pratiquement tous les canons, véhicules et stocks divers ne purent être évacués. En outre, les ordres répétés modifiant la priorité des embarquements (comme à Brest) donnés depuis le quartier général de l'armée à Nantes (à 30 km) ont perturbé le mouvement.

Le Captain Hamilton, le Brigadier Général Gill et son Etat major quittent Saint Nazaire, persuadés que les Allemands arrivent sur leurs talons, suivant le dernier convoi d'évacuation, 12 transports escortés des HMS *Wren* et *Highlander*, arrivant le 19 à Plymouth à 10 heures 16.

Ce jour à 12 heures 17, l'amiral Sir Dunbar Nasmith est informé que 25000 Polonais s'approchent de Brest, Vannes, La Rochelle. Il ordonne aux paquebots *Royal Scotsman* (3 244 tjb), *Sobieski* (11030 tjb) et six destroyers HMS *Imogen*, *Punjabi*, *Griffin*, *Witch*, *Harvester* et *Viscount*, de se rendre rapidement à Saint Nazaire. Le Captain D-9 de son côté y dirige 5 transports afin de récupérer 8000 soldats polonais (3^{ème} DIP). Saint Nazaire n'est pas encore occupée et les destroyers réussissent à embarquer plus de 2000 Polonais, quelques Anglais et Belges. Les paquebots vides sont alors dirigés vers La Pallice et Le Verdon.

Au total, 42000 hommes ont été évacués. Plus de 50 transports ont été utilisés, certains sans nécessité en raison des informations déficientes³⁷.

Le vice-amiral Hallett arrive le 18 avec une équipe de démolition et repartit sur HMS *Vanquisher*. Malheureusement le cargo transportant les canons de 380 mm de la tourelle II est coulé par la *Luftwaffe* au large du Verdon.

³⁷ - id – Report of Captain Hamilton., 20 June 1940.

ÉVACUATION DE LA PALLICE

Le Commander Love, SNO en charge de l'évacuation de La Pallice, arrive le 16 juin à 7 heures à bord de HMS *Berkeley*. L'amiral Dunbar Nasmith l'informe qu'il doit évacuer 10000 hommes. Mais Love rencontre beaucoup de difficultés à entrer en liaison avec le Captain Allen, détaché auprès du Quartier Général de l'armée britannique. Le 17 à 9 heures, le paquebot *Champlain* (28000 tjb) saute sur une mine magnétique posée par la *Luftwaffe* dans la nuit précédente, heureusement sans boucher le port. Les transports prévus ayant été détournés vers Brest et Saint Nazaire, le Commander Love réquisitionne deux cargos *Philip M.* (2085 tjb) et *Thistleglen* (4 748 tjb) sur lesquels embarquent 2500 Britanniques qui appareillent le 18 à minuit et demi pour Falmouth, en dépit des bombardements allemands. Dans l'après-midi, à la nouvelle de l'arrivée de plusieurs milliers de Polonais à La Pallice, le commandant du destroyer HMS *Mackay* (Commander Stokes) reçoit l'ordre d'organiser leur récupération. Plusieurs transports sont alors dirigés sur le port. Le *Alderpool* (4313 tjb) embarque 4000 Polonais et appareille le 20 à 6 heures pour Falmouth. L'*Ormonde* (14982 tjb) arrivé avec l'équipe de démolition dans la nuit, reste en attente sur rade avant de partir le 21 juin le Verdon. Une nouvelle information (erronée) annonce l'arrivée de 10000 Polonais et 5000 Belges ! Plusieurs navires sont alors expédiés et le vice-amiral Hallett sur le destroyer HMS *Vanquisher* se rend sur place le 23. Mais 250 Polonais seulement sont encore récupérés et expédiés à 19 heures vers Liverpool sur le *Blairnevis* (4155 tjb). Cinquante navires français appareillent pour l'Afrique³⁸.

Au total 4000 hommes ont été évacués de La Pallice. Avec une meilleure information, beaucoup d'efforts auraient pu être évités. Le 23 à 8 heures les Allemands atteignent la ville.

ÉVACUATION DE LA ZONE DE BORDEAUX - SAINT JEAN DE LUZ

L'évacuation du BEF est initialement prévue de Cherbourg à La Pallice. La situation est rapidement modifiée par l'effondrement complet du front français et l'imminence d'un armistice. Il est donc décidé d'étendre l'opération à toutes les troupes alliées, aux civils (britanniques et alliés) et dans les ports plus au sud.

Le transfert du gouvernement français à Bordeaux le 15 juin entraîne celui des ambassades, légations et consulats, ainsi que celui d'un grand nombre de militaires britanniques qu'il faut aussi évacuer. L'opération débute de Bordeaux pour se terminer à Saint Jean de Luz.

Le 15, le croiseur HMS *Arethusa* (Captain Graham) est expédié à Bordeaux pour prendre la direction de l'évacuation. Le 17 juin, 14 navires transportant 9400 réfugiés appareillent pour Falmouth.

Le 18, Graham confère avec Sir Ronald Campbell, ambassadeur britannique, Lord Alexander, premier Lord de l'Amirauté et l'amiral de la Flotte Sir Dudley Pound.

³⁸ - *id* – Report of Commander Love, 20 June 1940.

Le 17 juin l'Amirauté britannique a signalé à l'*Arethusa* que 200 prisonniers de la *Luftwaffe* (et non des pilotes) qui sont à Bordeaux ne doivent pas être repris par les Allemands. Mais le 18, le croiseur ne peut que répondre qu'aucun prisonnier n'était attendu (message de 15 heures 37).

Les attaques de la *Luftwaffe* les 17 et 18 (bombes et mines) sur Bordeaux et la Gironde se précisent et deux dragueurs magnétiques britanniques arrivent au Verdon pour nettoyer le chenal et permettre le départ de l'*Arethusa*. Dix-huit transports appareillent ce jour vers Falmouth dont 5 chargés de Polonais et de Hollandais. Le cargo *Mexique* saute sur une mine au Verdon. Le 19, quelques centaines de Polonais sont embarqués au Verdon et le *Broompark* (5136 tjb) appareille pour Falmouth avec 180 litres d'eau lourde. Par contre, 3 paquebots français (*de la Salle, de Grasse, Flandre*) refusent d'appareiller pour l'Afrique du Nord et seront capturés par les Allemands.

Le 20, l'*Arethusa* appareille à 12 heures avec 221 évacués dont le président de la Pologne, étant relevé par le croiseur HMS *Galatea* (Captain Schofield) portant la marque du contre-amiral Curteis (2nd cruiser squadron). L'annonce d l'arrivée dans les ports de nombreux soldats polonais, belges, tchèques (de 15 à 20000) impose à l'Amirauté l'envoi de 22 transports supplémentaires (soit une capacité voisine de 60 000 hommes) qui ne peuvent arriver que deux jours plus tard. Comme il devient évident que l'embarquement aurait lieu plus au sud, le Captain Allen est envoyé à Saint Jean de Luz pour assurer le contrôle des mouvements. Devant la menace aérienne allemande, le croiseur HMS *Calcutta* quitte Portsmouth le 22 pour assurer la protection aérienne tandis qu'un flot de transports fait route vers la côte française pour assurer le sauvetage des derniers évacués.

Le *Galatea* reste deux jours devant Arcachon en liaison avec l'ambassadeur britannique à Bordeaux. Le 23 à 9 heures 30, le HMS *Fraser* (canadien) embarque Sir Ronald Campbell et son Etat-major ainsi que les ministres du Canada et de l'Afrique du Sud, qu'il transfère sur HMS *Galatea* devant Saint Jean de Luz. Après passage de l'amiral Curteis sur le *Calcutta* à 23 heures, le croiseur met le cap sur Plymouth en Angleterre le 24 à 1 heure 25. De même 9000 Polonais embarquent sur le *Sobieski* (11 030 tjb) et le *Batory* (14 287 tjb) au Verdon³⁹.

Le 23, l'Amirauté britannique adresse un message personnel à l'amiral Darlan par le canal du HMS *Beagle* (remis le 23 à 9 heures 35).

Les embarquements continuent jusqu'au 25 à midi quand le Captain Allen doit embarquer à son tour sur HMS *Fraser*. Trois transports chargés d'évacués et six transports vides appareillent pour l'Angleterre à 15 heures. Dans la nuit, suite à une fausse manoeuvre et à une fatigue intense du commandant, HMS *Calcutta* aborde et coupe en deux HMS *Fraser* (16 officiers et 134 hommes sont repêchés par HMS *Ristigouche*).

Au moins 11000 personnes ont été évacuées, souvent dans des conditions indescriptibles : une meilleure organisation aurait permis d'augmenter le nombre des évacués en dépit de la débrouillardise développée par les initiatives locales dues au capitaine de vaisseau Cazalis, commandant du Front de mer.

³⁹ - id – Report of Admiral 2° Cruiser Squadron. 27 June 1940.

ÉVACUATION DU GRAND QUARTIER GÉNÉRAL

Le Captain Allen désigné pour assurer la liaison entre le Grand Quartier britannique et les ports choisis pour l'évacuation, débarque du HMS *Berkeley* le 15 au soir à Saint Nazaire et atteint son poste le 16 à 9 heures, établissant la liaison téléphonique avec Brest, Saint Nazaire et La Pallice ainsi qu'avec Plymouth. Le 17, le *War Office* l'informe à 13 heures que la France a cessé les hostilités et que le personnel britannique doit être embarqué sur tous les navires disponibles. Ce message est retransmis à tous les ports, entraînant et expliquant la confusion sur la priorité à accorder vis à vis du matériel. A 15 heures 16, l'Amirauté interdit tout mouvement vers les ports français, ce qui ajoute encore une certaine confusion, d'autant que deux heures plus tard, l'Amirauté ordonne le retrait complet du BEF. A 19 heures, elle rappelle que 200 prisonniers allemands de la *Luftwaffe* se trouvant à Bordeaux ne doivent pas être repris.

Le 20, le Captain Allen rallie Bordeaux et le 21 l'amiral Sir Dunbar Nasmith décide de l'envoyer à Saint Jean de Luz pour prendre la direction de l'évacuation à compter du 22 juin.

ÉVACUATION DES PORTS DE MÉDITERRANÉE

Le 21 juin, 2000 Polonais arrivent à Port Vendres et 5000 Tchèques à Agde. Deux destroyers, 5 navires anglais réussissent à les évacuer le 24 et les conduisent à Gibraltar.

ÉVACUATION DES PILOTES ALLEMANDS

Le 13 juin au Conseil Suprême, Churchill a demandé à Paul Reynaud que les pilotes allemands abattus et prisonniers en France soient expédiés en Angleterre. Paul Reynaud donne son accord. Tous les prisonniers allemands en France (toutes armes) sont sous contrôle de la Guerre dans des camps près de Toulouse, Mazerès, Nîmes et Bassens. A cette date, il y a 2700 militaires allemands prisonniers ! (archives de DFCAA). Par ailleurs, l'examen des archives allemandes confirment que, durant la campagne de France, la *Luftwaffe* a perdu 800 avions toutes catégories dont environ 270 avions de chasse. Il est donc tout à fait certain qu'une petite partie de ces pilotes peuvent avoir sauté en parachute et avoir été faits prisonniers. En effet, l'examen des archives indiquent que 85 officiers de la *Luftwaffe* ont été retournés aux Allemands dès le 30 juin 1940. Parmi eux, 24 appartiennent aux groupes de chasse engagés en France (JG/26, 27, 52), les autres étant affectés aux deux groupes de bombardement (KG/ 52, 54). A ces 24 officiers pilotes on peut ajouter quelques sous-officiers⁴⁰.

⁴⁰ A.N. 41-AJ-463.

On est donc très loin du chiffre de 400 avancé par Churchill et recopié fidèlement sans examen par tous les meilleurs historiens de Grande Bretagne. Il faut d'ailleurs rappeler que l'Amirauté britannique à la même époque avance le chiffre de 200 prisonniers de la Luftwaffe (pilotes certes mais aussi mécaniciens, radios, mitrailleurs...)⁴¹

Churchill a chargé à tort devant l'histoire l'allié défaillant.

CONCLUSION

En 10 jours du 15 au 25 juin, 160000 personnes (civiles et militaires) ont été évacués de France⁴² :

Ports		Nationalité	
Le Havre	11 000	Britanniques	114 300
Cherbourg	30 000	Français	17 062
Saint Malo	31 000	Polonais	24 352
Brest	31 500	Tchèques	4 938
Saint Nazaire	42 000	Belges	163
La Pallice	4 000		
Gironde	10 000	Total	160 000
Total	160 000		

A cela il faut ajouter 34 000 tonnes de munitions, 950 véhicules, 310 canons, mais 44000 Anglais ont été faits prisonniers faute d'avoir pu réussir à embarquer. Huit cent mille tonnes de navires (du paquebot au chalutier) ont été engagées (150 bâtiments). Les derniers repartirent vides mais souvent trop tôt. Les pertes en tonnage étaient très faibles (*Lancastrian*, *Oronsay*) et le destroyer canadien HMS *Fraser* (abordage de nuit) sans compter trois petits cargos abandonnés (6500 tjb), contre 9 destroyers perdus durant l'opération *Dynamo*. Mais les pertes humaines subies sur le *Lancastrian* restent les plus élevées de toute la guerre. Le manque de liaisons et d'informations rapidement obsolètes, à Londres, dans les ports, dans le quartier général de l'Armée, conduisit souvent à des ordres contradictoires et à des déplacements inutiles de navires. L'attitude pessimiste ambiante conduisit à croire les divisions allemandes toujours plus proches, ce qui entraîna une accélération des embarquements et l'abandon d'un matériel considérable, sans qu'il soit saboté. De nombreux véhicules neufs n'exigèrent qu'un petit coup de peinture pour être utilisés par les Allemands.

L'absence d'information des décisions britanniques concernant le principe d'*Aerial*, ne créa pas de bonnes conditions de coopération avec les Français. Parfois

⁴¹ PRO. ADM 199/796A. *Operation Aerial. General Narrative* p. 4

⁴² *Naval Staff History. Home Waters in Atlantic*, p. 5.

elle fut excellente, parfois elle fut négative (sauf à Brest, les Français s'opposèrent à l'action de spécialistes de la démolition).

Les actions aériennes ennemies furent heureusement limitées par manque de moyens, en particulier de mines. Peu de *U-Boote* furent engagés, la majorité étant en réparation ou en entraînement après la campagne de Norvège. Si 13 cargos (51803 t) furent coulés du 21 mai au 25 juin dans la zone jusqu'au 10° West (120 nautiques de Brest), aucun n'appartenait aux convois d'évacuation. Les 7 *U-Boote* à la mer furent mal positionnés (défaut d'éclairage aérien).

Il faut signaler que pendant cette période, plus de 250 navires français appareillèrent pour le Maroc, dont certains transportant du matériel U.S. (avions), sans compter les bâtiments de guerre et ceux qui rallièrent l'Angleterre.

Au total depuis Dunkerque, 510000 Anglais ont été transportés de France vers l'Angleterre, abandonnant 44000 prisonniers ; 190 000 soldats alliés ont réussi à les imiter. Mais l'abandon de tout le matériel va interdire au BEF la reconstitution de sa capacité militaire pendant une longue période. Onze mille Anglais ont été tués et 14000 ont été blessés⁴³.

La description de ces événements démontre que le gouvernement français, s'il désirait transférer en Afrique du Nord des moyens significatifs (500000 hommes) devait dès la fin mai prendre ses dispositions. Mais était-il assez fort pour imposer ce choix à l'armée et aux Français ? Était-il convaincu que la France est aussi une puissance maritime pouvant s'appuyer sur son empire et sur sa flotte ? Sans oublier que le transport de 500000 hommes et de leur matériel nécessitait 3 millions de tonnes de navires que la France ne possédait pas et que l'Angleterre devait fournir.

Ce n'est qu'après l'impossibilité de constituer le réduit breton que Paul Reynaud a choisi de s'orienter vers un repli en Afrique du Nord, repli que les autorités militaires françaises et anglaises considéraient comme une fausse conception stratégique⁴⁴. Le comité des chefs d'Etat-major britanniques estimait que l'établissement de la France en Afrique du Nord n'était pas essentiel pour la continuation de la guerre. Il préférait le repli sur l'Angleterre.

Comment la Grande Bretagne et la France pouvaient-elles adopter une politique commune alors que leurs conceptions stratégiques étaient différentes et qu'elles n'ont cessé de s'éloigner l'une de l'autre depuis le début de la Campagne de France ? La rupture stratégique a entraîné malheureusement la rupture politique. Aucun plan n'avait jamais été envisagé pour exécuter une évacuation de forces vers l'Afrique sur une grande échelle.

Les dirigeants restaient trop marqués par l'expérience de la première guerre mondiale alors que l'accélération du monde imposait des politiques innovantes, une direction unifiée des opérations, une bonne relation entre les chefs. Neuf mois de guerre avaient démontré cette nécessité. La leçon sera retenue pour les opérations de libération de l'Europe en 1943-1944.

⁴³ ELLIS John, *The World War II. Data Book*. BCA 1993.

⁴⁴ PRO. CAB 80/11. COS (40) 508. 1st July 1940.

2. HISTOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

DE L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE DES NAVIRES A L'ENSEIGNEMENT DE LA MANŒUVRE

par **Patrice DECENCIÈRE**

(Suite de *Évolution de l'art de la manœuvre des vaisseaux au Siècle des Lumières*
in *Chronique d'Histoire maritime* n° 62)

Depuis toujours, la manœuvre des navires s'apprend d'abord par la pratique, en naviguant à la mer. Cependant, à partir de la deuxième moitié du 17^{ème} siècle, le gouvernement du roi a commencé à s'intéresser à l'apprentissage des métiers de la mer, et a essayé de mettre sur pied un véritable enseignement organisé. Cette première tentative ne réussira pas dans le domaine de la manœuvre, et il faudra attendre la fin du 18^{ème} siècle pour que le projet en soit repris, et le début du siècle suivant, pour qu'il soit établi sur des bases structurées. Ces essais d'organisation de l'apprentissage de la manœuvre méritent d'être rapportés, car ils illustrent la promotion lente (en France tout au moins) de la manœuvre en tant qu'art majeur de l'homme de mer, et dont l'enseignement ne peut plus être laissé à l'initiative de chacun.

1) COLBERT ET LES PREMIÈRES TENTATIVES D'ENSEIGNEMENT ORGANISÉ DE LA MANŒUVRE

a) Réception des maîtres du commerce. Création des écoles d'hydrographie

Sous l'Ancien Régime, la formation des capitaines s'effectue au sein d'une organisation de type corporatif qui régit les conditions de leur réception, au terme d'un apprentissage effectué comme « volontaire », ou « novice » (c'est le titre qui leur est le plus souvent donné aux rôles d'équipage) embarqués très jeunes. Cet apprentissage, au sein des équipages fort réduits des navires de commerce, était le plus souvent supervisé par un parent (père ou oncle). L'attribution du titre de maître, puis de capitaine (vers le milieu du 17^{ème} siècle), pour la navigation au long cours, donnait lieu à une « réception » formelle, au terme d'un examen (codifié par une Ordonnance Royale de 1584, puis par celle de 1681) qui permettait à des maîtres confirmés de vérifier les capacités des candidats en matière de manœuvre et de navigation. Ce mécanisme s'apparente à l'attribution de la maîtrise au sein des

corporations artisanales issues du moyen âge, d'où provient sans doute aussi l'appellation ancienne de « maître de navire ».

La grande Ordonnance Royale de 1681 qui, pour l'essentiel, reprenait les usages antérieurs, a codifié la réception des capitaines, qui doivent avoir navigué au moins 5 ans au commerce⁴⁵. La lettre de maîtrise, reconnaissant le candidat « capable et expert dans l'art de naviguer », est conférée au terme d'une procédure qui comporte un interrogatoire portant sur la navigation, devant un professeur d'hydrographie (ce qui est une nouveauté), suivi d'un examen, au cours duquel « *quatre anciens maîtres interrogent le récipiendaire sur la manœuvre* ».

Pour aider les candidats à préparer cet examen, Colbert suscite en 1665, la fondation d'écoles d'hydrographie à Dieppe (où existe déjà une tradition d'enseignement du pilotage), puis à Toulon et Rochefort, et d'un collège de la marine à Saint Malo (en 1669). L'Ordonnance de 1681 prévoyait la généralisation de cette mesure par la création de postes de professeurs d'hydrographie (au sens très large que l'on donnait à l'époque à ce mot) « *dans les villes maritimes les plus considérables du Royaume* ». Ces professeurs avaient pour tâche d'enseigner « *l'art de naviguer par règles et principes* », ce qui suppose de « *connaître la mer que l'on a à parcourir pour arriver où l'on se propose d'aller ... et de manœuvrer avec intelligence pour éviter les dangers qui sont sur la route: c'est ce qu'on appelle la science de l'hydrographie* ».

Il semble qu'au début, les professeurs d'hydrographie (qui sont recrutés pour leurs connaissances en mathématiques) se soient essayés à l'enseignement de la manœuvre des navires: c'est ainsi qu'en 1683 « *L'Instruction des Pilotes* », un ouvrage rédigé à l'usage des candidats aux examens de maître et de pilote par l'abbé Le Cordier, professeur d'hydrographie à Dieppe, comporte bien un court chapitre consacré à la conduite du navire. Ces 22 pages sont précieuses, car elles constituent un témoignage rare de ce qui était enseigné en matière de manœuvre dans les ports de commerce. Le Cordier regrette toutefois qu'un enseignement pratique du matelotage ne soit pas organisé sur des bases plus systématiques: « *il serait à propos qu'on embarquât sur les vaisseaux du roi & sur ceux des marchands, beaucoup de mousques ou jeunes garçons, & qu'il y en eut un pour servir à chaque plat de sept hommes, et que le maître du plat, ou le plus habile, fut obligé de leur enseigner à faire toutes ces manœuvres.* »⁴⁶

Toujours est-il que les professeurs d'hydrographie, qui le plus souvent n'avaient qu'une formation mathématique, se sont plutôt concentrés sur l'enseignement du pilotage côtier et de la navigation astronomique, des domaines qui leurs étaient plus familiers, et dont les élèves ressentaient sans doute plus le besoin. Tout au long du 18^{ème} siècle, l'apprentissage de la manœuvre dans la marine du commerce restera donc une affaire de pratique et d'expérience à acquérir à la mer.

⁴⁵ Livre II, titre 1^{er}: « du capitaine, maître ou patron ».

⁴⁶ « Instructions des pilotes » : P. 173

b) Apprentissage de la manœuvre au sein des écoles des gardes de la marine créées par Colbert (Tourville et les frégates écoles de 1681)

La formation des officiers de la marine du roi est naturellement mieux documentée, et son cadre est défini avec précision par différentes ordonnances royales.

A la mort de Mazarin, la marine du Roi est menée par des officiers qui ne sont pas tous de vrais marins. La conduite des navires à la mer est encore largement assurée par les « maîtres » qui sont des marins professionnels. En effet, pour les gentilshommes qui constituent l'encadrement de la marine du roi, « *combattre sur mer est un métier noble, naviguer est une science roturière* » selon la formule de Vergé-Franceschi⁴⁷. Louis XIV semble s'être ému de cette situation et, soucieux de confier ses navires à des marins expérimentés, il n'hésita pas à attirer vers les carrières navales des capitaines du commerce (Duquesne, Duguay-Trouin entre autres..) qui s'étaient distingués à la course. Parallèlement, Colbert se soucia de former à la manœuvre les jeunes nobles qui étaient amenés à devenir les cadres de la marine du roi: les vaisseaux devaient embarquer un certain nombre de gardes de la marine afin qu'ils apprennent leur métier à la mer, comme cela se pratiquait en Grande Bretagne.

Les choses ne semblent pas toujours s'être passées comme le souhaitait le Ministre: on a retrouvé des instructions rédigées en octobre 1670 sur le service des gardes de la marine embarqués, qui prévoient « *qu'il y aura à toute heure du jours et de la nuit 5 gardes de quart sur le pont... pour apprendre la manœuvre aussi bien que la navigation...* ». Une note en marge de cette instruction indique : « *quant aux quarts (les gardes de la marine) se sont plaint qu'on les fatiguait... Il n'y a pas de difficulté de les en dispenser, puisqu'ils ne veulent pas profiter des moyens de s'instruire.* »⁴⁸

En septembre 1678, Colbert avait demandé à Duquesne de préparer un Traité de Manœuvre (ainsi qu'un Traité de construction navale), mais cette demande ne semble pas avoir été suivie d'effets⁴⁹. En juillet 1680, Colbert réussit à convaincre le roi d'aller inspecter sa marine à l'occasion d'une campagne militaire en Flandre: Louis XIV, sous la conduite de Tourville, passa une journée à bord d'un vaisseau, et assista à quelques évolutions navales en rade de Dunkerque. A cette occasion, l'idée semble avoir germé de créer une véritable « école de manœuvre » à la mer, à l'intention des jeunes officiers de marine.

En juin 1681, le roi écrit à Tourville : « *vous avez été informé des ordres que j'ai donnés sur l'armement d'une frégate à Brest, que j'ai destinée (...) à l'instruction des officiers du port... Mon intention étant que vous demeuriez dans la frégate pendant un mois entier, durant lequel vous travaillerez continuellement à l'instruction des officiers qui seront sous vos ordres, dans l'exercice des manœuvres par commandements réglés, étant certain que c'est le meilleur et le plus utile moyen qui puisse être mis en usage pour parvenir à perfectionner la marine, et à rendre les*

⁴⁷ « Marine et éducation sous l'ancien régime » 1992, p.185.

⁴⁸ AN MAR C/1/279 f° 1

⁴⁹ AN MAR C/1/279 f° 1

officiers subalternes capables de tout ce qu'ils doivent savoir pour le commandement de mes vaisseaux. »⁵⁰ En conséquence, une frégate d'instructions a été armée dans chacun des trois arsenaux du roi (Brest, Rochefort et Toulon). Tourville (qui est alors chef d'escadre) assure le commandement de l'Eveillée, qui avait embarqué, aux vues d'instruction de la manœuvre, 6 lieutenants, 6 enseignes et 5 gardes de la marine.

Parallèlement, Colbert avait demandé à Tourville de lui présenter un Manuel de manœuvre, destiné à la formation des officiers et à la formalisation des « manœuvres par commandements réglés » (dans sa lettre à Tourville, le roi demande qu'on lui en adresse « incessamment » le projet). En réalité, Colbert semble avoir procédé à une sorte d'appel d'offre, car on a trouvé un ensemble de 4 projets de manuels d'« exercice de la manœuvre » (tous datés de 1681) dans un dossier particulier des archives de la marine, sous la cote Mar B4 294. Ces quatre projets manuscrits sont ceux de Tourville lui-même, celui du capitaine de vaisseau Belleisle-Erard, celui présenté par Vauvray, Beaulieu et Gravier, et celui de Gabaret. Les deux derniers projets mentionnés ne sont pas très détaillés. Quant au projet présenté par Tourville, il n'est vraisemblablement pas de sa plume : il se présente comme la compilation de deux (ou de trois ?) manuels des manœuvres, comprenant des redites, et des fautes de transcription. Le père Hoste (un ancien collaborateur de Tourville) reprendra une partie de ce texte dans son « *Recueil des traités de Mathématiques* » publié en 1692 à l'usage des gardes de la marine à Toulon. Une version tronquée, et plus ou moins piratée, en sera publiée l'année suivante, sous le titre d'« *Exercice Général de toutes les Manœuvres, par Mr de Tourville* »⁵¹. Cependant, le projet le plus abouti est certainement celui présenté par le capitaine de vaisseau Belleisle-Erard, car il paraît bien avoir été personnellement rédigé par ce marin expérimenté (devenu chef d'escadre, il mourra héroïquement, au combat de Velez Malaga en 1705) comme il l'explique dans sa préface. Cet important traité présente le détail des principales manœuvres à la mer, ainsi que des ordres qu'il convient de donner pour en diriger l'exécution. Mais il commente aussi chacune de ces opérations, et critique les différents usages de l'époque, ce qui confère une grande richesse à son travail.

Tous ces efforts s'inscrivent dans un projet plus général de formation des gardes de la marine, consacré par la création en 1682 de collèges spécialisés, confiés dès 1685 aux pères jésuites, dans chacun des trois ports militaires du royaume (celui de Toulon étant confié au père Hoste). Ces tentatives d'enseignement organisé de la manœuvre ne survivront pas à Colbert (mort en 1683), et l'Ordonnance de 1689, qui décrit en grands détails les études (mathématiques, navigation, artillerie, danse ...) que doivent suivre les gardes de la Marine, reste muette sur l'instruction de la Manœuvre, qui paraît traitée comme un domaine secondaire, ressortissant du domaine du savoir-faire des officiers marins. Les gardes-marine n'auront donc l'occasion de s'initier à la manœuvre que lors de leurs premiers embarquements (éventuels).

⁵⁰ AN Mar B4 / 9 f° 162

⁵¹ Hubault au Havre, 1693 (Polak 9211). Une édition de 1731 (plus complète) vient d'être acquise par le Musée de la Marine.

Il semble que les jeunes gardes de la marine aient pris un certain goût à l'enseignement de la navigation et de l'astronomie nautique, des disciplines scientifiques et donc « noble », mais qu'ils n'aient trouvé aucun plaisir à devoir s'initier au savoir-faire roturier et pénible de la manœuvre. Ceci étant, les gardes de la marine ne faisaient que se conformer à une tendance marquée des élites françaises de l'époque: autant les esprits scientifiques se sont préoccupés de la solution des problèmes de navigation et de son enseignement, autant la manœuvre des navires ne semble pas avoir été considérée comme digne d'intérêt. Au tournant du siècle, quelques traités ont bien été consacrés à la mécanique des navires (Renau poste, Bernouilli, entre autres), mais il s'agit d'ouvrages théoriques très savants, sans usage pratique et qui, de toute manière, n'étaient pas destinés à l'enseignement des futurs officiers de marine.

Quoiqu'il en soit, la fin du règne de Louis XIV est marquée par un net ralentissement des investissements navals, et donc par une diminution des besoins de formation de nouveaux officiers de marine. A la paix de Rijswijk, le ministre Ponchartrain reçut un certain nombre de mémoires proposant d'adapter la formation des futurs officiers au temps de paix. Un mémoire anonyme recommande « *d'avoir dans chaque port un modèle de vaisseau... sur lequel le plus ancien des maîtres entretenus apprendrait à connaître les manœuvres et les manières de les passer,... la manière de mettre le gouvernail pour arriver ou tenir le vent, d'orienter les voiles et brasser les vergues,... mouiller et affourcher etc.. il faudrait faire ces répétitions une fois la semaine sur une corvette du port... il serait bon de faire naviguer (les gardes de la marine) les uns après les autres sur le peu de vaisseaux qu'on arme pendant la paix.* »⁵²

Il semble que la première proposition figurant dans ce mémoire ait été suivie d'effet, car les écoles d'hydrographie de Brest, Rochefort et Toulon paraissent avoir été dotées de modèles d'enseignement. En revanche, la paix revenue (1713), la raréfaction progressive des armements se traduit par une diminution très sensible des opportunités de formation à la mer des gardes de la marine. Le demi-sommeil dans lequel se trouve alors plongé l'apprentissage de la manœuvre sera lourd de conséquences sur le cours des guerres du milieu du 18^{ème} siècle. Cette situation ne sera corrigée, très partiellement, que par un certain nombre d'initiatives individuelles.

C'est ainsi que quelques dizaines de jeunes gens recevront chaque année une formation pratique à la mer en passant dans les rangs de l'Ordre de Malte qui, à partir de la première décennie du 18^{ème} siècle, a commencé à se doter de vaisseaux et de frégates à gréements carrés. Deux manuels pratiques de manœuvre, conservés aux SHM ont d'ailleurs été préparés par des officiers français, alors qu'ils étaient au service de l'Ordre.

En France même, de véritables manuels pratiques (manuscrits) ont été rédigés à l'usage de jeunes officiers. On peut dater de la première moitié du 18^{ème} siècle, la plupart de ceux des traités de manœuvre qui nous sont parvenus. Mais certains de ces documents semblent reprendre des sources plus anciennes (et notamment les documents réunis par Tourville en 1681), et leur valeur documentaire est

⁵² AN Mar C/1/279, n° 4

quelquefois à nuancer. Ces traités ne figuraient pas dans les archives officielles; ils sont en général arrivés dans les fonds publics par donations (ou par achat), ce qui montre bien qu'ils sont dus à des initiatives privées. On peut prendre pour exemple le très important manuscrit intitulé « Manœuvres en Mer »⁵³, consacré à « *ce qu'un officier doit savoir pour être fort officier de Marine* » car « *s'il ignore quelques unes de ces particularités, il sera contraint de se laisser gouverner par les maîtres, ce qui est préjudiciable au Service* ». On ne peut être plus clair sur le but de l'ouvrage !

En 1749, le père du Chatelard, un jésuite qui enseigne au collège naval de Toulon, fera paraître un « Traité de Mathématiques à l'usage des gardes de la marine » qui est un démarquage à peine modifié de l'ouvrage du père Hoste, qui était déjà une compilation de traités antérieurs.

Les résultats de la guerre de Succession d'Autriche (1744/1748), et surtout de la guerre de Sept Ans (1755/1762), ouvrirent les yeux des milieux éclairés sur la médiocre efficacité manœuvrière d'officiers, certes courageux, mais qui étaient mal entraînés à mener leurs navires à la mer. Le Ministre Choiseul lui-même, écrit en janvier 1762... *il serait absurde d'imaginer d'apprendre à faire combattre un vaisseau, quand on ne saurait pas le conduire* (et qu'on s'en remet à un pilote). *Cette opinion, suite de l'ignorance et de la présomption, pour ne pas dire plus, a été en partie cause des malheurs arrivés à la flotte de Mr de Conflans... c'est la même chose qu'un officier de cavalerie qui abandonnerait à son palefrenier la conduite de son cheval...*⁵⁴.

2) **RENOUVEAU DU NAVALISME A LA VEILLE DE LA GUERRE D'AMÉRIQUE**

Les médiocres prestations des officiers de la marine du Roi montraient la nécessité de réformer énergiquement leur formation. Avant même la fin de la guerre de Sept Ans, Choiseul recommandait au roi d'ordonner que les gardes de la marine qui ne sont pas employés sur les bâtiments de guerre, *le soient sur les corsaires ou les marchands*. Dès le retour de la paix, quelques jeunes officiers firent passer au ministre des projets de réforme de l'enseignement naval.

Le plus remarquable de ces mémoires est celui du lieutenant de vaisseau Kerguelen-Tremarec qui rapporte en 1764 sa propre expérience d'ancien garde de la marine... *Je dirai que la manœuvre est de toutes les parties de la marine, celle à laquelle on donne le moins de soin aux salles du Roi. On fait venir un maître du port, un homme de routine, qui enseigne, ou prétend enseigner la manœuvre par le moyen d'un petit modèle où toutes les manœuvres et poulies sont confondues par la petitesse et la multiplicité. La manœuvre est le point essentiel du métier de la mer. C'est cette partie que l'officier doit cultiver avec le plus de soin... Cette partie ne saurait être enseignée que par des officiers expérimentés, qui puissent faire observer l'utilité d'une poulie, la position avantageuse d'une autre... l'effet de chaque voile en particulier...etc. Je crois qu'il faudrait, pour cet emploi, choisir un officier de fortune, lieutenant de frégate ou capitaine de brûlot d'un certain âge, ayant*

⁵³ SHM SH 118/19/20, 3 volumes in folio, légués par le chevalier de Fleurieu.

⁵⁴ AN Mar C/1/279

commandé (c'est à dire un « officier bleu », ancien capitaine du commerce, le plus souvent roturier)... *Je voudrai que dans chacun des ports... une petite corvette, ou une gabarre qu'on armerait entièrement de gardes de la marine... qui feraient fonction d'officiers marinières, de matelots et de mousse...*⁵⁵. Il semble que le ministère, occupé à un effort de réarmement sans précédent, n'ait pas pu faire avancer les choses en pratique. Toutefois, l'Ordonnance de la Marine de 1765 réintroduit l'étude la manœuvre dans le cursus des gardes de la marine, mais sans en modifier les méthodes d'enseignement. .

Cependant, un mouvement de réaction commençait à se faire jour en France, au sein mais aussi en dehors de la marine du roi, et les années 1760 et 70 allaient donner lieu à un certain nombre d'initiatives destinées à redonner vie à l'enseignement de la manœuvre.

1) **Bourdé de la Villehuet, et le « Manœuvrier » (1765)**

Plusieurs des mémoires adressés à Choiseul, au sujet de la formation des gardes de la marine, insistaient sur l'absence d'un bon manuel de manœuvre. Bouguer avait bien publié un gros ouvrage théorique sur le sujet, mais son livre restait trop strictement conceptuel, et il exigeait un bagage mathématique inutile à de futurs officiers⁵⁶. Quant aux manuels manuscrits destinés aux gardes de la marine les plus zélés, il ne s'agissait en réalité que de « livres de recettes », parfois rédigés comme de simples séquences de commandements à donner et qui, le plus souvent, se référaient à des pratiques anciennes et quelquefois dépassées.

C'est ce besoin d'un bon ouvrage qui explique le succès du premier manuel moderne consacré à la manœuvre, au titre explicite du « Manœuvrier », qui parut en 1765, sous le parrainage de l'académie des Sciences. Cet ouvrage avait été rédigé par un jeune enseigne de la Compagnie des Indes, Bourdé de la Villehuet, qui avait vécu l'expérience humiliante de la médiocrité manœuvrière des officiers français pendant la guerre de Sept Ans (il avait notamment participé à la bataille indécise de Porto Novo en 1759). L'ouvrage de Bourdé se présente un peu comme un manuel scolaire, avec des théorèmes, des démonstrations etc. Il fait précéder les chapitres consacrés à la pratique de la manœuvre, par un rappel succinct (mais très clair) du traité théorique publié par Bouguer en 1757 : cette approche de l'enseignement de la manœuvre, fondant les préceptes pratiques sur l'explication théorique du comportement des navires à la mer est tout à fait moderne (même si la partie théorique a mal vieilli), et elle préfigure la structure de tout les ouvrages qui suivront.

Le succès du « Manœuvrier » fut immédiat, y compris dans les milieux dirigeants de la marine du roi, en dépit du ton un peu suffisant de l'ouvrage, notamment lorsqu'il prodigue des conseils sur la meilleure manière de combattre à la mer. Ce succès s'explique par le fait que l'ouvrage de Bourdé est le premier qui décrit une manière « moderne » de manœuvrer les bâtiments à voilure carrée (on a quelques raisons de penser que la manœuvre semble avoir sensiblement évolué vers

⁵⁵ AN Mar C/1/279

⁵⁶ « De la Manœuvre des Vaisseaux », publié par Guérin et Delatour, au printemps 1757.

le milieu du 18^{ème} siècle : plus grande attention portée sur le réglage des voiles, apparition du travail de la voilure « vergues hautes », maîtrise du virements de bord sans perte de route, etc.)

Mais la large diffusion du « Manœuvrier » démontre aussi que le livre correspondait bien à une attente, tant au sein de la marine royale (qui en a rendu l'étude obligatoire sous la Restauration), que de la marine marchande au long cours : le livre connu de nombreuses rééditions jusqu'en 1832, sera traduit en anglais, en hollandais, et en russe. Consécration suprême, il sera plusieurs fois « piraté » (pour la dernière fois par Blunt à New York en 1824), et on retrouve son influence directe, souvent explicite, dans presque tous les ouvrages de manœuvres jusqu'aux années 1840/1850.

2) Boyne : le rétablissement des escadres d'évolution et la création de l'école royale de marine du Havre (1771/4)

Mais c'est surtout au ministre Boyne que revient l'initiative de ressusciter l'escadre d'évolution, à partir de 1772. Cette école de manœuvre formera bon nombre des futurs officiers qui s'illustreront lors de la guerre d'Indépendance américaine. Mais Boyne ira plus loin : il suscitera en 1774 la création au Havre, d'une « Ecole Royale de Marine » fondée sur des principes qui sont ceux qu'un certains nombres d'officiers avaient proposés depuis fort longtemps : un enseignement théorique de qualité est complété par des cours de manœuvre, de gréement et de pilotage qui sont mis en pratique sur un lougre et sur une corvette école. Les élèves sont astreints « *à monter en haut des mâts... à larguer et à prendre des ris* », ce qui ne semble pas vraiment avoir été de leur goût⁵⁷.

L'histoire de l'école royale du Havre fut cependant très courte, car elle ne survécut pas à la disgrâce de Boyne qui intervint la même année (1774). Son successeur (Sartine) la fit fermer en mars 1775, mais il maintint le principe des escadres d'évolution.

3) Castries, et les ordonnances de 1786

Au terme de la guerre d'Amérique, qui a démontré avec éclat ce dont étaient capables les marins français lorsqu'ils maîtrisaient l'art de la manœuvre des vaisseaux à la mer, le ministre Castries réalise la nécessité de réformer à fonds le système d'enseignement donné aux futurs officiers de la marine, et il reprend certaines des idées de Boynes.

Les grandes Ordonnances de 1786 suppriment les compagnies de Gardes de la Marines, qui seront remplacées par des « collèges de marine ». Il ne s'agit pas d'un simple changement d'intitulé, car l'enseignement est maintenant plus professionnalisé. Pour ce qui concerne l'apprentissage de la manœuvre, il est prévu des embarquements sur des corvettes d'instruction où les élèves seront initiés « *au nom et usage des cordages, voiles et apparaux, à la manière de faire les amarrages, roustures et nœuds... (Ils) feront le quart comme les matelots, seront exercés à*

⁵⁷ Voir Vergé-Franceschi : « Marine et Education sous l'Ancien Régime », p.270/342.

monter dans les hunes, aux barres de perroquet et sur les vergues ». Lors de leurs premiers embarquements sur les bâtiments du Roi, ils « *n'auront aucun commandement sur l'équipage, et seront subordonnés au maître d'équipage... ils serviront sur le pont avec les matelots, prêteront la main à toutes les manœuvres, et seront exercés à monter dans les hunes etc.* ». On imagine la révolution que dut amener l'application de telles méthodes d'apprentissage, qui étaient depuis longtemps d'usage courant outre-Manche. Dès 1788, le ministre (c'est maintenant La Luzerne) dut subir des pressions pour accorder des exemptions de temps de navigation ... Quoiqu'il en soit, cette réforme tardive n'eut pas le temps de produire les effets qui en étaient attendus, et les écoles de marine furent balayées dans les troubles de la Révolution.

3) L'enseignement institutionnalisé de la manœuvre sous la Restauration. Bonnefoux

La création du Collège Naval d'Angoulême en 1818 institutionnalisera un enseignement organisé de la manœuvre, reposant sur des manuels modernes (Bourdé « le Manœuvrier » réédité jusqu'en 1832, puis le « Manuel de Matelotage et de Manœuvre » de Dubreuil, à partir de 1835), complété par des croisières à la mer sur des navires école. L'enseignement de la manœuvre est confié à un vétéran des guerres de l'Empire, le lieutenant de vaisseau de Bonnefoux qui se révéla un pédagogue hors pair, dont l'enseignement est repris dans ses « Séances Nautiques » (1824), un ouvrage de pratique qui, pendant longtemps, fera autorité.

Quant aux candidats aux concours de capitaines du commerce, ils devront attendre le milieu du siècle pour disposer de leurs propres manuels ⁵⁸. Il semble probable qu'auparavant, ils utilisaient volontiers les ouvrages de Bonnefoux.

4) La formation à la manœuvre des officiers de la Compagnie des Indes françaises

On a noté ci-dessus le grand succès et l'influence durable du « Manœuvrier », un manuel « théorique et pratique », rédigé par un officier de la Compagnie des Indes. Il ne faut pas s'étonner qu'un tel ouvrage ait été conçu au sein de cette institution. Celle-ci attirait en effet de jeunes officiers issus de la bourgeoisie négociante, ouverts aux « lumières ». Mais, à la différence de la marine du roi, la Compagnie ne se contentait pas de procurer à ses officiers un enseignement théorique: elle leur donnait l'occasion de se former de manière approfondie sur de grands bâtiments qui pratiquaient une navigation intensive au long cours. La carrière de Bourdé est caractéristique de ce parcours : à la publication de son ouvrage, il n'était âgé que de 33 ans, mais il avait passé près de 18 ans à la mer, sous des capitaines qui n'avaient ni la morgue ni l'amateurisme de certains officiers de la marine du Roi.

Les futurs officiers (à qui on donnait le titre de « volontaires ») recevaient un enseignement théorique dispensé à Lorient par d'anciens pilotes ou capitaines

⁵⁸ Bréard : « Manuel du Gréement et de la Manoeuvre », publié par Lacroix 1861.

marchands, essentiellement consacré à la navigation, mais on leur donnait également « *quelques notions théoriques de la manœuvre* ». En outre, les officiers de port en poste à Lorient étaient chargés de donner aux volontaires « *quelques connaissances (pratique) pour ce qui concerne la manœuvre des vaisseaux* »⁵⁹. Les « volontaires » recevaient cette formation entre leurs embarquements, pendant leurs trois premières années au sein de la Compagnie. Les vaisseaux embarquaient 6 à 10 « volontaires » en cours de formation lors de chacune de leurs campagnes. Ces jeunes gens y recevaient une initiation à la pratique de la manœuvre, et assez rapidement, ils étaient admis à exercer des commandements (c'est-à-dire qu'ils pouvaient occuper un poste lors des manœuvres de virement de bord, par exemple sur le gaillard d'avant; ou bien à faire le quart en second).

On conçoit que la combinaison d'une formation théorique, que peu d'officiers marchands de l'époque ont pu recevoir, avec une somme d'expérience de navigation au long cours, rarement acquise par les officiers de la marine de guerre, était de nature à donner des bases solides et une expérience sans égale aux officiers de la Compagnie. On peut d'ailleurs constater le haut niveau de compétence théorique et pratique de ces officiers en matière de manœuvre, dans les réponses à un questionnaire que la Compagnie leur a adressé en 1765 au sujet d'un projet de modification de la mâture des vaisseaux⁶⁰.

La même situation se retrouve d'ailleurs de l'autre côté de la Manche, et on ne sera pas surpris de constater que les premiers vrais traités de manœuvre anglais y sont aussi l'œuvre d'officiers de la marine du commerce, ayant effectué une grande partie de leur carrière au sein de la Compagnie des Indes anglaise⁶¹.

⁵⁹ SHM Lorient, 1P280 1.45, p.70. voir aussi : 1^E4-57, f°143 : cités dans Haudrière : « La Compagnie française des Indes au 18^{ème} siècle ». La formation des officiers est traitée dans le volume 2, aux pages 256 et suivantes.

⁶⁰ AN Mar D1 29, n° 31 à 49, et Decencière : « Les officiers de la Compagnie des Indes face à l'innovation », dans « Actes du Congrès de Concarneau de la Fédération des Sociétés Historiques de Bretagne », 2006.

⁶¹ William Hutchinson, auteur d'un « Treatise on Practical Seamanship », publié en 1777 et Henry Gower, qui a donné en 1793, un « Treatise on the Theory and Practice of Seamanship ».

JOSEPH VERNET ET TOULON

par Jean-Marie HUILLE

SFHM Méditerranée

Ce texte est, pour l'essentiel, celui d'une causerie faite le 12 décembre 2006 au musée de la marine de Toulon devant les copies des tableaux de Vernet consacrés à ce port. Il importe d'avoir sous les yeux une reproduction de ces tableaux. On la trouvera dans plusieurs des ouvrages cités en annexe 3.

Joseph Vernet a apporté une remarquable contribution à l'histoire maritime avec ses tableaux consacrés aux ports de France, tout spécialement les trois œuvres représentant le port de Toulon : ils sont en effet d'une grande richesse sur le plan historique comme sur celui de l'art. Un auteur les a même qualifiés de « documents historiques éblouissants ».

Ceci a été reconnu depuis toujours. Dès que les tableaux de la série des « ports de France » furent montrés au Salon annuel de peinture à Paris, les critiques, au premier rang desquels Diderot, ont loué son grand art en même temps que l'admirable fidélité de la description des sites choisis. L'un d'eux s'exprimait ainsi, en 1756, à propos de la Vue du Port Neuf... *Dans son Arsenal de Toulon, dont les détails sont exacts, sans confusion et méthodiquement ordonnés, on apprendrait facilement des choses que bien des personnes devraient savoir... Pourquoi nos peintres ne s'asservissent-ils pas quelques fois à représenter des choses connues de nos jours ? Ils seraient précieux à la postérité... Comme il disait vrai !*

Des historiens spécialistes de la marine ancienne ont montré ce qu'apportait un examen attentif de ces tableaux⁶². Cependant, en les lisant, j'ai eu l'impression qu'ils n'allaient pas toujours jusqu'au bout de leur analyse, ignorant notamment les conditions dans lesquelles Vernet avait accompli son travail et le milieu maritime dans lequel il avait évolué. D'autres historiens, évoquant le sujet trop rapidement, ont donné une signification erronée sur quelques points... Une recherche, entreprise pour en savoir plus, s'est révélée fructueuse.

POURQUOI TROIS TABLEAUX DU PORT DE TOULON ?

Joseph Vernet, né en 1714, s'établit à Rome dès 1734 et il y demeura près de vingt ans. Il se fit apprécier, en premier lieu de la clientèle anglaise huppée, pour ses paysages et ses marines. Il devint véritablement un peintre en vogue. En 1750, il y

⁶² Voir en bibliographie les références à ces auteurs.

rencontra le jeune comte de Vandières, frère de madame de Pompadour, venu se préparer par un long séjour en Italie à ses futures fonctions de directeur et ordonnateur général des Bâtiments, Jardins, Arts, Académies et Manufactures du Roi, sous la houlette de l'architecte Soufflot et du graveur Cochin. Ils sympathisèrent et Vandières lui commanda deux tableaux pour le Roi.

Vernet rentra en 1753 en France, peut-être sur les instances du nouveau directeur des Bâtiments du Roi qui venait de prendre ses fonctions. En effet, peu après, il reçut de celui-ci la commande de vingt-quatre tableaux des ports de France, de grands tableaux de 8 pieds sur 5 (2,63 m x 1,65 m) payés 6000 livres chacun, une commande vraiment royale. Alors commença pour l'artiste un long tour de France, de 1753 à 1765. Il fournira quinze tableaux qui eurent tous un succès considérable dans le public⁶³, mais, après eux, il n'obtint pas de poursuivre la série : la commande royale fut suspendue au terme de la désastreuse guerre de Sept Ans.

Joseph Vernet avait une personnalité attachante ; son talent ne l'empêchait nullement d'être simple et sociable, gai et agréable de rapports, de se faire de nombreux amis et de se dévouer à sa famille. A Rome, il avait épousé la fille d'un officier irlandais catholique qui avait servi dans la petite marine du pape. La belle Virginia Parker lui donna plusieurs enfants dont Carle qui naîtra en 1758 (+ 1836) et sera un peintre très estimé. Carle sera le père d'Horace (1789-1863), peintre des batailles de l'empire et de la conquête de l'Algérie.

Vernet était aussi un homme ordonné qui a laissé un livre de raison où il relate brièvement (en mélangeant le français et l'italien) ses séjours dans les ports, ses amis, ses travaux, ses dépenses. Des extraits en ont été publiés par Léon Lagrange dans un excellent ouvrage *Joseph Vernet et la peinture au XVIII^e siècle*⁶⁴.

Vernet commença son grand tour par Marseille où il réalisa deux tableaux⁶⁵. Il vint à Toulon en septembre 1754, y séjournant jusqu'en juillet 1756, pendant dix-huit mois au total. Un temps suffisant pour connaître la Marine royale et les principales personnalités du port. Il peignit trois tableaux de Toulon et un d'Antibes. Le musée de la Marine de Toulon a la chance de posséder depuis quelques années deux excellentes copies, plus claires que les originaux qui sont, l'un au Louvre (*Vue de la ville & de la rade de Toulon*), l'autre au musée de la Marine de Paris (*La Vieille Darse*). Une reproduction photographique montre le troisième tableau (*Le Port neuf ou l'Arsenal de Toulon, pris dans l'angle du Parc de l'Artillerie*).

Voilà un tryptique d'un grand intérêt qui décrit la marine à Toulon en 1755-56, alors que le port allait entrer en guerre (ce sera la guerre de Sept Ans). Il constitue un témoignage unique sur le Toulon de l'époque et comporte des scènes pleines de vie qui ôtent aux paysages tout aspect formel et académique.

⁶³ Dès 1753, les graveurs Cochin et Le Bas proposèrent à leur ami Vernet d'en tirer des gravures. Publiées à partir de 1760, elles eurent un vif succès et n'ont pas cessé d'être diffusées jusqu'à aujourd'hui. Un magasin d'art situé place des Vosges à Paris s'en est fait une spécialité.

⁶⁴ Didier et Cie, Paris, 1864. Voir les p. 73 à 80 sur les tableaux de Toulon et d'Antibes et les p. 381 à 383 reproduisant des extraits du journal de Vernet.

⁶⁵ *L'entrée du Port de Marseille* et *L'intérieur du Port de Marseille vu du pavillon de l'Horloge du Parc*.

VUE DE LA VILLE ET DE LA RADE

À Toulon, Vernet prit de la liberté avec le programme tracé par le marquis de Marigny, qui voulait voir la rentrée d'une escadre dans la grande rade par mauvais temps : on en est loin... Il a fort bien justifié cette liberté en réalisant certainement le plus parfait, sur le plan esthétique, des tableaux des « ports de France ». Par divers procédés, par une composition savante, il donne une profondeur exceptionnelle au paysage. Les critiques, sans oser le blâmer de ce choix, ont jugé avec quelque sévérité ce tableau, disant qu'il s'agissait d'une scène de genre, que la ville et le port n'apparaissaient que dans le lointain, etc. Jean Boudriot, le meilleur spécialiste actuel de la marine ancienne, qui a étudié avec soin les deux autres tableaux⁶⁶, expédie celui-ci en une ligne... [Ce tableau] *ne présente pas d'intérêt particulier, au moins dans le cadre de la marine de l'époque*. Qu'il me soit permis d'exprimer respectueusement mon désaccord.

D'autres auteurs ont cherché à localiser cette maison de campagne où Vernet s'est placé pour dessiner son tableau. Le capitaine de vaisseau Vichot, qui fut directeur du Musée de la Marine, évoque un point au-dessus du site actuel de l'hôpital Ste Anne. Mademoiselle Forget, qui fut chef du Service historique de la Marine à Toulon, renonce à conclure... *Le malheur veut qu'il n'ait pas été possible d'identifier [cette maison] que nous voyons ici. Subsiste-t-elle, plus ou moins défigurée ? A-t-elle disparu⁶⁷ ?* L'un de mes anciens, le commissaire en chef Raymond Petit (+ 1997), a entrepris une étude scrupuleuse, en utilisant fort à propos les alignements que donne le tableau. Il circonscrit la recherche entre les boulevards du Faron et Amiral-Vence, sans aboutir : l'endroit est occupé par des propriétés et aucun vestige d'ancienne bastide n'y apparaît...⁶⁸. Est-ce si sûr ?

Vernet avait une réputation d'excellent topographe et ses instructions lui recommandaient la plus grande exactitude dans la représentation des ports. La notice qu'il avait rédigée pour le Salon de 1757 à Paris disait... *Vue prise d'une maison de campagne à mi-côte de la montagne qui est derrière la ville*. Il fallait le prendre au mot et trouver une vieille bastide pourvue d'une grande terrasse ou ce qu'il en restait.

Parcourant les parages définis par Raymond Petit, j'ai découvert l'allée Commandant-Scias, proche des boulevards du Faron et Sainte-Anne : une allée modeste, bordée d'oliviers, qui conduit à un grille d'entrée donnant accès à une grande et vénérable bastide cachée par d'abondantes frondaisons. Son propriétaire, M. Scias, m'informa aimablement qu'elle avait été construite à la fin du XVII^e siècle ou au début du XVIII^e par les jésuites, alors chargés du séminaire royal où étaient formés les aumôniers de la flotte. Cette maison des champs avait été acquise par sa famille à la fin de ce même XVIII^e siècle. Tout s'éclairait.

Non seulement, les alignements désignaient ce lieu où Vernet s'était placé, mais, de plus, le cadastre de 1728 et le cadastre napoléonien de 1808/1831

⁶⁶ *Neptunia*, revue des Amis du musée de la marine n° 101 (1970) et n° 103 (1971).

⁶⁷ Mireille Forget, *Illustration du Vieux Toulon*, Aubanel, Avignon, 1983, n° 58.

⁶⁸ R. Petit « Toulon au XVIII^e siècle d'après Joseph Vernet », *Bulletin de la Société des Amis du Vieux Toulon*, n° 107 (1985) pp. 99 à 117.

révélèrent que cette bastide était restée très longtemps l'unique construction existant sur les premières pentes du Faron, avec sa terrasse et sa petite maison de gardien. Faut-il ajouter que Vernet, sujet du pape puisque né en Avignon, venant de Rome où il avait passé vingt ans, fut certainement bien accueilli par les jésuites, dont l'ordre était totalement dévoué à la papauté ?

Le premier plan présente, contrairement à ce qui se voit sur les autres tableaux, un complète unité de sujet et, surtout, mérite une grande attention en dépit des critiques qui parlent d'une oeuvre d'imagination. Récemment, des historiens ont fort justement identifié sur ce tableau l'intendant du port de Toulon, mais ils réduisent la signification de cette présence en le qualifiant de « notable local accueillant la bonne société de la ville sur les marches de sa bastide »⁶⁹. Ils n'ont pas remarqué que les invités portent des habits qui ressemblent furieusement à des uniformes. Ils ont des excuses. Vernet lui-même a brouillé les pistes, en indiquant dans sa notice de présentation : "On y a représenté les amusements des habitants et les voitures"⁷⁰ dont ils se servent pour aller aux maisons de campagne" !

Le capitaine de vaisseau Vichot a entrepris, dans les années 1970, des études très poussées d'uniformologie⁷¹. Il a soigneusement observé les nombreux uniformes que l'on voit sur les trois tableaux de Toulon, alors qu'il n'existait aucun uniforme réglementaire dans la Marine, sauf pour le personnel des Compagnies franches et du corps de l'artillerie. Mais il y a eu à cette époque une mode, un engouement extraordinaire pour l'uniforme et les officiers des corps qui n'en avaient pas s'en sont donné un, à l'exemple des corps d'élite de l'Armée et de ceux que je viens de citer.

S'agissait-il d'une réaction à la suppression récente (1748) du corps des galères dont les officiers étaient dotés d'un habit rouge de grande allure ou bien de la manifestation nouvelle d'un « esprit de corps »⁷² ? Toujours est-il qu'on n'a pratiquement pas de document sur ces innovations, fruits d'une sorte de génération spontanée, ce qui fait de Vernet sur ce point un témoin d'exceptionnelle valeur. Le port d'un uniforme complet par les officiers de Marine fut autorisé par une circulaire de 1756, puis prescrit par une ordonnance de 1764. À leur tour, les officiers civils (commissaires et ingénieurs-constructeurs de navires) recevront en 1765 le leur, de couleur gris fer foncé avec des parements différents selon le corps. Sous l'Ancien Régime, le pouvoir royal ratifiait souvent ce que la pratique avait déjà fait admettre.

Grâce à ces uniformes, grâce aussi au livre de raison de Vernet qui donne, selon ses propres termes, la « liste des connaissances que j'ai à Toulon », on devine la vraie signification de la réception qui anime le tableau. Cette liste commence par l'intendant du port de Toulon, François-Noël Levasseur de Villeblanche, et se

⁶⁹ Martine Acerra et Jean Meyer *L'empire des mer*, Office du livre, 1990. Cet ouvrage comporte la reproduction des trois tableaux de Vernet consacrés à Toulon.

⁷⁰ Au XVIII^e siècle, « voiture » signifie « moyen de transport » et désigne aussi bien un cheval ou un âne (comme ici) qu'un navire Bougainville a qualifié de « détestable voiture » le navire qui le transportait au Canada.

⁷¹ *Neptunia* n° 130 (1978) à 146 (1982).

⁷² Le commissaire général Vincent Brun écrit dans son ouvrage *Guerres maritimes : Port de Toulon* (1861) T. 1, p. 393) : *Les officiers de la marine faisaient alors des instances pour avoir un uniforme. Bien différents de leurs devanciers du règne de Louis XIV qui rejetaient tout uniforme obligatoire comme une livrée, ils sentirent qu'il pouvait y avoir une distinction à le porter...*

poursuit avec une trentaine de noms d'officiers de Marine, de commissaires et de constructeurs de navires, etc.

C'est précisément cet intendant qui est à la place d'honneur sur le tableau, celle du maître de maison qui reçoit ses invités avec sa femme (née Marie-Michelle Fressine de Grandmaison) à ses côtés. Alors âgé de 71 ans, il assumait les fonctions d'intendant depuis dix-huit ans. C'est le même personnage qui figure au premier plan sur le tableau du Port neuf ou l'arsenal de Toulon, en tournée d'inspection de ce lieu important de l'arsenal. Or, qui d'autre que lui, qui avait autorité sur tout l'arsenal, pouvait agir ainsi en maître ? D'ailleurs, qu'il inspecte ou qu'il donne une réception, il porte le même habit de couleur brune que celui porté par l'intendant du Port du Havre à la même époque sur une gravure bien identifiée : la mode de l'uniforme aurait-elle atteint également ces officiers de haut rang ?

L'ordonnance de 1689 avait fait de l'intendant le personnage le plus important du port. Avec ces deux tableaux, l'expression « homme de premier plan » s'applique à lui littéralement ! De sa bienveillance dépendaient grandement l'agrément et le succès du séjour de Vernet à Toulon. Il est légitime que celui-ci lui ait fait place dans la description de ce port dès sa première toile.

Les invités sont des officiers qui servent sous les ordres de l'intendant. Il y a trois commissaires en uniforme gris bleuté et, très probablement, trois constructeurs de navires avec un uniforme vert foncé. S'agit-il de ceux que cite le livre de raison de Vernet, dont l'identité est confirmée par les registres du contrôle du port : les commissaires Daubenton (qui loue à Vernet une maison)⁷³, d'Evenos, Lhermitte de Tamoignon (neveu de l'intendant), tous chefs de Détails de l'arsenal, ainsi que le constructeur de navires François Chapelle à qui on peut adjoindre Blaise Coulomb et Noël Pomet, connus par les navires qu'ils ont construits à Toulon ? L'intendant reçoit à dîner ses adjoints, ainsi qu'un officier des troupes de la Marine (et, peut-être, un officier de Marine), avec femmes et enfants, de façon à la fois digne et simple.

Vernet avait un objectif en développant ce premier plan représentant les vrais responsables de l'arsenal de Toulon : celui d'établir de façon originale le lien avec les deux autres tableaux qui représentent en premier plan, l'un, le services des Vivres, l'autre, le parc de l'Artillerie, deux des principaux services de l'arsenal, tout en permettant de situer dans le vaste paysage qu'il décrit leur implantation, aisément repérable. En même temps, il a choisi de montrer ses amis, une façon de les remercier de leur accueil et des services qu'ils lui ont rendus.

Rien d'extraordinaire à cela. Dans son premier tableau, *L'Entrée du Port de Marseille*, le facétieux Vernet s'était représenté lui-même au premier plan, avec sa femme Virginie, son beau-père Parker, son fils Livio. Dans celui de *Vue du port de Bordeaux vu du château Trompette*, Vernet a placé, dans une position avantageuse, M. de Tourny, l'intendant de Guyenne qui l'avait fort aimablement reçu. Ainsi, ses amis pouvaient se dire qu'ils auraient la faveur d'un regard royal, avant que le tableau soit présenté au gratin parisien lors du Salon de peinture au Louvre.

⁷³ Vingt ans plus tard, le commissaire Daubenton, devenu intendant du Port de Rochefort, sera le seul à démissionner pour protester contre les ordonnances de Sartine (1776) qui donnaient la prééminence au commandement dans l'arsenal, allant bien au-delà des ordonnances de Choiseul de 1765 et réduisant brutalement de moitié l'effectif du corps du commissariat.

Il y a à noter la présence, près de l'Intendant, d'un abbé qui pourrait être le R.P. de la Calade, recteur du séminaire royal de 1749 à 1759. Après tout, c'est lui qui a reçu Vernet dans cette maison du Faron. On remarque aussi un jeune homme avec le bel uniforme rouge du corps des galères (alors que le corps des galères était supprimé depuis plusieurs années), un autre jeune homme portant une tenue de toile rayée, genre de tissu qui resta longtemps très employé dans l'habillement des marins, etc. On est le matin et la table est déjà disposée, car on dîne à 11 heures, avec environ seize couverts, ce qui montre que tous les invités sont arrivés et que les enfants iront dîner à la cuisine !

Par ses instructions, Vernet était tenu à la plus grande exactitude dans sa représentation du local et la propriété des jésuites était bien celle qu'il montre. Pour donner de la profondeur à sa vue, Vernet s'était placé en hauteur, au premier étage du pavillon du gardien jouxtant la bastide. On ne voit de celle-ci que le pignon sur la gauche. La belle allée qui descend vers la campagne n'est pas imaginaire : le cadastre de 1728 décrit la propriété : *Bâtiment, pavillon, jardinage, allée [de] ciprès à la plaine...* La terrasse existe toujours, même si elle n'a pas la largeur que le peintre lui a donnée. Dernier témoignage touchant de la présence de Vernet en ce lieu, les grands pots décoratifs sont toujours là, sur le muret qui borde la terrasse.

Le superbe pignon sur la gauche, digne d'un palais romain, est oeuvre d'imagination, car la bastide des jésuites était toute simple. De même la fontaine monumentale avec son géant maîtrisant un énorme poisson, allusion à la puissance maritime du royaume. À la vérité, la maison des jésuites manquait d'eau...⁷⁴ À qui appartenait le blason surmontant la fontaine ? Le commissaire Petit, déjà cité, déclare... *Il n'a pu être identifié, il rappelle celui de Forbin*. Pourquoi Forbin, mort depuis vingt-deux ans ? Il s'agit, à mon sens, des armes du marquis de Marigny, le premier et principal protecteur de Vernet. Le Roi, après avoir nommé le comte de Vandières dans sa nouvelle charge, lui avait donné en 1754 le marquisat de Marigny, lui permettant de relever le nom et les armes d'une noble famille lorraine qui était éteinte. D'où ces armes de *sable au chevron d'or accompagné de trois besants d'argent, surmontées d'une couronne*. Vernet rend un hommage discret à son patron dont la noblesse trop récente devait s'affirmer. Par contre, je ne peux dire à qui appartient le blason à quatre fascies ondées au-dessus de la grille d'entrée au bas de l'allée vers la ville.

À cette part de fantaisie, on doit en ajouter une autre : en réalité, l'intendant ne recevait pas dans la maison de campagne des jésuites où il n'aurait pas été chez lui, mais à l'hôtel de l'intendance (l'actuelle Direction du commissariat) ou dans sa maison du n°1 de la place d'Armes⁷⁵, où il reçut le secrétaire d'Etat à la Marine en personne, le comte de Maurepas. Il recevait aussi, hors des murs, au Jardin du Roi, dont il subsiste la bastide au fond de l'impasse Mirabeau, une maison récemment restaurée avec soin, qui arbore fièrement sur sa façade sa date de construction : 1681.

⁷⁴ Elle vivait sur l'énorme citerne de 390 m³ voûtée d'ogives, vestige du petit château-fort édifié au Moyen-Age.

⁷⁵ Ces deux grandes maisons de ville existent toujours, respectivement place Amiral-Senès (anciennement de l'Intendance) et au n° 1 de la place d'Armes à l'angle avec les allées Courbet.

Un magnifique paysage de jardins et de vergers se déroule devant la terrasse. Vernet, laissant dans l'ombre la partie la plus proche, le met en valeur sous les rayons d'un soleil matinal. Divers points remarquables apparaissent : la chapelle Sainte-Anne, la muraille du camp retranché créé à la veille du siège de 1707 et renforcé en 1745, la boulangerie de l'arsenal... Au-delà, il y a la ville de Toulon, close en ses remparts avec les tours de ses églises⁷⁶, l'arsenal, les deux darses, la rade. On peut dater de la mi-février 1756 la situation décrite par ce tableau puisqu'il y a quatre vaisseaux en fin d'armement dans la darse neuve.

LE TABLEAU DU PORT NEUF VU DU PARC DE L'ARTILLERIE

Contrairement à la *Vue de la ville et de la rade*, les tableaux du Port neuf et de la Vieille Darse montrent en détail l'intérieur du port de Toulon. Ils expriment avec réalisme deux instants de l'histoire à quelques mois de distance.

Le tableau du Port Neuf fut entrepris par Vernet dès son arrivée à Toulon en septembre 1754, après avoir recruté un aide en la personne du jeune Volaire, un peintre de l'arsenal, et visité en détail l'arsenal sous la conduite du principal constructeur de navires du port François Chapelle et de son fils Joseph. Pourtant, ce ne sont pas les constructions neuves que Vernet choisit d'illustrer avec le plus de clarté, mais le parc de l'artillerie, enfermé dans le bastion des marais, à l'écart.

Dans ce lieu connu des seuls privilégiés, on s'affaire avec d'autant plus de zèle que l'intendant de Villeblanche est en inspection, escorté du commissaire général de l'artillerie, le capitaine de vaisseau Villars de La Brosse⁷⁷ (en uniforme d'officier de l'artillerie de Marine), de plusieurs officiers (de Marine ou de l'Artillerie) et de son secrétaire, un jeune commissaire. La notice jointe à la reproduction photographique au Musée de la Marine de Toulon parle d'un groupe d'ingénieurs : c'est une anticipation, car les constructeurs de navires n'obtiendront le titre d'ingénieur qu'en 1765 et il faudra plus de temps encore pour que soit créé un corps d'ingénieurs de l'artillerie navale.

L'activité du parc relève à la fois de l'instruction du personnel, de l'entretien des pièces et du stockage des projectiles (les poudres sont à la poudrière de Milhaud). Manifestement, les officiers de l'artillerie de Marine sont ici à leur affaire : on en compte une douzaine sur ce tableau. J. Boudriot a analysé en détail cette activité dans la revue déjà citée en soulignant la parfaite exactitude de la description.

⁷⁶ Le bâtiment du séminaire royal, surmonté d'un observatoire, apparaît juste derrière le rempart de ville.

⁷⁷ Le C.V. Villars de la Brosse connut un triste sort peu après, en 1759, alors qu'il commandait *Le Glorieux* dans l'escadre du maréchal de Conflans. Il fut bloqué dans la Vilaine avec six autres vaisseaux, deux frégates et deux corvettes. Commandant le plus ancien, il refusa, avec le soutien des autres commandants, d'exécuter les ordres du ministre qui lui prescrivaient de s'échapper et regagner Brest. Il fut démonté de son commandement et mis aux arrêts au château de Saumur. Aucun officier supérieur de Marine n'accepta cette difficile mission : c'eut été désavouer son camarade. L'esprit de corps tournait au mauvais esprit. Deux courageux lieutenants de vaisseau, Ternay et Hector, relevèrent le défi et prouvèrent qu'on pouvait sauver ces vaisseaux.

Le tableau décrit la situation du 1^{er} semestre de 1755. On est encore en paix et la darse Neuve est presque vide. Un peu d'activité se manifeste avec la présence de deux vaisseaux de 64 canons, le Sage et le Lion, qui ont fait partie d'une division envoyée sous les ordres de M. de La Galissonnière pour dissuader les pirates de Salé. Rentrés à la fin de 1764, le premier est en train de désarmer devant son magasin particulier, le second franchit la Chaîne Neuve pour faire de même.

Au loin, deux vaisseaux et trois frégates sont sur cale. Comme l'a fait remarquer J. Boudriot, les frégates ne sont pas disposées de la même façon : la plus proche, la Pleyade, sera lancée selon la tradition à Toulon, par l'avant. Les deux autres le seront à la façon brestoïse, par l'arrière, comme prescrit par une récente instruction ministérielle⁷⁸. Elles ont pour nom *Minerve* et *Oiseau*. Les deux vaisseaux sont l'*Hector*, de 74 canons, et le *Vaillant*, de 64 canons. On commence le montage du vaisseau de 80 canons, l'*Océan*, mais rien n'est encore visible. On voit aussi, par dessus le môle qui sépare les darses, neuf vaisseaux désarmés et, près du chantier principal, deux vaisseaux en carénage.

Divers points remarquables de Toulon sont visibles : l'extrémité est de la corderie, la coupole et le clocher de la cathédrale, la fontaine des vaisseaux (détruite en 1944). La tour de l'horloge, familière aux Toulonnais d'aujourd'hui, n'existe pas encore : elle sera construite vingt ans plus tard.

LE TABLEAU DU VIEUX PORT DE TOULON

Ce tableau a été réalisé pour l'essentiel au dernier trimestre de 1755, mais Vernet l'a actualisé à la fin de janvier 1756. Cette précision a son importance.

A la suite de la capture de deux vaisseaux français (l'*Alcide* et le *Lys*) le 10 juin 1755, puis de plusieurs centaines de navires marchands et de pêche par la Marine de la perfide Albion (l'expression daterait de cette année-là), la tension était à son comble entre les deux royaumes et la guerre imminente. Le 1^{er} août, le ministre avait prescrit à l'arsenal de renforcer le personnel et les approvisionnements, puis de commencer à lever des marins. Il avait ensuite ordonné l'envoi de cinq frégates en patrouille pour empêcher l'intervention de frégates anglaises basées en Italie. Le 31 décembre 1755, vint l'ordre de réarmer d'urgence les douze vaisseaux dont disposait le port. C'est le début de ce réarmement que décrit le tableau.

La vieille darse ne fait pas partie de l'arsenal, mais elle en est le complément. Depuis que les deux môles fermant cette darse ont été surélevés et armés dans les années 1630, ils sont devenus *ipso facto* domaine militaire et la Marine a pris l'habitude d'y amarrer, après désarmement, les vaisseaux du côté de l'arsenal (le Grand Rang), les frégates et petites unités de l'autre côté (le Petit Rang).

⁷⁸ Ces navires seront les derniers lancés par l'avant en France. Dans ce procédé, le navire, après avoir glissé sur la cale pivotait sur la partie basse de celle-ci en exerçant une pression considérable sur l'étambot (fragilisé par les formes fines de l'arrière) pour se mettre enfin à l'horizontale dans ses lignes d'eau. L'opération endommageait souvent les coques (voir annexe 1: « Un lancement épique »). Le lancement par l'arrière et le renforcement (p. 8) des cales résoudront le problème : le navire s'appuie sur le brion (jonction de la quille et de l'étrave), beaucoup plus solide, et change moins brutalement d'assiette.

La vue de la vieille darse permet de dénombrer la flotte de Toulon. Il y a dix vaisseaux désarmés au Grand Rang dont on connaît les noms, sans pouvoir les attribuer. J. Boudriot a identifié, à droite de la rangée, le *Foudroyant*, reconnaissable aux trois fanaux de poupe qui désignent un navire-amiral. Le réarmement a déjà commencé : il y a un vaisseau en fin d'armement dans la darse neuve, deux près de la fontaine des vaisseaux, un autre en carénage, enfin un vaisseau neuf sous la machine à mâter pour recevoir ses bas-mâts. Ceci correspond précisément à la situation dans la dernière semaine de janvier 1756.

Bien entendu le vieux vaisseau le *Solide* qui sert d'« Amiral » (avec un grand pavillon blanc et son mât unique) est hors course, de même que l'*Océan* sur son chantier. On n'a pas encore besoin des navires alignés au Petit Rang, frégates et chébecs (ces derniers aisément reconnaissables à leur mâture). Ni des deux demi galères que possède le port. Deux galères (*La Brave* et *La Duchesse*) sont armées en permanence pour servir de garde-côtes : on les reconnaît à leur longue antenne, voisinant avec une dizaine d'autres galères servant de pontons pour loger les ex-galériens devenus bagnards depuis la suppression du corps des galères (1748) et la fermeture de l'arsenal de Marseille.

Sur le plan d'eau, bien des détails seraient à relever. Signalons seulement la présence d'une vieille galiote à bombes d'où s'exerce la surveillance du port. Dans quelques années, on construira la Pile avec un poste de garde qui servira longtemps. Cette Pile encore là aujourd'hui, basse sur l'eau, difficile à voir dans l'accumulation de petits bateaux en plastique qui encombrant la darse.

M. de La Galissonnière arriva le 3 mars et prit son commandement. A la fin du mois le réarmement était achevé et l'escadre mise sur rade après avoir embarqué le corps expéditionnaire commandé par le maréchal de Richelieu. Le 8 avril, l'escadre appareilla avec un important convoi, cap au Sud, pour le destin que vous savez : la reconquête de Minorque, un objectif tenu secret jusqu'au bout.

Pour bien comprendre ce tableau, savoir quelle réalité il décrit, j'ai eu recours à une source incomparable d'informations : la correspondance échangée entre le ministre et l'intendant. Les lettres s'y succèdent au rythme d'une ou deux par semaine et le courrier met environ six jours pour arriver à destination, au galop des courriers spéciaux qui ne cessent de traverser la France à bride abattue, entre Versailles et Toulon. Elles sont conservées aux Archives du Port de Toulon dans de grands registres solidement reliés⁷⁹, portant le cachet de cire rouge de l'intendant de Villeblanche. J'ai, sur ce point, suivi l'exemple du commissaire général Vincent Brun qui a lu toute la correspondance du port pour en extraire la matière de son ouvrage *Guerres maritimes de la France : le Port de Toulon* (1861), chronique assez décousue, mais fidèle, de la vie du port, encore utile à consulter.

Si les lettres de Versailles sont parfois peu faciles à lire, les copies des lettres de l'intendant, toutes de la même main, sont écrites avec élégance et c'est un bonheur de suivre, presque au jour le jour, le récit par l'intendant de ses difficultés, de ses succès aussi, de l'achèvement de l'armement des vaisseaux l'un après l'autre, en somme l'avancement d'un grand ouvrage qui mobilise tout un arsenal et toute une ville. Sa

⁷⁹ Voir 1 A 1 volumes 43 et 44 (lettres reçues de la Cour) et volumes 207 et 208 (lettres adressées à la Cour).

lecture aide à dater avec une grande précision et à bien comprendre la situation décrite par les tableaux.

On y apprend des détails surprenants, comme le lancement de l'*Océan* (voir annexe 1). On s'explique la présence sur rade d'un petit vaisseau battant le pavillon de la religion, c'est à dire de l'Ordre de Malte. L'intendant informe le ministre qu'il a vu arriver le 15 février avec infiniment de plaisir le *Saint-Antoine* qui amenait deux cents officiers, officiers-mariniers et marins français venant de Malte. Ils avaient appris qu'on armait à Toulon en vue d'une guerre imminente et ils se portaient volontaires pour servir le roi. Vernet leur rend aussi hommage. Dans aucun ouvrage, je n'ai vu relater ce fait révélateur d'un authentique patriotisme.

On comprend la satisfaction de l'intendant, car le problème le plus ardu à résoudre est celui du personnel : les levées dans les quartiers se font mal et on doit utiliser divers subterfuges pour compléter les équipages, y compris l'enrôlement d'Italiens, avec des résultats décevants... On va même jusqu'à porter atteinte à la « sacro-sainte ordonnance » de 1689 en acceptant de relever la solde pour la première fois depuis tant d'années et de payer la solde entière dès que la revue de la moitié de l'équipage aura été faite, à la veille de la mise sur rade, sans attendre que l'équipage soit au complet. L'intendant se permet aussi de prendre quelques initiatives dont il rend compte au ministre en complétant son propos du sigle S.V.B.P. que j'interprète : Selon votre bienveillante permission...

Vernet a soigné son premier plan en lui donnant une variété et une vie plus marquées qu'au parc de l'artillerie, puisqu'il montre le parti des Vivres, domaine plus familier et pittoresque que celui de l'armement ! Admirons au passage l'alternance voulue par Vernet qui s'est d'abord placé à l'ouest, pour montrer les munitions de guerre dans le parc de l'artillerie avec ses pyramides de boulets, avant de se placer à l'est pour montrer les munitions de bouche... Avec la *Vue de la ville et de la rade* comme une sorte de trait d'union.

Vauban avait prévu d'installer le service des vivres dans l'arsenal, mais son projet n'a pas été achevé. Ce service est donc resté longtemps hors de l'arsenal. On l'avait clôturé au début du siècle et c'est peut-être la raison de la dénomination Quai du Parti toujours en usage : on avait mis cet endroit à part du reste du port, on l'avait « parti ». Une autre explication est plus probable : la fourniture des vivres était confiée par contrat à un munitionnaire, système voulu par Colbert⁸⁰. Les marchés publics de fournitures ou de services s'appelaient des partis et leurs titulaires des partisans. Ce serait pour cette raison qu'on désignait ce service le parti des vivres.

Je passe sur l'arrivée du bétail à l'abattoir, sur les autres opérations qui sont montrées, comme le conditionnement des vivres avant leur délivrance aux vaisseaux dont les embarcations sont accostées. On observera à cette occasion la diversité des tenues des matelots qui sont de corvée de vivres : là encore, rien de surprenant. On ne commencera à donner des uniformes aux équipages qu'au 1^{er} Empire.

⁸⁰ Il y a dans le Grand Dictionnaire Robert, au mot *munitionnaire*, cette citation extraite de la correspondance de Colbert : *Le meilleur moyen de pouvoir avoir toujours de bonnes victuailles est d'établir un munitionnaire général*. La Bruyère a dit du mal des *partisans* qu'on accusait de s'enrichir sur le dos de l'Etat.

L'oeil est attiré par les groupes au premier plan. Au centre, deux jeunes officiers, de service pour surveiller la corvée de vivres, discutent avec un officier-marinier qui se tient chapeau bas. L'un, vu de dos, est un officier des troupes de la Marine qui porte l'uniforme réglementaire depuis la fin du siècle précédent dans les Compagnies franches : habit gris-blanc, avec col, revers, justaucorps et culotte bleus, bas blancs. L'un de ses camarades était à la réception de l'intendant. Le second est un officier de Marine qui porte l'habit bleu, admis depuis le règne de Louis XIV, mais aussi le justaucorps, la culotte et les bas rouges voulus par la mode⁸¹.

Le groupe suivant montre un autre officier des troupes de la Marine se présentant de face⁸² et deux personnages qui méritent l'attention. L'un est vêtu d'un superbe habit rouge, mais ce n'est pas un uniforme : la veste sous l'habit est trop chamarrée. C'est un habit civil porté par un homme de condition très aisée qui, cependant, prend part aux opérations triviales de délivrance de vivres. Il règle un petit problème que lui soumettent un officier des troupes de la Marine, chapeau sur la tête, et l'un des agents du munitionnaire qui faisaient fonction de maître-commis sur les navires du roi. Cet homme à l'habit rouge est M. de l'Epine, le munitionnaire, le directeur des vivres dont Vernet a noté le nom et la qualité dans ses carnets.

Tout près de lui, un homme en habit gris aux reflets bleutés, appuyé sur une grande canne, se penche pour voir et sentir de près un morceau de salaison que lui présente un employé après l'avoir prélevé sur le contenu d'un tonneau étalé à terre. De toute évidence, il ne peut s'agir que du commissaire chargé de l'inspection des vivres, emploi alors exercé par le commissaire Carnot. Trois des invités à la réception de l'Intendant portaient le même uniforme...

Près du quai deux officiers sont des retraités en promenade, l'un d'eux marche avec une canne qui trahit sans doute son âge. Il y a aussi de pitoyables bagnards en casaque rouge traînant leur chaîne, gardés par un pertuisanier.

A droite une présence insolite : le navire à la coque verte et au gréement latin, portant sur son tableau arrière le nom *Ironnelle*. C'est une barque latine construite par la Marine en 1743 sur le modèle des bateaux de Malte à titre expérimental. L'expérience ne fut pas renouvelée bien que ce petit transport fût un excellent marcheur et qu'il rendît de grands services au cours d'une carrière de plus de quarante ans. Il est haut sur l'eau, parce que léger et privé de la plupart de ses canons. Sous le commandement du lieutenant de vaisseau Chabert-Cogolin, qui se fera aussi un nom dans la Marine, il servit de transport dans la flotte de M. de La Galissonnière.

A la fin de 1756, on renonça à des opérations en Méditerranée et l'on autorisa la course. La Marine accepta de fournir des bâtiments de la flotte aux armateurs

⁸¹ Il est en avance, comme beaucoup d'autres : le règlement autorisant l'uniforme complet est d'octobre 1756. Des jeunes officiers ressemblant fort à celui-ci participèrent à l'expédition et à combat de Minorque, avant de s'illustrer par la suite : Suffren sur l'*Orphée*, d'Entrecasteaux sur la *Duchesse*, Ternay, etc.

⁸² Vernet montre souvent sous plusieurs angles des personnages à l'habillement typique. Les officiers, bas-officiers et soldats des troupes de la marine portaient le même uniforme. La différence entre eux tenait à la qualité du tissu, à la couleur des boutons, au galonnage. Il en était de même pour l'artillerie.

désireux d'armer en course. L'*Hirondelle* fut louée à la chambre de commerce de Marseille. En 1758, elle fut commandée par un marin à la carrière étonnante qui avait participé à l'affaire de Minorque : Pléville Le Pelley, le corsaire à la jambe de bois, qui, avec elle, s'empara de trois navires de la Compagnie anglaise des Indes.

* * *

Après un court séjour à Antibes, à la fin de juin, Vernet roula soigneusement ses deux dernières toiles et les expédia à Versailles où elles furent encadrées selon ses recommandations. Au total, il avait réalisé sept tableaux. Il quitta Toulon le 1^{er} juillet 1756, peu avant que l'escadre ne rentrât de Minorque dont la conquête était achevée. Comme le dit avec sobriété Vincent Brun, déjà cité... *Le bon droit sembla favoriser les armes de la France au commencement de cette nouvelle lutte et la Marine de Toulon procura à la France quelques moments d'espérance.*

Après avoir été témoin de ces moments, Vernet séjourna dans sa ville natale, Avignon, avant de se rendre à Sète, puis à Bayonne, poursuivre avec le même talent la réalisation de sa série des « Ports de France » restée, hélas, inachevée.

ANNEXE 1

UN LANCEMENT ÉPIQUE⁸³

Lettre de l'intendant au Ministre du 20 juin 1756
Dudit jour 20 juin

Le Sieur Chapelle, constructeur⁸⁴, nous ayant représenté, à M. de Massiac et à moi, qu'il y aurait de l'inconvénient de différer jusqu'après l'armement des 5 vaisseaux la mise à flot du vaisseau l'Océan⁸⁵, tant à cause du berceau qui était trop avancé pour le permettre que par rapport à la carène que la chaleur n'avait déjà que trop desséchée, nous avons cru, sur l'avis de tout le port, devoir y consentir, d'autant mieux que ce constructeur m'assura qu'il ne dérangerait en rien les ouvrages relatifs à l'armement. En effet, il a achevé de faire ses rostures⁸⁶ avec des forçats matelots et

⁸³ Sur le lancement des vaisseaux, voir *Le vaisseau de 74* par J. Boudriot, Tome 1, p.72 à 75.

⁸⁴ Joseph Chapelle (1716 - mort ap.1791) était chargé de la construction de l'Océan, sur plans de François Coulomb fils.

⁸⁵ Ces cinq vaisseaux étaient ceux dont l'armement avait été prescrit au début de juin 1756. L'Océan, vaisseau de 80 canons mis sur cale en 1752 et armé à la fin de 1756, eut une carrière brève puisqu'il fut perdu dans la défaite de Lagos le 19 août 1759.

⁸⁶ Les termes techniques employés ici sont : 1) *Rostures* ou *roustures*, tours de cordages destinés à réunir deux à deux des pièces de bois. Ici ils unissent avec une forte tension les *colombiers* disposés sur les anguilles de part et d'autre de la quille du vaisseau. Les colombiers contribuent à soulever le navire au-dessus de la ligne de tins afin de pouvoir glisser avec le berceau (ou ber) 2) *Taquade* : coins de bois aux extrémités des épontilles. 3) *Anguilles* ou *coïtes* : éléments essentiels du berceau

on se contenta d'approcher les appareils du chantier pour être à portée de les prendre au cas que le vaisseau vint à s'arrêter malgré les précautions prises pour prévenir cet accident.

Tout étant prêt hier pour l'opération, on commença à 5 heures du matin de rompre les taquades et d'enlever les épontilles, ce qui fut terminé à 9 heures et le vaisseau ne faisant plus force que sur les retenues des anguilles, elles furent coupées et rompues en partie par le vaisseau. A peine eut-il couru quelques pieds qu'on s'aperçut d'un frottement peu ordinaire à l'arrière et, son mouvement n'ayant pu être soutenu par le capsous tiré par des soldats de Marine et autres qui avaient été commandés la veille, il se ralentit insensiblement et le vaisseau s'arrêta à 49 pieds, se trouvant appuyé également dans toutes ses parties et de façon à ne rien craindre de sa position.

On mit à l'arrière le pavillon convenu pour signal qu'on avait besoin de secours et il était 10 heures lorsque tous les ouvriers et escouades de matelots répandus dans les différents chantiers du Port se rendirent à celui de l'Océan. On établit tout de suite les appareils qui se trouvaient tous parés avec 2 leviers horizontaux pour faire force sur les restes des anguilles. Lorsque toutes ces forces furent prêtes, on vira aux cabestans pour les faire agir et l'itague rompit malheureusement après avoir diminué de 4 pouces dans sa circonférence. On continua néanmoins de faire force avec les leviers dont un rompit entièrement et l'autre consentit. On reprit sans retardement les appareils et on changea les leviers, mais l'itague et un des leviers rompirent de nouveau et obligèrent à 5 heures de l'après-midi de recommencer la manœuvre et d'y ajouter un coin de chasse sur l'étambot.

À 7 heures toutes ces forces réunies furent mises en œuvre et obligèrent enfin le navire de céder ; mais, après avoir couru encore 42 pieds, il s'arrêta malgré l'impulsion du capsous dont une des poulies rompit par les efforts de ceux qui le tiraient⁸⁷. Comme la situation du vaisseau, quoique peu désavantageuse, ne permettait plus de l'accorer et de l'abandonner à lui-même pendant la nuit, on se contenta de rapprocher simplement les appareils.

Cette manœuvre fut terminée et mise en jeu à 9 heures avec tant de succès que le navire s'ébranla et fut enfin à l'eau avec une grande compression, ayant paru se dévoyer considérablement sur bâbord. Il abandonna même ses anguilles qui furent arrêtées aux derniers parats du chantier par les cordages des appareils qui les accrochèrent et l'effort du vaisseau, lorsque son arrière abandonna son chantier, a été si considérable qu'il a rompu les anguilles et enlevé deux morceaux de la quille de 3 à 4 pieds de longueur et d'environ deux pouces $\frac{1}{2}$ d'épaisseur, ce qui sera bientôt réparé, le vaisseau ne paraissant pas avoir souffert d'ailleurs...

consistant en deux fortes pièces de bois (en fait un assemblage) aussi longues que le vaisseau, qui glissent sur la cale et l'amènent à la mer. 4) *Cap* : mot provençal pour câble. Le *capsous* est un câble passant sous le chantier, puis par un palan et destiné à tirer un navire vers la mer avec un cabestan. 5) *Itague* : gros câble. 6) *Parats* : mot provençal pour balancines, cordages soutenant les vergues. Ici, saisines fixées aux anguilles et destinées à les récupérer après le lancement.

⁸⁷ La rupture de cette poulie blessa plusieurs ouvriers et soldats. Joseph Chapelle, le constructeur, se fit une entorse. Son collègue Coulomb prit la suite. L'intendant se félicita de n'avoir pas eu plus de dommages corporels à déplorer dans une opération aussi dangereuse.

Il est d'usage d'accorder au constructeur une gratification extraordinaire, mais le S. Chapelle préférerait la place d'aide de port pour son frère cadet.

ANNEXE 2

NICOLAS OZANNE, ÉLÈVE DE JOSEPH VERNET

Le séjour de Joseph Vernet à Toulon fut l'occasion de sa rencontre avec un artiste dont le nom reste très connu comme dessinateur de marines et graveur : Nicolas Ozanne. Cette rencontre ne fut nullement fortuite, mais voulue par ce dernier.

Nicolas Ozanne naquit à Brest en 1728. Il avait donc quatorze ans de moins que Vernet. Entré au service de la marine à quinze ans comme adjoint au maître de dessin des gardes de la Marine, il se fit rapidement une réputation puisqu'il devint dessinateur au Dépôt des cartes et plans et fut admis à l'Académie de Marine de Brest. Mais il n'était guère sorti de sa Bretagne et vivait fort loin de Joseph Vernet et de Rome.

Il fut vite au courant de la fabuleuse commande que le roi avait passée à Vernet, puis du séjour de celui-ci à Toulon. La Marine rendait tout à coup plus proches deux artistes que tout avait séparés jusqu'ici. Ozanne sollicita du ministre en 1755 un congé sans appointements pour se rendre à Toulon et se mettre à l'école de Vernet. C'était sans doute l'expression de son admiration pour le maître officiellement reconnu et de son désir de s'instruire. Il a effectivement été son élève quelques mois et, plus tard, il a continué son œuvre en s'inspirant de ses partis pris favoris.

Ozanne était à Toulon à la fin de 1755. Il n'y resta pas longtemps puisque Vernet achevait la réalisation de ses 2^e et 3^e tableaux de Toulon. Dans les derniers jours de mars 1756, Ozanne obtint d'embarquer sur le *Foudroyant*, le navire-amiral de La Galissonnière, pour accompagner l'expédition de Minorque, se faisant ainsi l'un des tout premiers correspondants de guerre. Il en ramena une série de dessins qui furent gravés. A son retour à Toulon en juillet, Vernet n'était plus là.

On ignore si Ozanne rendit réellement service à son patron. En fait, celui-ci disposait déjà du jeune Volaire qu'il s'était attaché depuis son arrivée à Toulon et qui fut un collaborateur fidèle pendant plusieurs années, l'accompagnant à Sète, Bayonne et Bordeaux.

Du séjour d'Ozanne à Toulon, il reste deux gravures intitulées *Le Port Vieux* et *Le Port Neuf*, qui furent tirées à de très nombreux exemplaires, plus encore que les gravures des tableaux de Vernet en raison de leur petit format et de leur faible coût. On les trouve encore, généralement rehaussées de couleurs, dans nombre de maisons toulonnaises.

Ces gravures sont intéressantes parce que le dessin est exactement contemporain des tableaux de Vernet portant les mêmes titres. Mais Ozanne, en élève respectueux, s'est refusé à plagier son maître : il a eu l'heureuse idée de prendre les points de vue opposés à ceux choisis par celui-ci. Il a donc dessiné le

Port Vieux en se plaçant sur le quai de la darse neuve pour regarder vers l'est, puis le Port Neuf vu du môle séparant les deux darses, se tournant ainsi vers l'ouest.

Sur la première gravure, on retrouve les mêmes navires que ceux montrés par Vernet : un vaisseau en radoub, des navires désarmés au Grand Rang et au Petit Rang, le vieux vaisseau *Le Solide* servant d'amiral, un vaisseau neuf sous la machine à mâter, l'avant d'une galère appareillant avec sa voile de trinquet déferlée et, enfin, sur la gauche, l'*Océan*, sur cale à la façon toulonnaise, l'avant vers la mer. Le stade avancé de la construction permet de dater la vue du mois de mars 1756, juste avant le départ d'Ozanne pour Minorque. Sur l'autre gravure, celle du Port Neuf, on retrouve le même relief que celui qui ferme l'horizon dans le tableau du Port Vieux de son maître et une darse neuve presque aussi vide.

La comparaison entre ces gravures et celles réalisées d'après les peintures de Joseph Vernet montre la distance entre un dessinateur de mérite comme Ozanne et le grand artiste que fut Joseph Vernet. Certes, les dimensions des œuvres d'Ozanne sont réduites, mais il faut le reconnaître : dans la première gravure, la composition ne permet pas d'embrasser la darse dans son ensemble, la représentation des navires est imprécise, les personnages au premier plan ont une attitude figée, meublant l'espace de façon convenue, sans l'animer. La seconde gravure est plus agréable, mais rien ne compense le vide de ce grand bassin où trois ou quatre navires sont comme perdus, alors que Vernet avait su faire oublier ce vide par la présentation du parc de l'artillerie en pleine effervescence. Il est équitable de reconnaître qu'Ozanne était encore jeune et se livrait à de simples exercices.

Est-ce pour cela ou bien a-t-il voulu éviter de prétendre rivaliser avec Vernet ? Ozanne attendit longtemps pour sortir de ses cartons les dessins exécutés lors de son séjour toulonnais. Il les inséra dans la série des soixante gravures des Ports de France commandée par le Roi en 1775 et qui ne fut éditée qu'en 1791. A cette date, Vernet était mort depuis deux ans.

BIBLIOGRAPHIE

La bibliographie est relativement abondante et, en partie, récente en raison du regain d'intérêt dont Vernet semble avoir bénéficié depuis peu. Il conviendrait d'y ajouter des ouvrages sur la guerre de Sept Ans pour saisir le contexte de son œuvre.

Site Internet : Le Musée national de la Marine a élaboré en 2003 un site consacré à Vernet à l'adresse www.museemarine.com/public/virtuel/vernet. Il est agréable à visiter, malgré les petites dimensions des reproductions de tableau.

Ouvrages sur Vernet (exclusivement ou partiellement)

AMI, S., Les maîtres constructeurs de la marine à Toulon au 18^e siècle, mémoire de maîtrise, Université de Nice, 1974.

Autour de Claude-Joseph Vernet – La marine à voile de 1650 à 1890 par divers auteurs. Editions Anthèse. Catalogue d'une exposition au Musée des Beaux-Arts de Rouen en 1999, 220 p.

BOUDRIOT, J., « Le Port de Toulon par Joseph Vernet », Neptunia, n° 101 et 103, Paris, 1971.

CROS, B., Ingénieur en chef, « Toulon, arsenal de la Marine royale », Le Chasse-Marée, n° 85, décembre 1994.

LAGRANGE, L., Les Vernet. Joseph Vernet et la peinture au XVIIIe siècle, 1864. Malgré son ancienneté, c'est l'ouvrage le plus complet sur la vie et l'oeuvre du peintre.

MANŒUVRE, L. et E. RIETH, Joseph Vernet : les Ports de France. Editions Anthèse, 1994. Le meilleur ouvrage sur le sujet, il donne une analyse pénétrante de l'oeuvre et une étude sur l'apport de Vernet à l'histoire des techniques nautiques avant de montrer la totalité des tableaux avec une présentation de chacun d'eux.

THIERNOZ, général, « Les Ports de France de Vernet », Neptunia, n° 57 à 59, Paris, 1960.

VICHOT, C.V., « Etudes d'uniformologie », Neptunia, n° 130

NAVIRES ÉTRANGES DU XIX^E SIÈCLE

par Jean CECCARELLI

LES VAPEURS ROULEURS : LE NAVIRE EXPRESS ROULEUR D'ERNEST BAZIN

En juillet 1895 les chantiers de construction CAIL à Saint Denis, reçurent de la société par actions *Le navire express rouleur Ernest Bazin*, la commande de construction d'un prototype de vapeur rouleur, aux fins de vérification d'un nouveau concept de navire rapide.

Il avait été imaginé par l'ingénieur Ernest Bazin (1826-1898, ancêtre de l'écrivain), inventeur déjà très prolifique. Certes soutenu par le déplacement d'un volume d'eau équivalent à son poids, ce bâtiment d'un type nouveau était destiné à « rouler sur l'eau ». A cette époque divers ingénieurs de constructions navales, dont le contre amiral Coulombeaud⁸⁸, considéraient ce concept comme intéressant.

Propulsé par une hélice, le bateau rouleur est un chariot flottant à roues multiples. Alors que sur terre les roues d'un véhicule animé éprouvent peu de frottement et tournent facilement, il est utile dans le concept du navire express rouleur de provoquer leur rotation en les actionnant par des moteurs distincts. L'ingénieur Bazin estimait qu'il suffirait d'exercer une faible puissance pour animer chaque flotteur rotatif d'une vitesse angulaire adéquate et adaptée à la célérité imprimée au bâtiment par son hélice propulsive, pour l'amener «à rouler sur l'eau ». Cet effet de roulement étant obtenu, il en déduisait qu'une faible puissance de propulsion serait à même de communiquer au navire une vitesse relativement importante.

Il s'agissait donc de vérifier si le principe du roulement sur l'eau était exact.

Le navire rouleur se composait d'une plateforme supportée par une série de flotteurs rotatifs creux et de profil effilé qui la maintenaient à environ six mètres au dessus du niveau de l'eau. Maintenus par de robustes paliers et coussinets, des arbres de roulement en acier transmettaient leur mouvement de rotation aux flotteurs.

Sur la plate forme devaient être aménagés :

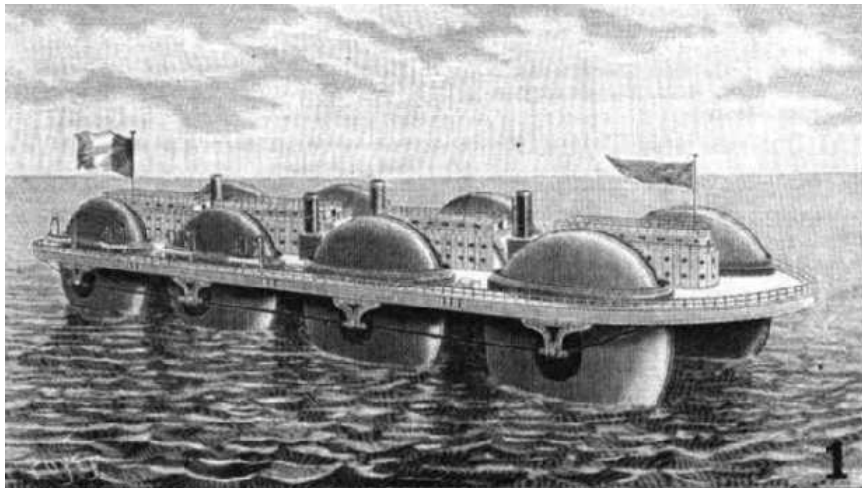
- le gréement, les divers appareils de manœuvre et les compartiments de conduite pont et machine.
- les chambres des diverses machines et leurs appareils évaporatoires d'alimentation (chaudières, pompes de circulation, condenseurs et soutes à charbon).

⁸⁸ / Le contre amiral Coulombeaud (1832-1909) fut major général de la marine à Rochefort.

- les cabines et salons dévolus aux passagers et les stockages réservés aux marchandises de valeur.

Il était prévu que l'engin soit dirigé depuis la timonerie grâce à un gouvernail hydrodynamique, sorte de colonne verticale disposée à l'arrière et munie d'un embout orientable sur 360 ° degrés. S'agissant d'un puissant jet d'eau émanant d'une pompe hydraulique ce système est utilisable :

- en manœuvre, pour accéder plus commodément à un point de mouillage, amener le navire face au vent et faire « faire tête » à la chaîne afin de mieux assurer l'ancre au fonds.
- en route libre, à communiquer une poussée résiduelle auxiliaire de propulsion

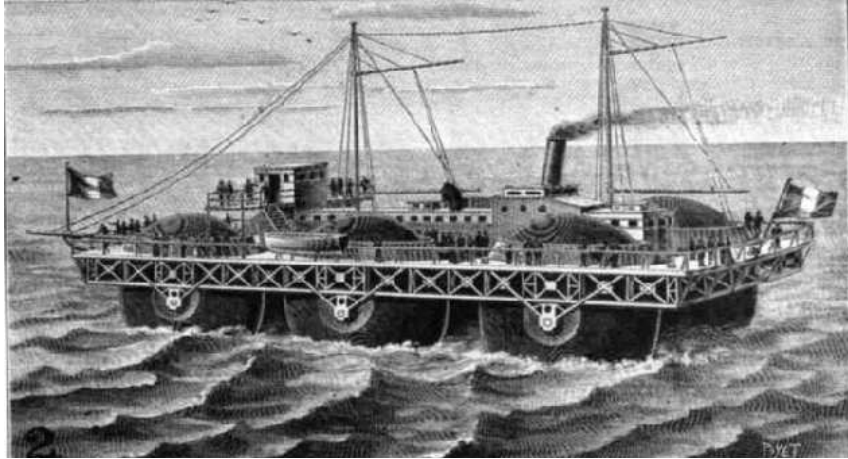


Projet initial du navire express rouleuseur Bazin

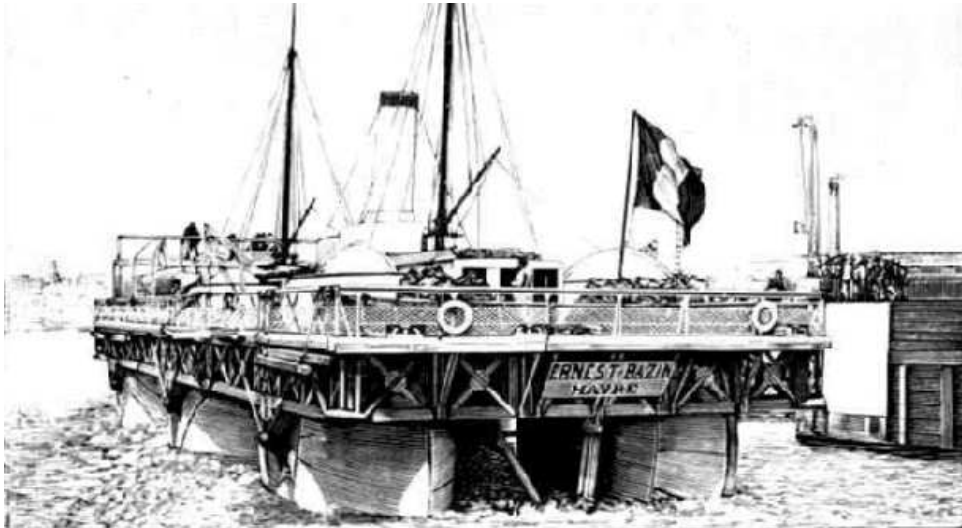
Un véritable navire était construit et lancé en août 1896 et 1897, et ses essais préliminaires effectués sur la Seine à Rouen. Déplaçant 250 tonnes il ne comportait que 6 flotteurs. En matière de puissance mécanique, la machine principale de propulsion était timbrée pour 600 chevaux, chacun des flotteurs rouleuseurs disposait d'une machine auxiliaire de 50 chevaux. Ainsi le petit navire disposait donc d'une puissance mécanique globale de 900 chevaux. Il est illustré ci-dessous (iconographies extraites de *la Nature*, 1^{er} semestre 1896)

Les résultats cinétiques s'avérèrent très médiocres, les 80% d'économie de puissance propulsive prévue ne se réalisèrent pas. En effet l'adhérence et le frottement de l'eau sur les rouleaux furent beaucoup plus élevés que prévus. Il eut fallu tripler la puissance des machines des flotteurs rotatifs et disposer de 1500 chevaux, sans parler des problèmes de lubrification des paliers...

Par ailleurs, du point de vue nautique, la tenue à la mer de ce type de bâtiment par mauvais temps et houle formée se serait avérée problématique. Ainsi le paradoxe de la vitesse sur mer à l'aide d'une faible puissance mécanique n'a pas été résolu, et pas utilisable compte tenu de son encombrement le navire rouleuseur express n'était même sur les eaux intérieures. Ernest Bazin mourut en 1898 et le navire fut



Vue d'artiste



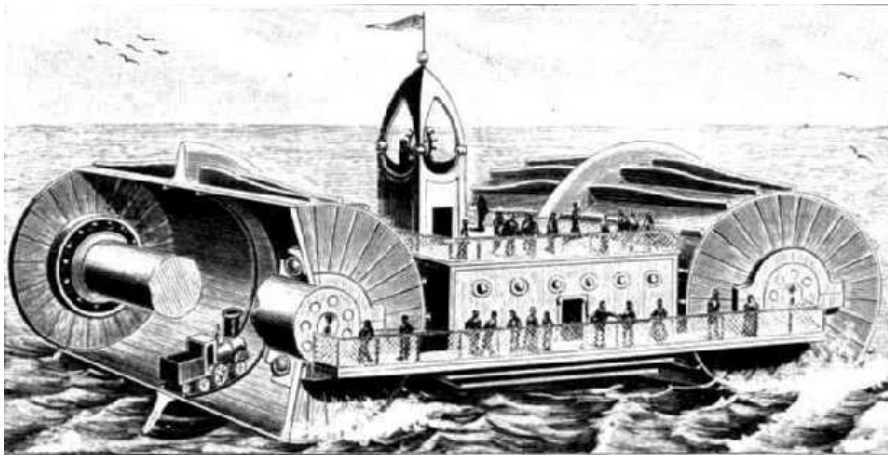
Bâtiment réel d'essais



Essai statique, rouleurs à 10 tours minute et hélice passerelle

proposé à la vente aux enchères en 1899. Il ne trouva aucun acquéreur, même au simple prix des matériaux ...

LE NAVIRE ROULEUR DU PROJET CHAPMAN



Antérieurement (aux Etats Unis en 1895), un ingénieur américain avait imaginé un autre projet de navire rouleur. Destiné aux dessertes lacustres ou fluviales, il s'agissait d'un grand bâtiment (150 mètres de long) à deux énormes flotteurs cylindres propulsifs transversaux à aubages (diamètre de 30 mètres), disposés respectivement à l'avant et à l'arrière sur des paliers à roulements à billes et propulsé par l'électricité.

Pour obtenir la force motrice nécessaire à la propulsion, dans chaque cylindre, un « mobile automoteur » devait se déplacer sur une crémaillère antagoniste et raidisseur intérieur d'une contre quille extérieure apportant une stabilité de route à l'ensemble. On imagine qu'un plan inférieur vertical mobile immergé devait constituer le safran du gouvernail de ce gigantesque pédalo utilisant le principe de la cage de l'écureuil et qui semble n'être resté qu'au stade du projet.

ÉPILOGUES CONTEMPORAINS

Bien sûr ces deux concepts « farfelus » ont disparu dans l'oubli de l'Histoire. A noter cependant que

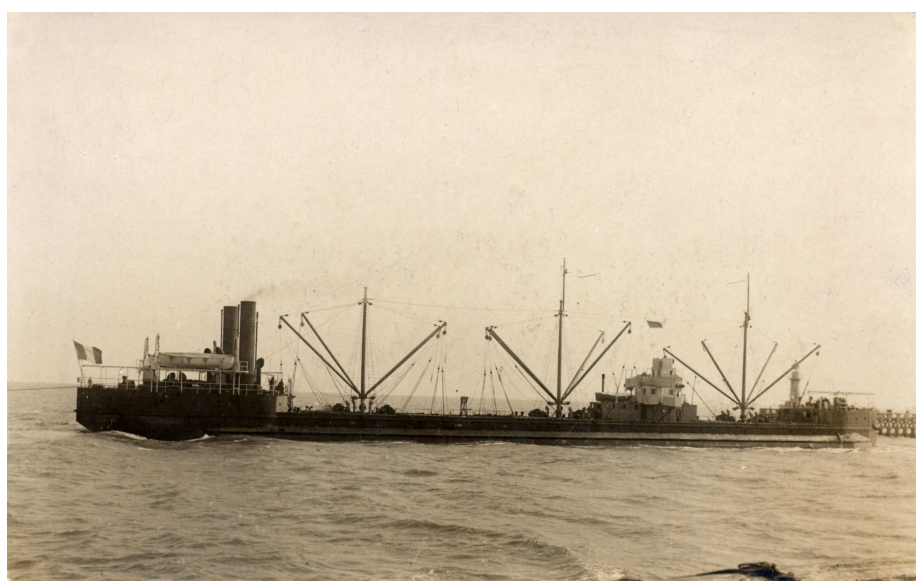
- le principe du bateau rouleur a ressurgi ultérieurement en Europe. Ce fut l'engin léger autrichien de franchissement conçu dans les années 1960 par la firme Steyr – Puch.
- s'agissant du concept des pales propulsives différenciées, on le retrouvera sur l'engin blindé amphibie américain *Alligator*, utilisé pour les débarquements durant la guerre du Pacifique

La vision de cette photo a tout de suite excité ma curiosité. J'avais déjà croisé dans le dictionnaire PAACH (planche 46 de mon édition) le terme *Turret deck ship* (avec ses 2 ponts distincts : *turret deck* et *harbour deck*), que j'avais longtemps confondu avec le *Whaleback ship* (navire de charge utilisé sur les grands lacs américains). Ma satisfaction fut plus complète en apprenant, sur le site des chantiers Doxford de Sunderland (très réputés à l'époque pour leurs machines à vapeur

alternatives, mais disparus depuis) que cette formule de vapeur de charge avait été imaginée par un capitaine écossais.



LTV4 Alligator, musée des blindés de Saumur (collection de l'auteur)



Thuret ship Oxford

Il s'agissait tout bonnement de bénéficier d'une incohérence dans les règles d'application des calculs de taxation du péage édictées par la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez... De 1892 à 1911, 166 navires ont été construits sous ce concept *Doxford*, les licences pour six autres ayant été concédées à divers autres chantiers britanniques. Elle atteint enfin la perfection, en découvrant ce beau modèle du turret ship *Non Such*

Elle s'avéra définitive quand un de nos limiers « ship lover » me confirma le nom réel du cargo *turret ship* de l'illustration en tête du paragraphe.



UN « PROJET DE RÈGLEMENT » CONCERNANT LES MALFAÇONS DANS LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE DE LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XVIII^e SIÈCLE.

par José Luis CORTÉS

Les malfaçons dans la construction navale ont toujours été une source de préoccupation pour toute personne physique ou morale en rapport avec cette activité. De nombreux contrats de construction français ou italiens des XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècles se réfèrent à l'opinion du maître de hache pour le contrôle de la bonne réalisation d'une embarcation sur les chantiers, selon les us et coutumes « du pays ». Il y est spécifié, par exemple, que... *le bois sera bon et de recette de la grosseur mentionnée a la presente convention, le tout franc de lignolle et bois du pais*⁸⁹. Ces textes reflètent le souci de bien faire, de respecter certaines habitudes ou « règles » appliquées par les maîtres charpentiers dans la construction d'une embarcation. Mais jusqu'où ces « règles » sont-elles bien respectées, c'est-à-dire, *a contrario*, quels types de malfaçons y avait-il dans la construction des bateaux ?

Un *Mémoire* anonyme et non daté portant le titre *Mémoire sur la construction de nos bâtiments marchands*⁹⁰ apporte un éclairage intéressant sur le sujet pour la fin du XVIII^e siècle français.

D'abord qui était l'auteur du *Mémoire* ? Bien que la lecture du manuscrit laisse supposer que la personne en question n'était pas elle-même constructeur, c'était quelqu'un qui connaissait les ficelles du métier et tournait autour de la profession ; il pourrait être un assureur par exemple. Le *Mémoire* peut être daté entre 1761 et 1766 car dans la réponse faite par la Chambre de Commerce de Marseille aux autorités on peut lire... *L'auteur du Mémoire présenté à M. le duc de Choiseul*⁹¹. Les dates proposées correspondent à la période pendant laquelle le duc de Choiseul fut en charge de la Marine. L'auteur du *Mémoire* se fait rabrouer avec ironie dans la *Réponse* ; peut-être a-t-il exagéré quelques situations dans les chantiers de construction ; néanmoins il témoigne quand même des diverses malversations pouvant se produire dans le choix du bois, dans la construction, dans les pièces du bateau concernées par ces fraudes.

⁸⁹ Arch. dép. des Bouches-du-Rhône 9B7, dans J. L. Cortés, « La polacre, bâtiment de commerce méditerranéen à travers deux contrats de construction provenant de chantiers navals marseillais au début du XVIII^e siècle », dans 2nd M M H N conférence, Messina- Taormina, 4-7 Mai 2006 (à paraître).

⁹⁰ Arch. dép. Bouches du Rhône C 3639, *Mémoire sur la construction de nos bâtiments marchands*.

⁹¹ Arch. dép. Bouches du Rhône C 3639, *Mémoire en réponse à celui sur les constructions des bâtiments marchands*.

Selon l'auteur du *Mémoire*, à la base de toutes ces malfaçons se trouve la mauvaise foi, le manque de savoir du constructeur et l'esprit d'économie du négociant... *qui lui fait préférer le constructeur qui lui fait meilleur marché, donc, pour avoir un bas prix... il faut de nécessité pour y parvenir qu'il (le constructeur) emploie des bois de moins qualité et des ouvriers dont les prix faits étant de moindre valeurs, l'ouvrage en est plus mal conditionné.*

Ainsi sur le fait de mal scier le bois, c'est dû au fait que... *quelque tort que puisse faire aux pièces la manière dont elle sera sciée, il leur importe peu qu'on lui ôte sa force pourvu qu'ils en tirent un membre ou une allonge de plus ; c'est-à-dire, qu'on veut... tirer d'un plateau de courban cinq membres lorsqu'il n'en pouvoit fournir que quatre conditionnés comme il convient.*

Une deuxième source de malfaçons se trouve dans l'œuvre vive car il peut manquer un équarrissage à une pièce... *et dont celle qui reste est moitié aubier donnant comme résultat... membre se trouve pourry (sic) après le premier voyage ; le cloux ne tient plus et occasionne une voye d'eau qui entraîne quelquefois la perte du bâtiment.*

D'autres fois l'auteur met en cause le mauvais usage des gabarits car... *ils [les constructeurs] sont si peu sûrs de leurs gabaris, ou ont si peu de soin de les faire suivre, que lorsqu'un bâtiment est ramé et prêt à recevoir le bordage, il faut ôter quelquefois le quart de l'épaisseur d'un membre de quatre pouces parce qu'il se trouve trop saillant.*

L'utilisation du bois attire les foudres de notre auteur... *il s'emploie toute sorte de bois, on ne rebute point pour membre une pièce gersée à passer les doigts dedans [...] les fibres perdants tous leurs nerfs, le cloux n'y tient qu'à peine et sans force.*

Pour le bordage... *on emploie des pièces échauffées, fendues et pour conserver deux pouces de plus de largeur dans une partie de la longueur d'un bordage, on place un liteau qui à peine porte sur trois ou quatre membres et a si peu de largeur qu'il ne peut supporter qu'un cloux ce qui est multipliant les coutures, expose à plus de voye d'eau et par conséquent à plus de risques.*

Les calfats ont aussi leur part de responsabilité car, toujours selon l'auteur ceux-ci... *en perçant ou clouant sans faire l'attention nécessaire [...] font fendre un bordage ou un membre pour avoir employé un trop fort cloux et au lieu de remédier à cette situation correctement en remplaçant les planches... avec le secours de l'étoupe et du goudron tout est enterré et notre auteur de donner un exemple... Nous avons un exemple récent de ce que peut occasionner la mauvaise clavaison ; une tartane venant de Mahón peu après la prise de Minorque, fut assaillie d'un gros tems auquel elle résista très bien, rien de ses manœuvres ne fut endommagée, mais un bordage de force se décloua et elle coula bas à environ quinze lieues des côtes de Provence.*

Et notre auteur de conclure par cette réflexion... *Combien de bâtimens bons comme neufs eu égard au peu de tems qu'ils avoient été construits dont on a eu aucune nouvelle, qui n'ont péri en pleine mer que par leur mauvaise construction, et qui faute d'être liés avec soin n'ont pu résister à une tempête qui à peine en aurait maltraité un autre.*

La même situation se reproduit, toujours selon notre auteur, dans d'autres ports outre Marseille : Toulon, La Seyne, La Ciotat, Les Martigues. La solution qu'il préconise est celle d'un contrôle sur les chantiers par des inspecteurs ; on peut lire entre les lignes que ce pourrait être lui cet inspecteur « résidant à Marseille » (car lui-même réside dans cette ville). Et pour ce faire il propose un projet de règlement composé de dix articles dans lequel on trouve, a contrario, les malfaçons dans la construction des bâtiments que pouvaient commettre les constructeurs.

PROJET DE RÈGLEMENT

Article 1^{er}

Nul constructeur ne pourra noircir la quille, l'étrave, l'étambot, les lisses, ny aucune pièce qu'elle n'ait été vue de l'inspecteur dans son état naturel de peur qu'on n'en cache quelque deffectuosité qui pour petite qu'elle soit peut porter un préjudice considérable à des pièces de cette conséquence.

2

Il ne sera employé dans la membrure et les allonges de l'œuvre vive que des pièces saines sans aubier, gersures considérables ou neufs qui leurs nuisent et toutes seront à vive arête, afin que par les précautions ont contribué autant qu'il est possible à la sûreté du bâtiment et parce que les parties ne pouvant jamais être parfaitement réparées, si quelques unes venoient à se pourrir, il convient qu'elles soient de la meilleure qualité pour que le clou ne s'en puisse détacher.

3

La membrure et les pièces courbes ne pourront être tirées d'un bois droit attendu que la scie ne laissant alors presque point de fibres entières dans une certaine longueur de la pièce, elles se trouveroient toutes sans force

4

Les constructeurs ne pourront appliquer aucune pièce du bordage qu'ils n'ayent fait courir un cordeau au long du bâtiment en présence de l'inspecteur afin que les allonges ou les membres rentrants et saillants puissent être replacés comme il convient et qu'on ne soit pas obligé d'en diminuer l'équarissage de façon à les affoiblir.

5

Les vègres seront entaillées juste pour recevoir chaque membre et allonge d'une profondeur convenable à l'échantillon du bâtiment et il ne sera permis au constructeur de laisser membre ny allonge sans la loger dans les vègres.

6

Le bordage sera employé sain sans gersures considérables, scié à droit fil et les parties destinées à couvrir les parties courbes seront tirées des pièces courbes pour éviter de les tourmenter en les pliant et afin qu'elles ne fatiguent pas les cloux que l'élasticité du bois pourront faire détacher, ils auront la largeur suffisante pour être attaché de deux cloux.

7

Les vègres seront clouées avec le plus grand soin ainsy que les allonges aux membres et la virure faite avec attention.

8

Il ne sera employé aucun boulon sans une rondelle au moins sous la clavette.

9

Les cloux et boulons seront employés de bon fer et tout clou qui aura cassé en le rivant sera arraché pour en mettre un autre qui rive.

10

Le bordage qui aura été fendu en le clouant sera recoupé dans toute la longueur qui aura été offensée et la partie qui remplacera celle-là la portera au moins sur quatre à cinq membres ; les constructeurs qui seront trouvés en contravention seront obligés de changer à leurs fraix les pièces qui seront dans ce cas et condamnés à une amende de ... qui sera prononcée par le juge de l'Amirauté sur le procez verbal de l'inspecteur et applicable à ... sauf aux constructeurs de se pourvoir contre le charpentier ou le calfat à prix fait qui auroit commis la faute.

Devoir de l'inspecteur

L'inspecteur commis à la construction des bâtimens marchands fera son séjour à Marseille, ira journellement au chantier et veillera à tous les radoubs, il fera tous les quinze à vingt jours une tournée au Martigues, La Ciotat, La Seyne et Toulon pour veiller à la bonne construction et fera suivre le règlement dans les différens chantiers ; il aura à Marseille deux gardes continuellement au chantier et au radoub pour être informé à chaque instant de ce qu'il pourroit se passer au moment de son absence, afin que les pièces qui se changent dans un radoub soient mises de la qualité convenable, que sa présence y fasse apporter l'attention nécessaire et qu'on ne soit pas obligé s'il venoit après coup d'ôter la pièce nouvellement mise, ce qui en faisant perdre le tems et occasionnant des fraix contribue au déperissement des pièces auxquelles la dernière auroit été attachée par une clavaison si réitérée.

L'inspecteur aura un canot et des matelots pour le transporter à tous les bâtimens qui sont en radoub.

Il luy sera sous peines deffendu de recevoir quoyque ce soit des constructeurs, pas même le plus petit présent.

Il pouroit qu'il sera important pour le bien général du commerce qu'il tint un registre qui indiquat le tems de la construction de chaque bâtiment, le nom du constructeur, les voyages qu'ils ont faits, les radoubs qu'ils ont essuyés, afin que dans le cas de vente, l'acheteur puisse y avoir recours et qu'on peut avec ces lumières apprécier mieux la valeur du bâtiment à vendre et encore pour que les assureurs ne se livrent qu'avec connoissance de cause.

L'auteur du *Mémoire* s'attaque à deux points où les malfaçons peuvent être commises : la qualité du bois et la construction elle-même. Par exemple grâce à l'imperméabilisation de la coque avec le goudron, on cachait un nombre de clous insuffisant ainsi que l'utilisation d'un bois décelant quelques défauts. L'équarrissage de certaines membrures pour éviter les bosses dans la coque au moment de clouer le bordage, réduisant l'échantillonnage de la pièce en question, le vaigrage mal cloué, les clous et boulons de mauvaise qualité sont d'autres types de malfaçons présentées

dans le *Mémoire*; bref notre auteur nous donne une image apocalyptique de la construction navale dans les chantiers méditerranéens français, du manque de savoir-faire des constructeurs, et d'un contrôle inexistant.

La Chambre de Commerce de Marseille souligne (dans la réponse à ce *Mémoire*) que... *l'on ne croit pas qu'il soit nécessaire pour arrêter les abus qui pourroient s'y glisser de rien ajouter à ce qui se pratique à cet égard en donnant les raisons suivantes concernant les contrôles qui, en principe, devaient être exercés dans les chantiers de construction.*

En ce qui concerne le bois, si celui-ci est acheté directement par le négociant (l'armateur) au marchand de bois, il ne l'accepte... *qu'après l'avoir fait examiner par des personnes qui sont en l'état de connoître les qualités. Si c'est par l'entremise du constructeur, il est naturel de penser que celui cy qui doit nécessairement avoir toute la confiance du négociant agira toujours pour le plus grand intérêt de celui qui le commet et qu'il ne recevra que du bon bois, pour prévenir les reproches que le négociant seroit fondé de luy faire. Ainsy on peut bien s'en rapporter pour cette partie aux attentions que le propriétaire y fait donner, étant le premier intéressé à ne faire que de bonne marchandise.*

Quant à la partie de la construction la réponse précise que... *L'ordonnance du mois d'août 1681 et l'arrêt du conseil du 14 novembre 1726 paroissent y avoir suffisamment pourvu. L'article III du titre IX de la dite ordonnance concernant les charpentiers ou les calfateurs porte « que les jurés ou prudhommes fairoient de jour à autre « visite des ouvrages et report à justice des abus et malfaçons qu'ils reconnoitront dans les « constructions, radoub et calfatage des bâtimens ». Le 19^{ème} article du dit arrêt de 1726 ordonne « que les calfats et charpentiers éliront annuellement quatre prudhommes de leur « corps, qui visiteront journellement le travail des calfateurs et en cas d'abus qu'ils en « rendront compte au lieutenant de l'Amirauté », ce qui se pratique exactement. Ainsy on peut dire qu'il y a quatre inspecteurs pour cette partie qui est la plus intéressante pour la sûreté des équipages. Si ces mêmes inspecteurs s'aperçoivent des malfaçons dont l'auteur parle dans son *Mémoire*, il n'est pas douteux que sur leurs plaintes il n'y fut d'abord remédié. Cecy répond suffisamment à tout ce qui est avancé dans ce *Mémoire*, tant sur le mauvais employ des bois que sur le peu d'attention que l'auteur prétend que les calfats donnent à la clavaison des membreures.*

D'ailleurs ces prud'hommes sont encore surveillés par le capitaine qui est ordinairement chargé par le négociant d'examiner les ouvrages de la construction. Quel autre que celui-cy peut être plus intéressé à ce que l'ouvrage soit bien fait, puisque devant commander le bâtiment qu'il fait construire, la sûreté de sa propre vie en dépend.

Et de conclure... *que ce seroit surcharger le commerce d'une dépense inutile, et établir en même tems une gêne qui arrêteroît les opérations de la construction, que d'adopter le projet proposé.*

Bien que l'auteur du *Mémoire* ait pu exagérer certaines situations sur les chantiers au profit de son intérêt personnel, il ne faut pas penser, cependant, que ces types de tricheries n'existaient pas sur les chantiers.

Ainsi nous avons un exemple en provenance du Languedoc. En 1769 (donc, la même période que celle du *Mémoire*) A. Durant et J. Girlan, maîtres charpentiers, sont désignés experts pour le contrôle d'un bateau de pêche appartenant à J. Loubes. Ils constatent que la police privée passée entre le constructeur (le chantier Bessil) et le patron du bateau n'a pas été respectée sur trois points : la préceinte est en frêne et non en chêne, la quille ne se trouve clouée que de quatre en quatre places en dedans et non de deux en deux places, l'œuvre morte n'a qu'un pouce et quart d'épaisseur et non un pouce et demi. Comme le bateau est presque terminé et que si on enlève la préceinte l'embarcation serait détruite, les experts demandent donc une diminution sur le prix convenu et le respect de la police pour les autres points⁹².

Le *Mémoire* en question n'est pas un document qui analyse les malfaçons dans la construction navale française (en l'occurrence, des bâtiments marchands) dans son ensemble à la fin du XVIII^e siècle. Il aborde ces malfaçons, principalement, comme le résultat d'une mauvaise foi dans l'utilisation du bois, soit par un échantillonnage incorrect soit par l'utilisation d'un bois impropre à la construction (mauvais séchage par exemple) ou à cause d'un clouage insuffisant des éléments composant la structure du bâtiment le tout avec la complicité des calfats.

La mauvaise conception d'un bâtiment que l'on peut considérer comme une sorte de « malfaçon » n'est pas vraiment abordée par l'auteur du *Mémoire* peut-être à cause de sa méconnaissance des principes constructifs dans la construction navale : il parle seulement brièvement de constructeurs... *peu sûrs de leurs gabaris ou (qui) ont si peu de soin à les faire suivre*.

Le projet de règlement proposé par l'auteur du *Mémoire* montre assez bien une réalité dans les chantiers navals : le non respect de certaines « règles » et pratiques établies et reconnues par la profession. Néanmoins ces entorses, (qui pouvaient être commises par quelques maîtres de hache) ne mettent pas en cause tout un savoir-faire qui aboutit à la fin de la chaîne, à la mise à l'eau d'un bateau.

⁹² Arch. dép.Hérault, II E 2 311, 25 juillet 1769, notaire Bousquet, Agde ; mentionné par J.C. Gaussent in « La construction navale en Languedoc », *Annales du Midi*, 1991, n°193, p. 41-61.

COMPTES RENDUS DE LECTURE

- **Marie-Joseph Caffarelli, *Préfet maritime de Brest sous le Consulat et l'Empire*, de Joseph Averous.** Editions L'Harmattan, Paris 2006, 187 pp., 17 €.

Issu d'une famille de noblesse italienne établie dans le sud-ouest de la France, Marie-Joseph Caffarelli était destiné à faire carrière dans l'armée. Déçu par la monotonie de la vie de garnison, il demande à passer dans la marine où ses qualités lui permirent de passer plus rapidement que de coutume au premier grade d'enseigne de vaisseau en 1780. Au cours de sa carrière maritime sous la royauté, il participe à la guerre d'indépendance des États-Unis dans l'escadre du comte d'Estaing.

La Révolution le contraint à « mettre son sac à terre », mais il n'émigre pas. Engagé dans l'armée des Pyrénées orientales, il sert comme major général dans l'arme du génie et dirige plusieurs sièges de place forte.

Les liens tissés avec Napoléon Bonaparte par son frère Max, tombé au siège de Saint Jean d'Acre, vont donner une nouvelle orientation à sa carrière. Bonaparte prend vite la mesure de ses qualités exceptionnelles : il en fait en décembre 1799 un des membres de la section Marine du Conseil d'Etat qu'il vient de créer ; en juillet 1800, dans le cadre de la réorganisation par l'ingénieur Forfait de la marine, il le nomme au poste nouvellement créé de préfet maritime de Brest, le premier port de guerre de la République.

Il y restera quinze années jusqu'à la chute de l'Empire, déployant une inlassable activité dans une période particulièrement défavorable pour la marine.

En s'appuyant sur de nombreuses archives, celles du port de Brest en particulier, l'auteur nous fait entrer dans le quotidien d'une administration qui était à l'époque loin d'être reconnue et nous expose avec pertinence les différents problèmes auxquels elle a dû faire face.

François-Emmanuel BRÉZET

- ***Les marins d'Arles à l'époque moderne*, de Patricia PAYN-ECHALIER**, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2007, 323 p.

L'ouvrage consacré aux *Marins d'Arles à l'époque moderne* est la version abrégée d'une thèse de doctorat soutenue en 2005 devant l'université de Provence (Aix-Marseille I) par Patricia Payn-Echalier.

« La majorité des gens connaissent Arles pour ses magnifiques ruines romaines, pour ses superbes hôtels des XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles, d'autres pour sa non moins célèbre *féria* pascal. Mais qui voit dans la ville un port maritime ? » (p. 5) À partir de ce constat, sinon de cette provocation, Patricia Payn-Echalier décrypte les liens noués depuis le début du XVI^e siècle par les marins d'Arles avec la mer, avant que se produisent les mutations du milieu du XIX^e siècle qui provoquent la mort de la marine d'Arles.

Le travail de Patricia Payn-Echalier s'inscrit dans une solide tradition monographique et se place entre les travaux de Louis Stouff sur la période médiévale et ceux de Paul Allard pour le XIX^e siècle. Après une introduction consacrée à la présentation du site – port de delta – et de la situation de rupture de charge entre la vallée du Rhône et les espaces méditerranéens, l'étude suit une démarche analytique entre deux tableaux diachroniques.

Dans ce long panorama l'auteur décrit minutieusement à partir de la fine analyse d'une source fiscale – la recette du droit du 2 % – le renouveau de l'activité portuaire d'Arles, sensible à partir du dernier tiers du XVI^e siècle. Les patrons arlésiens commencent alors à quitter le fleuve pour se tourner vers la mer en direction des côtes languedocienne, catalane et de la riviéra ligure. Néanmoins, dans cette économie fluvio-maritime, ce sont les navigants forains qui dominent les trafics alors que l'élite locale – marchands, artisans, bourgeois, anciens capitaines – s'investit dans l'affrètement. Les marins arlésiens se livrent à un cabotage de concentration (fourrages, cuirs, laines, blés du proche arrière-pays ou venus de plus lointaines provinces) et de redistribution (textiles, produits agricoles, bois de marine) qui privilégie l'approvisionnement de Marseille et Toulon. Néanmoins, ce port n'induit guère d'activités manufacturières, ne serait-ce que pour le conditionnement (caisses, futailles) ainsi qu'on pourrait l'attendre d'un tel point de rupture de charge.

Au XVII^e siècle, sous les effets de la guerre, la grande affaire des marins d'Arles devient le transport des vivres et *navals stores* en direction des arsenaux royaux. Ce service, qui était contraignant lorsque le fret disponible laissait le choix aux patrons – souvent à la fois transporteurs et marchands –, constitue désormais une manne pour les Arlésiens car le terroir dégage moins d'excédents à négocier.

Dans le même temps, la composition de la flotte arlésienne change : les allèges à fond plat, adaptées au transport des pondéreux exigés par les arsenaux de Marseille et Toulon et capables de naviguer sur fleuve comme sur mer, supplantent les « lahuts » ou tartanes qui se livraient aux échanges de proximité entre Espagne et Italie. Cependant, une flottille fluviale se maintient allant du petit esquif, la « bette », aux bâtiments de plus grande portée comme les « guindelles. »

À partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, la mutation des activités et des marchés provoque un net ralentissement économique. La dépendance vis-à-vis du service royal devient d'autant plus forte que les progrès techniques qui se produisent alors laissent Arles à l'écart du développement du réseau routier et que l'accroissement général des tonnages ne permet pas à la ville d'accueillir des bâtiments de forte portée.

Au XIX^e siècle, le chemin de fer et la voie terrestre améliorée captent à leur profit le fret apporté jusque-là par la voie d'eau qui connaît désormais un profond déclin. Tout au long de l'époque moderne, les Arlésiens n'ont pas ignoré les ressources halieutiques offertes par la mer et le fleuve, mais aussi les marais et les étangs. Les pêcheurs, qui se glissent parmi les matelots selon la conjoncture et les occasions d'embarquement, ne dédaignent pas également les activités agricoles. Cette pluriactivité, observée en d'autres localités, est une des caractéristiques des sociétés fluviale et littorale d'Ancien Régime.

Chemin faisant, Patricia Payn-Echalier analyse les instruments financiers mis en œuvre (obliges, commandes, nolis), présente les principaux acteurs de l'échange,

décrit la formation des marins arlésiens et propose de suivre quelques trajectoires socioprofessionnelles (celles des Boulouard, Roubion et Sauvan)

Patricia Payn-Echalier s'interroge ensuite sur l'identité de cette société fluviomaritime dans une ville située entre mer et fleuve, au cœur d'une vaste région agricole, à proximité d'une grande foire (Beaucaire), et recherche son inscription dans le tissu urbain. Représentant environ 7 à 12 % de la population globale entre les XVII^e et XVIII^e siècles, les navigants sont fortement regroupés (70 %) dans le quartier de la Roquette avec, au XVII^e siècle, l'émergence d'un autre pôle de marins de l'autre côté du fleuve, dans le faubourg de Trinquette, en liaison avec les activités de flottage du bois sur le Rhône. Cependant, les gens de mer et de rivière (occasion d'une fine analyse du champ lexical pour qualifier ces hommes) ne constituent que 20 % de la population du quartier de la Roquette ; aussi n'est-il guère étonnant que près de deux mariages sur trois soient conclus avec les autres composantes socioprofessionnelles représentées dans le quartier.

Les aspects de la contestation face à l'ordre établi ferment l'ouvrage. Les actes de rébellion contre les détenteurs de l'autorité prennent, ici comme sur les autres côtes du royaume, la forme de pillages d'épaves, de vols de marchandises rejetées sur les rives, de détournements de bois de marine et de résistances à la mise en place du service royal (système des classes). Si les consuls de la ville ont toujours soutenu les patrons face au pouvoir central, il s'agissait également pour eux de refuser l'empiètement progressif de l'autorité royale sur les « libertés » locales. Par ailleurs, alors que les pêcheurs se sont montrés « des citoyens actifs dans les troubles de la Ligue à Arles », ce sont les marins qui, deux siècles plus tard, entraînent le quartier de la Roquette dans les événements révolutionnaires.

On peut faire état de quelques coquilles, préférer « agrès » à « attrails » (p. 67 et 77), regretter l'absence d'un tableau annoncé (p. 71) et d'un glossaire (pourtant établi dans la thèse), des noms de navires à la transcription non normalisée et des cartes à la limite de la lisibilité (p.8 et 42), mais on soulignera l'importance des tableaux, graphiques, plans et illustrations de qualité, ainsi que la masse d'informations précises et neuves livrées sur le monde des marins arlésiens. En cela, l'enquête de Patricia Payn-Echalier comble une importante lacune historiographique.

Gilbert BUTI

- ***La puissance navale et militaire britannique en Méditerranée 1840-1871, de Patrick LOUVIER.*** Service historique de la Défense, Paris 2006, 495 pp., 23 €.

Au dix-neuvième siècle, les Britanniques entretenaient en Méditerranée un dispositif militaire fondé sur une escadre permanente basée à Malte et trois forteresses, Gibraltar, Malte et Corfou.

Etudier les modifications apportées dans la période concernée à ce dispositif, qu'il s'agisse des mouvements de bâtiments de guerre ou du renforcement en hommes ou en artillerie des forteresses, c'est se pencher sur l'histoire politique et militaire de cette région du monde et analyser la politique très active que la Grande Bretagne y a menée pour contenir l'influence des autres grandes puissances, la France et la Russie surtout, et s'opposer, par son intervention dans les différentes crises qui

agitèrent les pays du pourtour du bassin oriental méditerranéen, à l'affaiblissement de la Turquie, l'« Homme malade », qui n'en détenait pas moins les clefs des détroits.

Patrick Louvier le fait de façon exhaustive.

Au début de la période étudiée, les *French wars* appartenaient au passé, les rapports avec la France s'étaient apaisés même si les intérêts des deux pays divergeaient, le soutien britannique apporté à la Turquie lors de la guerre de Syrie avait permis de mettre un frein aux ambitions égyptiennes. Destinée à arrêter la reprise de l'offensive russe vers les détroits, la guerre de Crimée (mars 1854-février 1856) allait permettre de valider l'efficacité du dispositif anglais en Méditerranée. En raison de l'éloignement de la métropole, du manque d'effectifs permanents de l'armée britannique, les garnisons entretenues en Méditerranée serviront de volant rapidement disponible pour les renforcements rendus indispensables par le conflit qui se prolongeait, les approvisionnements de tout genre accumulés en prévision de sièges, seront aussi largement mis à contribution.

La politique napoléonienne de soutien à l'indépendance italienne éveillera à nouveau l'inquiétude britannique, mais ce fut surtout la « guerre des cipayes » en Inde, qui mit à nouveau en évidence le rôle de relais joué par les infrastructures méditerranéennes et l'intérêt de la route militaire anglo-indienne de l'isthme de Suez avant que l'ouverture du canal de Suez (septembre 1869), à laquelle l'Angleterre fut pourtant presque jusqu'au bout hostile, ne vienne encore accroître l'importance de ces points d'appui qui garantissaient le passage à travers cette région du monde que les Britanniques qualifiaient de *windpipe of the Empire*, la trachée de l'empire.

A cela s'ajoute le fait que la période considérée fut marquée par des évolutions technologiques rapides et importantes dans la construction et l'armement des navires, qu'il s'agisse de l'adoption de la propulsion à vapeur et de l'hélice, de l'introduction de l'obus explosif, du canon rayé à culasse et de la cuirasse. La période suivant la guerre de Crimée va être caractérisée par une modernisation lente et laborieuse aussi bien des forces navales elles-mêmes, que des bases sur lesquelles elles devaient s'appuyer. L'une ne pouvait parfois aller sans l'autre : l'auteur nous montre par exemple comment le déploiement de cuirassés en Méditerranée fut retardé par la nécessité de disposer de formes de radoub destinées à pallier la salissure rapide des coques en fer qui diminuait de manière inacceptable la vitesse des bâtiments. Des investissements considérables durent être consentis à Malte pour que l'Angleterre puisse disposer d'un outil d'intervention qui allait s'avérer indispensable pour la maîtrise des crises encore à venir, et rendre obsolètes les fortifications entretenues à grand prix.

Ce travail remarquablement documenté comble une lacune importante dans une histoire trop peu connue en France.

François-Emmanuel BRÉZET

- ***Naturalistes et explorateurs du service de santé de la Marine au XIX^{ème} siècle***, de **Michel SARDET**, préface d'Etienne TAILLEMITE, éditions Pharmathèmes, Paris, 2007, 285 pp., 49 €.

Comme le fait remarquer Etienne Taillemite dans sa préface, dès le début de l'expansion européenne dans le monde, il se trouva des esprits curieux pour s'attacher à décrire tout ce qu'ils découvraient dans les trois règnes animal, végétal et minéral. Médecins, chirurgiens et pharmaciens de la marine prirent une place grandissante dans ce développement de la connaissance scientifique.

Impliquée déjà, dès le XVII^e siècle dans la création des jardins botaniques des ports et des colonies, à la suite de ce que l'auteur appelle joliment « le mariage précoce de la marine et de la botanique », la marine jouera un rôle irremplaçable d'abord par l'organisation de grands voyages de circumnavigation préparés par des instructions minutieuses, ensuite, à partir de 1840, par la création des grandes stations navales permanentes chargées de la protection des intérêts français dans les diverses parties du monde mais aussi de travaux scientifiques, avant que l'expansion coloniale n'ouvre de nouveaux champs de recherche.

Michel Sardet consacre donc la première partie de son ouvrage aux naturalistes des grandes expéditions maritimes de découverte de la première moitié du XIX^e siècle, ce qui lui donne l'occasion de nous remettre en mémoire ces grandes expéditions maritimes qui duraient parfois plusieurs années et de sortir carrément de l'oubli tous ces savants qui contribuèrent par leur travail obscur à faire progresser la connaissance scientifique.

Dans la seconde, dédiée aux explorateurs naturalistes de la marine dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, après avoir rappelé le contexte historique de l'époque caractérisé par l'ouverture des stations navales et l'expansion coloniale, il décrit l'action des hommes selon leurs zones géographiques d'activité.

Les annexes ne doivent pas être négligées ; y figurent le rappel des différentes expéditions et explorations, la liste en est longue, auxquelles participèrent ceux que l'on appelait les « officiers de santé de la marine », et un rappel des différents régimes politiques que la France a connus et de leurs conquêtes coloniales respectives.

Le lecteur ne pourra qu'apprécier en outre les planches d'une qualité tout à fait exceptionnelle qui illustrent cet ouvrage parfaitement documenté.

François-Emmanuel BRÉZET

- ***Défendre la France et l'Europe***, de **Philippe ESPER**, **Christian de BOISSIEU**, **Bernrd BIGOT**, **François DAVID**, **Yves THIBAUT DE SILGUY** préface de Raymond BARRE, postface de Javier SOLANA, Perrin, Paris, 2007, 267 pp., 20 €.

Membres du Conseil économique de la Défense, qui associe les pouvoirs publics, les intellectuels, les professionnels de l'économie et de l'international et des politiques, les auteurs de cet ouvrage abordent de façon exhaustive les différents aspects d'une politique de défense de la France et de l'Europe.

Après avoir tracé un panorama de l'industrie européenne de la défense, ils mettent en exergue l'indispensable efficacité de la dépense qui lui est consacrée. Ils

mettent ensuite l'accent sur l'importance de la recherche de défense et de sécurité et sur la nécessité d'une véritable politique industrielle de défense.

C'est ensuite la question de la sécurité des approvisionnements et la satisfaction des besoins en énergie de l'Europe qui fait l'objet d'un examen d'autant plus bienvenu que nul ne peut ignorer l'inquiétude que cette question peut légitimement susciter.

L'ouvrage s'achève sur un vibrant plaidoyer en faveur d'une solidarité européenne renforcée en matière de défense, domaine dans lequel il reste beaucoup à faire.

Un ouvrage dense, où l'information est puisée aux meilleures sources, analysée et présentée par des plumes dont la haute compétence ne saurait être mise en doute.

François-Emmanuel BRÉZET

- *Les Corsaires*, de Patrick VILLIERS. Éditions Jean-Paul Gisserot, collection *Histoire de la Marine*, 2007. 5€

L'historien a généralement tendance à mépriser les ouvrages dits *de vulgarisation*, oubliant souvent que ce sont ces mêmes ouvrages qu'il a affectionnés dans sa jeunesse, et qui ont peut-être suscité sa vocation ! Qui ne se souvient, parmi les plus anciens d'entre nous, dans les années 50, de la bande dessinée parue dans l'hebdomadaire *Spirou*, racontant la vie et les exploits de Robert Surcouf ? Les aventures du plus illustre – avec Jean Bart – des corsaires français, s'il ne fut pas le plus grand, ont passionné des générations de lecteurs...

Lorsque c'est Patrick VILLIERS qui entreprend de nous parler des corsaires, il fait œuvre utile car combien de Français confondent encore corsaires et pirates, pour ne pas parler des flibustiers et autres boucaniers ? Les corsaires ont joué un rôle trop important dans l'histoire navale de tous les pays – souvenons-nous de la guerre d'Indépendance ou de la Quasi guerre – pour ne pas les remettre régulièrement en mémoire de *l'homme de la rue*.

Lorsqu'en plus le livre est vendu à un prix aussi modique, on ne peut que féliciter son auteur !

JMvH

- *Pélagiques*, de François Cassingena-Trévedy. Éditions du Gerfaut, 2007.

L'auteur, ancien élève de Normale Sup, est moine bénédictin à l'abbaye de Ligugé et membre de la Mission de la Mer. A ce titre il embarque régulièrement sur des langoustiers bretons mais on est en droit de se demander si son discours parvient aux marins-pêcheurs qu'il accompagne. En effet, lire que... *les unités littéraires les plus amples racontent pour l'essentiel des jours qui devaient absolument être mis sous presse, comme les fleurs d'un herbier, pour que s'en conservât l'horaire royal, et le fraîcheur, et la teneur extrême d'existence au plus haut degré de son estran, ou encore... Mer montueuse, mer de selle. L'homme qui descend de mer est de même rang, du même sang que l'homme qui descend de cheval ; lors même qu'il n'en ferait jamais état et qu'il ne le saurait même pas lui-même, il est plus noble que les*

autres hommes, ou enfin... Mer très haute épouse très haute épouse à l'avenir à l'horizon de l'homme peut laisser rêveur.

Il appartient aux marins – à la rigueur aux historiens maritimes – de parler de la mer, et aux bénédictins de chanter le grégorien, ce qu'il font généralement à la perfection. A chacun son métier...

JMvH

- *La malédiction du serpent*, d'Hervé Chabannes et Ritsert Rinsma. A paraître en décembre. Éditions Le Havre de Grâce, 18 rue Lalande, 76600 Le Havre. 14,95 €.

Premier épisode des aventures d'Alex l'Explorateur, *alias* le naturaliste et dessinateur havrais Charles Alexandre Lesueur (1778-1846), au sein de l'expédition de découverte aux Terres Australes qui fut ordonnée par Bonaparte et qui partit du Havre en 1800 sous le commandement du capitaine Nicolas Baudin à bord des corvettes le *Géographe* et le *Naturaliste*. Une BD historique de 54 planches en couleurs pour le début d'un extraordinaire voyage qui dura quatre années et lui fit parcourir 21000 lieues sur les mers.

Le dessinateur Yves Boistelle a déjà réalisé en collaboration avec Dominique Delahaye, trois bandes dessinées à caractère historique ayant Le Havre pour toile de fond. Les scénaristes Hervé Chabannes et Ritsert Rinsma poursuivent tous deux une thèse d'Histoire à l'Université du Havre et sont membres du CIRTAI. Le premier a publié deux ouvrages : une biographie du père de Charles-Alexandre Lesueur intitulée *Le rêve brisé de Jean-Baptiste Denis Lesueur : un bourgeois havrais des Lumières dans la tourmente révolutionnaire (1750-1819)* (Editions Bertout, 2004) et *Les manuscrits retrouvés de Jacques Augustin Gaillard : une histoire du Havre et des Havrais écrite de 1810 à 1824*. Le second vient de publier *Alexandre Lesueur : un explorateur et artiste français au pays de Thomas Jefferson* (tome 1).

On peut souscrire sur le site <http://alex-explorer.com>

Le livre sera disponible en décembre 2007.

JMvH

- *Le retour*, d'Anne Enquist, traduit du néerlandais. Actes Sud 2007. 487 pages, 23 €.

Ce livre décrit la vie de James Cook, vu par son épouse Elizabeth. Il s'agit d'un roman historique mais, comme le dit l'éditeur... *très ancré dans la réalité, très documenté sur la société londonienne du XVIII^e siècle, ce livre dépasse de loin les limites du roman historique car il s'inscrit simultanément dans l'intemporel en offrant au lecteur un magnifique portrait de femme, un véritable personnage de fiction à l'incroyable destin.*

Ne nous attendons donc pas à une biographie du grand explorateur, mais plutôt à ce que pouvait être en 1775 les longs mois d'attente d'une épouse de marin, à l'époque où les campagnes pouvaient durer plusieurs années.

JMvH

- ***La mer et l'enfant, du mousse au moussaillon*, (sous la direction) de Jean-François DETREE**, Paris-Saint-Vast-La-Hougue, Somogy-Musée maritime de Tatihou, 2007, 143 pp.

L'image de l'enfant et de la mer est un élément souvent évoqué au travers des ouvrages d'histoire maritime. A ma connaissance, il n'existe peu ou pas d'ouvrages sur ce thème. On évoque volontiers la dure vie des mousses, apprentis de la mer, relativement peu sa présentation et les pratiques des autres enfants sur les rivages qu'ils fréquentent. Pour combler cette lacune, le musée maritime de Tatihou a eu l'excellente idée d'organiser une exposition sur *La mer et l'enfant, du mousse au moussaillon*. Le catalogue qui en résulte constitue une bonne synthèse en la matière. Impeccablement illustré, il est organisé en trois parties comprenant chacune de courts articles de présentation d'une question particulière. La première concerne l'apprentissage du métier et aborde aussi bien les enfants des grèves et des ports, l'enfance du mousse, le mousse à la petite pêche, sur les vaisseaux du roi... La seconde partie s'attache à la découverte de la mer et de ses merveilles avec le développement des ouvrages scolaires en la matière, sa représentation dans les livres de géographie, son importance dans la littérature destinée à la jeunesse, de Jules Verne à Bibi Fricotin, en passant par Hector Malot. La dernière partie est une invitation aux joies et plaisirs des bords de mer. Le bon air de la mer est pour certains une nécessité mais il devient aussi un espace de jeu et de détente. Le costume de marin et la tenue de plage sont de rigueur pour le petit estivant mais le bord de mer est aussi un espace d'instruction et de loisir qui fut, pour une bonne partie d'entre eux, à l'origine de solides vocations maritimes.

Eric BARRÉ

- ***Pierre-Emile Berthélémy, 1818-1894, peintre des rivages normands*, de Jean-François DETREE**, Paris-Saint-Vast-La-Hougue, Somogy-Musée maritime de Tatihou, 2007, 128 pp.

Le normand Pierre Berthélémy fait partie de ses « seconds couteaux » de la peinture méritant de faire partie des grands noms qui peuplent les salles d'exposition de nombreux musées. Cet avis n'engage que le non spécialiste qui écrit mais son œuvre, sans faire preuve d'une originalité débordante, est un magnifique témoignage du monde maritime de son temps. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder le catalogue réalisé par l'équipe maritime de Tatihou. Comme ses confrères, il n'échappe pas à certain poncifs comme *Les pilleurs de mer bretons, dans l'attente d'un naufrage* mais il atteint un certain réalisme avec *l'Incendie du Magenta*. Ces dessins à la plume de Fécamp, Quillebeuf ou Courseulles-sur-Mer démontrent une bonne connaissance du monde maritime dont il tire des œuvres simples (*Etude de rivage, marin tirant sur un cordage*) dont la spécificité apparaît au travers de ses carnets de croquis. Cette énumération limitée rend compte de la qualité d'un ouvrage qui, au-delà d'un simple catalogue, présente nombre de reproductions invitant non seulement au voyage mais aussi à l'éveil au monde maritime du XIX^e siècle.

Eric BARRÉ

- ***Echos Du Grand Océan de Jean Guillou***, Editions de l'Etrave, 2006, 155 pages.

Ces « Echos du Grand Océan » portent bien leur nom, puisqu'il s'agit d'un recueil de courts récits, dont le cadre est le Pacifique Sud, récits parmi lesquels on peut, comme l'écrit Jean Guillou, dans son *Avant propos*, « picorer à loisir des histoires originales », issues des souvenirs, des lectures, des recherches et des découvertes de l'auteur.

Un lien commun les unit : qu'ils soient heureux ou tragiques, ces récits présentent l'intérêt de se rattacher directement à l'exploration de cette partie du grand océan où il a choisi un jour de jeter l'ancre, et dont il n'a cessé depuis, avec l'Association Salomon qu'il préside, d'explorer les secrets. Certes l'on y rencontre au fil des pages, des événements, des personnages illustres de l'histoire de la conquête de ces grands espaces : mais en réalité ils ne servent que de prétexte à des anecdotes relevant de faits moins connus, comme un dernier hommage rendu à ceux qui rencontrèrent dans l'oubli du reste du monde un sort tragique.

Jacques CHATELLE

- ***Les combats et l'honneur des Forces navales françaises libres – 1940-1944 d'Etienne et Alain Schlumberger***, Editions du Cherche Midi, mars 2007, 348 pages.

En réalité, il s'agit de la réédition de l'ouvrage paru en 2004 chez « Maisonneuve et Larose » qui, à sa parution, avait soulevé de nombreuses réactions parmi les acteurs de ces années qui ont vu la Marine se diviser en deux camps, aussi convaincus l'un que l'autre de la justesse de son choix. Seul le titre a été modifié : le terme « rebelle » a été gommé de la première édition intitulée alors « L'honneur et les rebelles de la marine française ».

Il est permis de s'interroger sur ce changement : peut-être Etienne Schlumberger, ancien de la France Libre, et son cousin Alain co-auteur, en ont-ils perçu le côté quelque peu provoquant et ont-ils voulu en atténuer les effets. Pour le reste aucun changement, ni complément.

Dans une première partie, Etienne Schlumberger, ingénieur du Génie maritime, commandant de sous-marin, évoque sa carrière dans les Forces navales françaises libres et des engagements qui lui valurent d'être à la fois condamné aux travaux forcés et à la dégradation par contumace par les tribunaux de Vichy, et nommé plus tard compagnon de la Libération...

Il s'arrête longuement sur l'épisode de Dakar dont il fut un acteur direct aux côtés du commandant Thierry d'Argenlieu, dont il conserve aujourd'hui encore un douloureux et amer souvenir.

Depuis, il cherche à comprendre, et l'on perçoit dans la seconde partie, dans une longue interrogation sur les concepts d'Honneur et de Discipline, la grande souffrance qui aujourd'hui est la sienne, car il se refuse toujours à concevoir que l'on ait pu faire un autre choix que le sien.

En résumé le livre d'un homme meurtri, des affirmations parfois excessives sans doute, mais aussi des interrogations qui ne peuvent laisser indifférents ceux qui

n'ont pas eu à faire ce choix difficile, mais qui, peut être, en ont connu d'autres, en d'autres circonstances.

Jacques CHATELLE

- Tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità (sous la direction de Paolo Alberini, Salvatore Corrieri, Giuliano Manzari (Atti del Convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medioevale, Napoli 23-25 septembre 2004), Roma, Ufficio storico della marina militare, 2006, 514 p et 30 tableaux.

La première partie de l'ouvrage relève de l'espace méditerranéen en général, avec un chapitre introductif de Salvatore Bono. Umberto Leanza dénombre les « espaces maritimes » et les régimes de navigation du Moyen Age à l'Epoque Moderne ; Tullio Scovazzi évoque les problèmes de la pêche ; Luigi Sico, celui des prises et Simonetta établit un panorama de la cartographie médiévale de la Méditerranée.

Dans une seconde partie ont été regroupés les états de certaines sources locales ayant trait au droit maritime : tradition ibérique (Aquilino Iglesia Ferreiros), domaine malibite (Christophe Picard), sources ragusaines (Momcilo Spremic), influences islamiques (Anna Masutti), Greta Tellarini et Lucia de Nicolo s'intéressant plus particulièrement aux divers droits coutumiers de l'Adriatique.

Il est évident qu'une partie importante devait être réservée au Livre du Consulat de la Mer et à ses applications : elle fait l'objet d'une troisième étape. Cinq articles traitent de l'histoire elle-même du document, de ses origines, de sa diffusion, des différentes éditions (Vito Piergiovanni, Gustavo Romanelli, Alfredo Antonini, Lucia Sorrenti, Cesare M. Moschetti). Des éclairages plus ponctuels enrichissent encore l'étude de ce thème : le personnel « commande » (Massimo Deiana), l'évolution des types d'entreprises maritimes (Bruno Cataldo), les types de contrats d'utilisation des navires (Leopoldo Tullio), le secours maritime, des origines à l'époque moderne (Cecilia Severoni).

Une partie plus restreinte concerne le droit maritime amalfitain (Giuseppe Gargano et Salvatore Corrieri).

Trente planches provenant de l'« Exposition bibliographique et cartographique », qui s'est tenue dans le cadre de ce Colloque, complètent très opportunément les articles. Il s'agit de reproductions de frontispices d'ouvrages, comme par exemple *les Commentarii super consuetudinibus praeclarae civitatis Bari*, a cura di Iacopo Fabiano, 1558) (hors-texte XII), des fac-similés de manuscrits, comme le ms. grec 76 (Biblioteca dell'Abbazia Greca di San Nilo-Grottaferrata, Roma, 12^e siècle), renfermant la loi navale de Rhodes (hors-texte IV), ou de cartes, (ex. la carte pisane, 13^e siècle, BNF) (hors-texte XXVIII) etc.

Il revenait au regretté Prof. Luigi de Rosa, qui fut pendant de longues années, le Président de la Commission italienne d'histoire maritime, et qui collabora très activement aux différents colloques internationaux d'histoire maritime, de conclure ces travaux, dont il souligne avec raison la richesse, l'originalité des approches et leur grande valeur documentaire.

Christiane VILLAIN-GANDOSSO

NOUVEAUX INSTRUMENTS DE RECHERCHE

LA CLEF DU CABINET DES PRINCES DE L'EUROPE.

Ou Recueil Historique & Politique sur
les matieres du tems.

JUILLET 1704.

TOME PREMIER.



Cette revue mensuelle luxembourgeoise, parue en 1704 et 1705, raconte les campagnes de la marine de Louis XIV. Elle se trouve à la Bibliothèque nationale du Luxembourg et nous a été envoyée par un correspondant.

Les membres de la SFHM disposant de l'Internet peuvent demander au rédacteur (jmvh44@wanadoo.fr) de leur retransmettre les textes au format PDF. Les années 1704 et 1705 à eux seuls représentent sept mégaoctets.

REVUES REÇUES

- *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* n° 2, octobre 2007. Numéro principalement consacré à Groningue aux XVII^e et XVIII^e siècles, avec des communications de W. Kerkmeijer, Philip M. Bosscher, Femme S. Gaastra et Pieter van Agtmaal.

- *Naval War College Review*, volume 60, printemps 2007.

Notes toward a new maritime strategy, George W. Baer, professeur au Naval War College ; *A Bimodal Force for the National Maritime Strategy*, Captain Wayne P. Hughes Jr., US Navy ; *Carving up the East China Sea*, Peter Dutton, professeur au

Naval War College ; *China and United Nations Peacekeeping Operations en Africa*, Lieutenant Colonel Philippe D. Rogers, US Marine Corps ; *On Major Naval Operations*, Milan Vego, professeur au Naval War College ; *Targeted Killing and the Law of Armed Conflict*, Gary Solis, professeur de droit.

- **Argonauta.** The newsletter of the Canadian nautical research Society, volume XXIV, July 2007.

Argonauta, publié conjointement avec le Northern Mariner /Le Marin du Nord, sur la base de quatre numéros par an, donne un grand nombre d'informations sur la marine canadienne et sur les activités de la *Canadian Nautical Research Society*.

Le présent document nous apprend notamment le lancement d'une pétition nationale pour faire revivre l'ancienne appellation de *Royal Canadian Navy* (au lieu de *Naval Element of the Canadian Armed Forces* à l'occasion du *2010 Centennial of the Canadian Navy*).

Il donne par ailleurs un bref compte rendu sur la *2007 Maritime Security Conference* tenue du 14 au 16 juin dernier sur le thème *The Maritime Role in National response to Emergency* et le thème de la conférence 2008 *Balancing Maritime Capabilities for 21st Century Security Needs*.

- **Diplomatie**, Hors série no 2, « Géopolitique et géostratégie des mers et des océans », août-septembre 2007, 98 p.

La revue *Diplomatie* se destine à offrir à un vaste public un aperçu des relations internationales actuelles et des affaires stratégiques. Ce bimensuel traite ainsi dans ses numéros de plusieurs points déclinés sous forme de thèmes. Pour cet été, il a été fait le choix de sortir un hors série consacré à la mer. La découpe est « intelligente » tout comme la forme didactique utilisée. En effet, après une première partie historique axée globalement sur la puissance maritime par excellence qu'est l'Angleterre, les autres thèmes posent deux autres questions auxquelles les différents articles tentent de donner une réponse ou un point de vue. Ces questions sont les suivantes : qu'est ce qu'être une puissance maritime au XXI^e siècle ? Quel est l'avenir des mers et des océans ? Les articles portent sur divers points : les relations à la mer de certains pays (Grèce, Argentine, France, Chine, Russie, Danemark et USA). La puissance maritime se décline aussi bien du point de vue militaire qu'économique. Un article permet de mieux comprendre aussi le rôle du droit concernant les détroits et les enjeux du grand Nord-Ouest arctique. La seconde partie se concentre plus sur l'environnement marin, sa protection, son avenir comme probable facteur et source d'énergie ou de matières premières. Il y est fait allusion aussi à certains projets de vie sous marine. Comme vous le constatez, les thèmes sont vastes et variés. Les articles sont agréables à lire mais surtout c'est la qualité des graphismes et des cartes qui parfois résument mieux qu'un texte : cartes des attaques de pirates et corrélation avec les flux commerciaux maritimes ; carte représentant la myriade de conflits sur des poussières d'îles en mer de Chine et les richesses s'y trouvant. Toutefois, quelques critiques : certaines opinions peuvent être sujettes à caution notamment en délimitant dans le temps les puissances maritimes (p.10, parmi les puissances maritimes apparaît le Portugal de 1400 à 1685, les

Barbaresques 1516-1830) ! Il y a aussi quelques coquilles. Les initiés y trouveront des nouveautés, mais rappelons que c'est une revue grand public d'une bonne qualité malgré les quelques remarques.

Roberto BARAZZUTTI

- **Neptunus Marine Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift**-Revue maritime trimestrielle, Ostende, n° 4, décembre 2006, et n° 2, juin 2007. Cette revue belge bilingue français-néerlandais est une source d'information, comme il se doit, sur la marine belge. Signalons, entre autres articles, dans le dernier numéro : « Le déminage côtier après la guerre 40-45 » p. 78-82 et « Marine Royale : Réflexions à propos de sa date de naissance » p. 98-100 par le CPV (H) J.-C. LIÉNART.

Raymonde LITALIEN

- **Outre-Mers Revue d'histoire**, Paris, Société d'histoire d'Outre-Mer, 2^e semestre 2006 : *Savoirs autochtones XIX^e et XX^e siècles* ; 1^{er} semestre 2007 : *L'URSS et le Sud*. Dans ce dernier numéro, on peut signaler « L'État et ses principaux représentants à Saint-Domingue au XVIII^e siècle : contradictions et manquements » par Philippe HRODEJ, p. 173-196 et « Les sources de l'histoire de l'outre-mer sous la V^e République : abondance et diversité pour une histoire en construction » par Laurent JALABERT.

Raymonde LITALIEN

- **Schiff und Zeit** 65, *Revue de la Deutsche Gesellschaft für Schifffahrt und Marinegeschichte (DGSM)* printemps 2007.

Trois articles particulièrement intéressants méritent d'être signalés :

- Jan HEITMANN : « Le pas vers la guerre mondiale 1917 ; la conduite de la guerre sous-marine à l'ombre de la politique mondiale ». Une date déterminante pour l'entrée en guerre des États-Unis.

- Eberhard KLIEM : « Le général amiral Hermann Boehm, une esquisse biographique » L'amiral Boehm est une des personnalités les plus intéressantes de la *Kriegsmarine*. Il occupa durant la guerre deux postes importants : chef de la flotte jusqu'en octobre 1939, poste dont il fut relevé à la suite d'une controverse avec le grand amiral Raeder ; commandant en chef en Norvège en mars 1940, poste dans lequel il se heurta au tout puissant *Reichskommissar* en Norvège Terboven et aux représentants du parti national-socialiste. Dönitz mit fin à ses fonctions lorsqu'il fut nommé commandant en chef de la *Kriegsmarine* en remplacement de Raeder.

- Hartmut NÖLDEKE, Maurice LAARMAN : « Le navire-hôpital *Strassburg* » Notre confrère de la SFHM, le docteur Nöldeke, et Maurice Laarman présentent l'histoire de ce bâtiment hôpital de la *Kriegsmarine*.

F.-E. BREZET

- *The Mariner's Mirror*, vol. 93, n° 1-3, February, May, August 2007

Quelques articles sont particulièrement à signaler. Dans le n° 1, des *Notes* de David SYRETT, "Maritime strategic mobility in the Seven Years War : The conveyance of British forces to Emden", 1758, p. 83-91 ; le n° 2 présente un bel *Essay* : "The nature of the *Bounty* Mutiny : An attempt at definition" par Rolf E. DURIETZ ; dans le n° 3, plusieurs *Notes* : retiennent l'attention "Boarded by the *Alabama*" par Martin BELLAMY, p. 334-338 ; "Perth's ships, trades and merchants in the eighteenth century, including an overview of Perth and Kinross County Archive PE25" par D.C. MCWHANNEL, p. 338-343.

Raymonde LITALIEN

NOUVELLES BRÈVES

LE TRÉSOR D'ODYSSEY

L'Odyssée d'Homère est un chef d'œuvre de l'humanité, un trésor, en ce sens qu'il raconte et dévoile certains pans de la société de la Grèce des Temps Obscurs. Mais c'est un tout autre trésor, aussi mystérieux, qui a fait la manchette des journaux francophones et d'ailleurs.

La société américaine *Odyssey Marine Exploration* (OME) spécialisée dans la recherche sous-marine des épaves et des trésors s'y trouvant, affirme dans la presse le 18 mai 2007 avoir découvert une épave recelant la plus grosse quantité d'or et d'argent jamais découverte soit en tout près de 17 tonnes de pièces en métal dont 500 000 pièces en argent (une photo publiée par le journal ABC montre une pièce à l'effigie du roi Charles III), dont 10% ont été rapatriés discrètement via Gibraltar et l'Angleterre au siège de la société à Tampa en Floride (le 10 avril et 16 mai), un sacré coup de piraterie pour ces flibustiers modernes, digne d'Ulysse selon certains archéologues et défenseurs du patrimoine. Les montants indiqués s'élèvent à près de 370 Millions d'euros ce qui constitue une aubaine pour cette entreprise qui avait connu alors plusieurs exercices déficitaires (la société est cotée au *Nasdaq* sous le code *Omex*). Elle dépasse la plus grosse prise à ce jour provenant du galion espagnol *Nuestra Senora de Atocha*, victime d'un ouragan au large de la Floride en 1622. Sa cargaison, retrouvée en 1985 par Mel Fisher, pionnier des chasses au trésor modernes, aurait rapporté 300 millions d'euros. Cette estimation interpelle déjà. Certes les cours de l'or atteignent des niveaux élevés, mais l'injection massive d'or ne peut qu'avoir une influence à la baisse sur le prix. Mais passons car là n'est pas le problème. Le souci provient que l'entreprise ne veut pas dévoiler l'endroit où elle a prospecté, et où elle prospectera ni de quel navire il s'agit. Celui-ci, appelé sous le

nom de code *Black Swan* ou *Cygne Noir*, serait selon les informations un navire fin XVII^e - début XVIII^e siècle.

La société Odyssey affirme mener ces fouilles dans les eaux internationales à l'ouest de Gibraltar (100 miles nautiques à 3600 pieds) mais sans en indiquer alors les coordonnées GPS (c'est fait dans l'arrêt en justice américain du 6 septembre 2007 soit 49° 25' N, 006° 00' W), sous prétexte qu'elle veut éviter la présence d'autres chasseurs de trésor. Or le gouvernement espagnol conteste ce fait en indiquant que les fouilles ont lieu dans les eaux nationales (mer d'Alboran d'après une source judiciaire, soit en Méditerranée à l'est de Gibraltar) et/ou que le navire serait un galion espagnol dont la propriété reviendrait au gouvernement actuel. Cette volonté manifeste de ne pas indiquer la position du navire est le point crucial pour - dans le cadre du droit - déterminer les responsabilités et droits de chacune des parties. Une Convention de l'Unesco (Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture) sur la protection du patrimoine culturel subaquatique a été adoptée en 2001, afin de fixer des règles permettant d'éviter les pillages de trésors sous-marins. Elle a été ratifiée par l'Espagne, mais pas par les Etats-Unis ou la Grande-Bretagne. Cette dernière serait impliquée dans l'affaire, du fait du transport via son territoire du butin mais aussi du fait que toujours selon ABC, l'*Ocean série* (l'un des deux navires de la société Odyssey - l'autre, l'*Odyssey Explorer* contrôle le robot sous-marin *Zeus/Hercule* - est celui qui a probablement effectué l'extraction), a été enregistré le 14 décembre au port de Gibraltar, au nom du ministère britannique de la Défense et non de ses représentants habituels. De plus ce même ministère a passé un accord avec cette entreprise pour identifier le HMS *Sussex*, navire qui sombra en 1694 avec un butin estimé à 4 milliards d'euros. Cet accord secret prévoit le soutien logistique de la Navy. A la suite de cette découverte, l'Espagne avait décidé fin mai de rompre un accord conclu avec le Royaume-Uni autorisant des fouilles sous-marines pour identifier la coque du HMS *Sussex*. Pour résumer, ce navire avait été envoyé avec 9 tonnes d'or soit un million de livres de l'époque, pour détacher le duc de Savoie de son alliance avec la France. Le navire construit en 1693 portant 80 canons, était commandé par Sir Francis Wheeler, *rear admiral of the Red*. Il dirigeait l'escorte du convoi de Smyrne. Mais le navire coula dans une tempête au large de Gibraltar. On retrouva le 19 février 1694 le corps de l'amiral et il n'y eut que deux Turcs survivants sur 560 hommes d'équipage.

Le 31 mai, le gouvernement saisit un tribunal civil de Tampa pour faire respecter ses droits, s'il se trouve que le trésor était espagnol. Une enquête est ouverte par un juge du parquet de Cadix à l'encontre d'Odyssey pour *activité illicite présumée* et *délit présumé de spoliation*. Le gouvernement espagnol *ne défend pas des intérêts commerciaux mais défend comme les citoyens nous le demandent, notre patrimoine*, a déclaré Mme Calvo, ministre de la Culture et du Patrimoine. Cette enquête conclue, comme on l'a déjà indiqué, que les navires de la société Odyssey n'ont jamais quitté les eaux méditerranéennes espagnoles, au large d'Estepona et Gibraltar (côte sud de l'Espagne), où la société a travaillé ces 5 dernières années. Certains archéologues espagnols ont été surpris du temps mis par l'entreprise pour sortir en si peu de temps autant de matériels et de pièces. Le juge de Cadix a ordonné l'interception de deux navires de la société américaine Odyssey qui mouillent actuellement dans l'enclave britannique de Gibraltar, afin de pratiquer des

perquisitions. Ce sera effectué le 12 juillet par un navire de la *Guardia civile* et d'un navire de la marine espagnole, au large de Punta Arena. Le capitaine de l'*Ocean série* est contraint de se diriger vers Algesiras afin que la justice perquisitionne son navire. Cet arraisonnement a été qualifié « d'illégal » par Aladar Nesser, un responsable d'Odyssey présent à bord de l'*Ocean série* *Nous leur avons clairement signifié que nous étions arraisonnés de manière illégale, dans les eaux internationales et sous la menace de la force*, a-t-il affirmé. Rappelant qu'Odyssey avait invité auparavant les Espagnols à visiter ses navires, affirmant qu'elle n'avait rien à cacher. L'affaire judiciaire n'en resta pas là. Le 8 août 2007 la société Odyssey saisit un juge de Tampa pour porter plainte contre les actions arbitraires du gouvernement espagnol ! La bataille juridique et judiciaire sera longue. Dans un arrêt du 6 septembre, le juge américain autorisa ainsi un renvoi de l'affaire pour que les parties puissent développer leurs arguments. Notons que c'est à cette date qu'est indiquée la position géographique de l'épave.

La société Odyssey risque de se voir déboutée comme cela arriva à la même date pour une de ses compagnies soeurs ce 3 juillet 2007, comme le relate la dépêche AFP du 6 juillet que nous reprenons *in extenso*. La Cour Suprême colombienne rejeta la demande d'une société américaine, spécialisée dans la chasse aux trésors, qui exigeait la moitié du butin, évalué à deux milliards de dollars, dans l'épave d'un galion espagnol naufragé en 1708 au large des côtes colombiennes. Selon la société américaine *Sea Search Armada*, le galion espagnol contiendrait une cargaison d'or et d'émeraudes estimée aujourd'hui à plus de 2 milliards de dollars. Dans son jugement, la Cour Suprême considère excessive la demande de l'entreprise américaine qui a découvert l'épave du galion *San Jose* en 1982 au large du port de Carthagène (nord-ouest). Les recherches du groupe américain ont été évaluées jusqu'à présent à 12 millions de dollars. L'entreprise US réclamait l'application d'un contrat conclu avec la Colombie en 1979 selon lequel elle pouvait disposer de la moitié du butin mais la Cour Suprême a estimé dans son jugement que le galion faisait partie du patrimoine historique du pays et *qu'aucun de ses biens ne peuvent faire l'objet d'une appropriation privée*. Le bateau repose par 210 mètres de fond et a pu être photographié par un sous-marin. Le *San Jose*, l'un des bateaux les plus grands de la marine espagnole à l'époque, avait été coulé lors de combats avec la flotte britannique pendant la nuit du 7 juin 1708 près des îles du Rosario, au large de Carthagène

Concernant la société Odyssey et l'élaboration de cet article, les sources proviennent des grands quotidiens nationaux francophones, de l'AFP et de quelques sites boursiers ou anglais comme CNN. Toutefois, il est possible de consulter les informations sur la société Odyssey sur son site internet <http://shipwreck.net/> et son point de vue sur cette affaire grâce au lien suivant <http://shipwreck.net/pr144.html>. Ultime manoeuvre du côté espagnol par ailleurs (à l'heure où nous rédigeons cet article), la réalisation d'une carte des fonds marins entourant le détroit de Gibraltar pour marquer tous les navires coulés afin de prévenir le pillage de ceux-ci. Le projet est confiée à une entreprise espagnole et s'élève à 45 000 €.

Le 16 octobre dernier un second navire de la société Odyssey a été intercepté et perquisitionné par la garde civile espagnole. Il s'agit de l'*Odyssey explorer*.

L'arrestation s'est déroulée après que le navire eût franchi la limite des eaux de Gibraltar.

Roberto BARAZZUTTI

LA FORMATION MARITIME AU QUÉBEC

Fondé en 1944, l'Institut Maritime du Québec s'est installé à Rimouski, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 275 kilomètres au nord-est de Québec. Des établissements secondaires ont été ouverts à LaSalle (banlieue de Montréal) et Québec-ville. Plus important centre de formation maritime au Canada, l'Institut a l'exclusivité de l'enseignement maritime, toutes activités confondues, des divers métiers liés à l'activité maritime. C'est dire que sa mission s'étend bien au-delà de la formation des officiers de la Marine Marchande. Jugeons-en d'après le programme :

- 1- Techniques d'architecture navale (23 élèves)
- 2- Navigation (66 élèves)
- 3- Génie mécanique de marine (66 élèves)
- 4- Techniques de la logistique du transport (23 élèves)
- 5- Plongée professionnelle (20 élèves)

1- L'objectif de ce programme est la formation aux différentes étapes de la construction et de la réparation navale, y compris les structures offshore. Les débouchés sont évidemment les chantiers navals et les bureaux d'études spécialisés. Les techniciens diplômés de l'Institut peuvent ensuite s'orienter vers diverses universités au Canada, en Angleterre ou aux États-Unis, où ils prépareront leurs titres d'architecte naval ou d'ingénieur maritime. Les cours à Rimouski s'étendent sur six trimestres.

2- Il existe au Québec quatre grades d'officier de navigation : 3^{ème}, 2^{ème} et 1^{er} lieutenant, et capitaine. Chaque série de quatre grades s'applique au long cours, au cabotage et à la navigation en eaux intérieures. Les cours sont bien entendus ouverts aux femmes. Les brevets sont délivrés par le service Sécurité Maritime de Transport Canada, sous couvert du ministère fédéral des Transports.

Le 1^{er} lieutenant (équivalent de notre *second capitaine*) commande l'équipage de pont. Il est responsable de l'entretien du navire et des opérations de chargement et de déchargement. Le 2^{ème} lieutenant est en charge de la navigation et des équipements qui s'y attachent. Le 3^{ème} lieutenant, ou *lieutenant de quart* s'occupe des équipements de sécurité.

Le programme-navigation s'étend sur six trimestres théoriques (cartographie, météo, construction et stabilité, navigation astro et électronique, travail sur simulateurs), entrecoupés de 3 périodes de navigation de 4 mois, à la suite desquelles l'élève se présente à l'examen de *lieutenant de quart*. L'obtention de *diplôme d'études collégiales* et six nouveaux mois d'embarquement, permettent au 3^{ème} lieutenant de se présenter aux examens de 2^{ème} puis de 1^{er} lieutenant après une nouvelle année à la mer. Douze nouveaux mois d'embarquement lui donnent alors

accès à l'examen de capitaine au long cours pour lequel 60 mois de navigation auront donc été requis.

3- La progression est similaire pour les officiers mécaniciens, avec quatre classes d'officiers dont les cours s'étalent également sur six trimestres alternés avec trois périodes de quatre mois à la mer, puis accès à l'examen d'officier mécanicien de 4^{ème} classe suivi du diplôme d'études collégiales et de six nouveaux mois de navigation préparant aux brevets d'officier de 3^{ème}, 2^{ème} et 1^{ère} classe.

4- Il s'agit ici d'une discipline qui, chez nous, est étrangère aux Ecoles nationales de la marine marchande. La logistique prenant une place sans cesse croissante dans les entreprises et dans leurs coûts, la nécessité est partout apparue de former des techniciens de haut niveau qui seront chargés de l'optimisation des flux de marchandises. C'est un métier nouveau qui enterrera définitivement l'ancien *chef des transports*. Mondialisation aidant et concurrence de plus en plus acharnée, le logisticien compétent et diplômé voit s'ouvrir devant lui les portes des multinationales, mais également des PME désireuses de survivre. La formation couvre l'intégralité du service à la clientèle, depuis les achats jusqu'au SAV, en passant par le magasinage, l'emballage, la gestion des stocks, l'ordonnancement et le traitement informatique, la manutention et la livraison. Elle dure également six trimestres en cours théoriques, laboratoire et travaux pratiques, et est sanctionnée par un diplôme très recherché.

5- La dernière discipline enseignée par l'Institut Maritime du Québec s'adresse aux plongeurs professionnels, métier qui a connu un développement intensif avec celui des travaux offshore.

L'Institut dispose d'un bassin comprenant une fosse de seize mètres de profondeur, et d'un caisson hyperbare de grande capacité. La formation dure quatre trimestres et est sanctionnée par une attestation d'études collégiales.

Les cours dispensés par l'Institut sont payants mais les élèves peuvent disposer de bourses du ministère de l'Éducation, de la Fondation de l'Institut, des compagnies maritimes ou divers organismes privés ou gouvernementaux. L'Institut a signé des accords avec plus de trente compagnies de navigation qui assurent les périodes obligatoires à la mer. De même, une fois les brevets obtenus, l'Institut, qui propose un service de placement, coordonne les embarquements. Les anciens élèves se regroupent au sein de l'Association des graduées et gradués de l'IMQ.

Ajoutons pour terminer que l'IMQ dispense aussi une formation aux plaisanciers par un cours de 33 heures couvrant la navigation côtière, astro et électronique, la météo, les moteurs marins, le matelotage et la sécurité.

C'est donc un panel très exhaustif qu'offre l'IMQ dans son splendide immeuble de Rimouski, au bord de cet immense fleuve dont la largeur va d'un demi mille devant Québec, à plus de 500 à l'embouchure...

JMvH

QUELQUES PRÉCISIONS SUR L'ARTICLE DE MICHEL GATELLIER *L'OR, LA MARINE ET LA GUERRE*, PARU DANS LA CHRONIQUE N° 62.

PAR LE CONTRE-AMIRAL (2S) FRANÇOIS CARON

Il a paru intéressant de compléter l'intéressant article de Michel Gatellier sur *L'Or, la Marine et la Guerre* par quelques précisions sur le rôle de l'amiral Robert. Ces compléments sont extraits d'archives familiales.

C'est à partir du mois d'avril 1943 que la situation aux Antilles se dégrade rapidement. L'amiral Robert y est confronté à une situation insurrectionnelle, notamment à la Guadeloupe qui menace la tranquillité de tout l'archipel. Pour se concilier la bonne volonté des Américains dont les Antilles sont tributaires pour une large part de leur approvisionnement, il est envisagé de leur vendre les pétroliers présents aux îles, mais pour ne pas provoquer de réactions de la commission d'armistice, il est prévu d'opérer dans la plus grande discrétion. Malheureusement la question ne trouve pas de solution acceptable, ce qui va peser lourd sur les rapports avec les Etats-Unis.

La préoccupation majeure de l'amiral est de maintenir le calme dans les îles en assurant le ravitaillement des populations et de protéger l'or qui lui a été confié.

Le samedi 10 avril, il adresse un télégramme à l'amiral Bléhaut, secrétaire d'Etat à la Marine et aux Colonies, où il juge la situation explosive, notamment en raison de la pénurie de vivres due à la mauvaise volonté des Américains qui exigent en contrepartie la livraison de l'or. Il redoute des troubles intérieurs graves. Le même jour, dans un nouveau télégramme, il insiste sur la nécessité de détendre les relations avec les Américains en trouvant une solution à la vente des pétroliers.

L'amiral Bléhaut se rend alors chez Pierre Laval, le chef du Gouvernement, avec un projet de télégramme pour l'amiral Robert. Ce télégramme est expédié le 13 avril avec une nuance *liberté d'action* un peu moins accentuée que dans la rédaction primitive du cabinet du secrétaire d'Etat.

Mais les Etats-Unis restent intraitables ; l'amiral Robert rend compte le 17 que ces derniers ont rompu toutes relations avec les Antilles, ce qui les place, en matière d'approvisionnement, dans une situation intenable, favorable à l'éclatement de troubles. Effectivement, deux jours plus tard, le *Saint-Domingue* impatientement attendu avec sa cargaison de vivres s'accoste vide, son chargement ayant été débarqué au départ de San Juan de Porto Rico, sur ordre des autorités américaines. Il n'en faut pas plus pour qu'une véritable insurrection éclate au début mai en Guadeloupe ; l'amiral en rend compte dès le 5, attirant l'attention de Vichy sur le problème de l'évacuation des malades que les îles ne peuvent soigner.

Par retour, Laval lui ordonne de saborder les navires présents dans les ports des Antilles et d'immerger l'or. Dans l'esprit du président du Conseil, ce télégramme, non contresigné de l'autorité hiérarchique dont dépend l'amiral Robert (à savoir l'amiral Bléhaut), n'est envoyé que pour donner le change aux Allemands,

car il ne sait qu'il ne sera pas exécuté. Une semaine plus tard, les 12 et 13 mai Laval réitère son ordre.

Comme prévu, l'amiral Robert ne met pas cet ordre à exécution. Il continue à informer Vichy de l'évolution de la situation devenue très inquiétante, notamment dans son télégramme du 22 mai. Vichy ne peut que l'inviter à conserver le plus longtemps possible le contact avec la métropole. Effectivement la pression américaine sur les Antilles se fait de plus en plus vive et les îles sont quasiment privées de tout ravitaillement ; mais l'amiral tient bon. Pour tenter de calmer l'hostilité des Américains, il accorde le 31 mai une interview à un journaliste de l'*Associated Press*, ce dont il rend compte à Vichy. Devant les risques de déformations de ses propos, il indique dans un nouveau télégramme du 7 juin le sens précis de ses déclarations. Entre temps, le 4 juin, l'amiral Bléhaut obtient de Pierre Laval, d'accorder les pleins pouvoirs administratifs à l'amiral Robert, pour faire face au mieux à une situation qui ne peut être gérée de métropole, et pour répondre à la préoccupation de l'amiral Robert relative aux malades, il lui suggère par télégramme du 11 juin de conclure un accord avec les Etats-Unis pour l'utilisation du *Sagittaire*, précisant toutefois que ce bâtiment ne pourra bénéficier du statut de navire-hôpital.

Quelques semaines plus tard l'amiral Robert⁹³ rentrait en métropole après le ralliement des Antilles à la France libre. L'or de la banque de France était resté français !

QUELQUES ANNIVERSAIRES

Les textes qui illustrent cette rubrique sont extraits de la brochure *Célébrations Nationales* publiée chaque année par la Délégation aux célébrations nationales de la Direction des Archives Nationales.

Ils correspondent à des événements ou des personnages de l'histoire maritime qui ont fait en 2007 l'objet d'une manifestation officielle.

Ils sont reproduits avec l'aimable autorisation de Madame Danièle Neirinck, Conservateur général du patrimoine, présidente du Comité de rédaction, avec l'accord des auteurs.

1507 – BAPTÊME DE L'AMÉRIQUE

C'est à l'activité du gymnase vosgien de Saint-Dié que l'on doit en 1507 la première utilisation du nom d'*America* pour désigner le nouveau continent découvert par Christophe Colomb en 1492.

⁹³ Révoqué en septembre 1944, il fut condamné par la Haute cour de justice, mais fit aussitôt l'objet d'une remise de peine. En 1950, il publia un livre *La France aux Antilles de 1939 à 1943*.

Le gymnase vosgien, groupe d'intellectuels installés à Saint-Dié, sous la protection du duc René II de Lorraine, était animé par la passion de la cosmographie. Parmi ces savants, aux côtés de Gauthier ou Vautrin Lud, de Jean Pélerin dit *Viator*, de Jean Basin ou de Mathias Ringmann, Martin Waldseemüller (1475-1521) est considéré comme le plus savant en géographie. Attelé à une réédition de *Geographia* de Ptolémée qui doit compléter les travaux du savant grec à la lumière des nouvelles découvertes, il réalise une carte du monde, *Universalis cosmographiae secundum Ptolemae traditionem et Americi Vesputii aliorumque.lustrationes*, grande carte en 12 feuilles, imprimée à Saint-Dié en 1507, qui utilise les récits de voyage de l'Italien Amerigo Vespucci pour dessiner le contour du nouveau continent. Les récits de Vespucci, réunis par lui dans la *Lettre a Soderini* ont été connus à Saint-Dié grâce à une copie parvenue entre les mains de René II de Lorraine. Le quatrième continent, tel que l'identifie Vespucci, reçoit, comme l'Europe, l'Afrique et l'Asie, un nom de femme, tiré du prénom de celui que les membres du gymnase vosgien considèrent comme son découvreur. Le nom d'*America* figure sur la vaste terre qui est au sud du 15^{ème} degré de latitude nord et, au sud des îles Hispaniola et Isabella reconnues par Christophe Colomb.

Pour accompagner cette carte, paraît un petit livret qui porte la date de 1507, la *Cosmographiae Introduction* qui annonce aussi l'édition d'un globe en fuseaux.

Le nom d'*America* est également porté sur le « globe vert », globe manuscrit anonyme attribué à Martin Waldseemüller, mais il y figure à quatre reprises, au nord, au centre et au sud du nouveau continent. Si le nom disparaît sur les cartes de l'édition de Ptolémée préparée par Waldseemüller, et qui paraît finalement à Strasbourg en 1513, il se retrouve dans l'édition de cet ouvrage en 1520 par Laurent Fries.

Hélène Richard
Directeur des cartes et plans
Bibliothèque nationale

JACQUES CARTIER (1491-1557)

Le 31 août 1557, un riche marchand de Rouen, Pierre Poinriau, enregistre une procuration chez le tabellion en faveur de son épouse, de son neveu et de Jacques Cartier sieur de Limoëlou, de Saint-Malo-en-l'île en Bretagne, *pour en son nom, vendre, troquer, échanger et aliéner toutes et telles marchandises à quelque personne et pour quelque raison que ce soit*. Le célèbre homme de mer, toujours en activité malgré son grand âge, n'aura guère la possibilité d'honorer cette marque de confiance puisqu'il meurt le lendemain, 1^{er} septembre. Il aurait eu 66 ans le 23 décembre.

Vingt-cinq ans plus tôt, le 8 mai 1532, François 1^{er} est en pèlerinage au Mont-Saint-Michel, déplacement destiné aussi à préparer le rattachement à la France du duché de Bretagne. Accueilli par l'abbé commendataire Jean Le Veneur de Tellières, le roi manifeste le plus grand intérêt pour l'activité maritime de la baie du Mont-Saint-Michel à la pêche hauturière, considérant la possibilité d'atteindre l'Asie par l'ouest. L'abbé Le Veneur recommande alors le Malouin Jacques Cartier pour...

conduire des navires à la découverte de terres nouvelles dans le Nouveau Monde [...] en considération de ses voyages en Brésil et en Terre-Neuve. L'abbé est même prêt à veiller au financement de l'expédition. Le roi ne pouvait espérer de meilleures circonstances pour entrer dans la course vers l'Amérique, trop heureux de provoquer son puissant beau-frère Charles-Quint et, le cas échéant, offrir un royal présent à la Bretagne en honorant l'un de ses meilleurs marins.

A 41 ans, Jacques Cartier doit alors relever le défi de... *faire le voyage de ce royaume en Terres Neufves pour découvrir certaines yles et pays où l'on dit qu'il se doit trouver grant quantité d'or et autres riches choses.* La navigation vers Terre-Neuve est devenue familière aux Malouins qui y pratiquent la pêche depuis déjà plusieurs décennies. Avec ses deux navires, il ne faut que vingt jours au navigateur pour parcourir la distance de Saint-Malo au *cap de Bonne Viste* (Bonavista), sur la côte orientale de Terre-Neuve. Il arrive même trop tôt, le 10 mai 1534, car les glaces obturent encore *la baye des Chasteaulx* (détroit de Belle-Isle). Cartier met à profit les dix jours d'attente à la baie Sainte-Catherine, pour monter les grandes chaloupes préfabriquées, sortes de baleinières, qui lui serviront à explorer la côte au plus près.

Durant trois mois, Cartier observe et décrit le golfe du Saint-Laurent et son littoral, sans s'engager au-delà de l'extrémité ouest de *l'île de l'Assomption* (île d'Anticosti). Il visite plusieurs baies, espérant vainement y trouver un passage vers l'Asie et amorce son retour par le détroit de Belle-Isle. Durant son parcours, selon la pratique initiée par les pêcheurs, il fait la traite des fourrures avec les Micmacs. Il côtoie aussi les Iroquois présents à Gaspé où ses bateaux sont à l'ancre pendant une dizaine de jours. Il arrive même à persuader le chef Donnacona de lui confier ses deux fils afin qu'ils apprennent le français pour agir ensuite comme interprètes.

Effectivement, les informations obtenues auprès des deux Iroquois, au cours du voyage, révèlent l'existence d'une grande voie d'eau prenant sa source loin à l'intérieur du continent. Jacques Cartier obtient alors une nouvelle commission du roi... *pour conduire, mener et employer troys navires équipés et advitaillés chascune pour quinze moys au parachevement de la navigation des terres commancées à découvrir oultre les Terres Neufves.* Le deuxième voyage, en 1535-1536 l'entraîne jusqu'à *Hochelaga* (Montréal) où les Iroquois l'accueillent en thaumaturge, lui procurent des indices sur la configuration du territoire avoisinant, sur les voies navigables et surtout sur l'existence de minerais d'or, d'argent et de cuivre dans les environs du Saguenay. A *Stadaconé* (Québec), les marins découvrent l'hiver laurentien, particulièrement rigoureux cette année-là. Vingt-cinq d'entre eux meurent du scorbut, maladie dont les marins souffriront encore pendant deux siècles avant de savoir la prévenir et la guérir. Peu après la fonte des glaces sur le fleuve Saint-Laurent, Cartier quitte son campement de la rivière Sainte-Croix (Saint-Charles), le 6 mai 1536, avec deux vaisseaux contenant des ballots de fourrures et des minerais qu'il croit être de l'or. Une dizaine d'Iroquois, dont le chef Donnacona et ses deux fils, sont aussi embarqués contre la promesse du retour l'année suivante. Neuf d'entre eux meurent en France au cours des cinq années suivantes.

Ce n'est qu'en 1541 pour qu'une troisième expédition française retourne au Canada. François 1^{er}, séduit par les récits fantaisistes de Donnacona et confiant en l'existence de richesses minières, a toutefois choisi d'accorder la priorité au conflit

avec Charles-Quint. C'est alors un gentilhomme, Jean-François de La Roque de Roberval qui, cette fois, commande l'expédition dont l'objectif est la fondation d'une colonie. Vexé, le capitaine malouin précipite l'avitaillement de façon à larguer les voiles de ses cinq navires en mai 1541, emportant immigrants, marins, soldats, provisions et bétail. Roberval, avec ses trois navires ne sera prêt à quitter La Rochelle que le 16 avril 1642.

Pour fixer les colons, Cartier choisit la rivière de Cap-Rouge, à quelques encablures de Stadaconé. Malgré ces précautions, les relations deviennent de plus en plus tendues avec les Iroquois qui refusent aussi bien de l'accompagner vers de nouvelles explorations que de faciliter l'établissement des colons. Croyant avoir trouvé des diamants dans la falaise surplombant le Saint-Laurent, Cartier se hâte de rentrer en France avec tout son monde, dès juin 1642. A la demande de Roberval, rencontré à Saint-Jean (Terre-Neuve), Cartier refuse même de rebrousser chemin, privant ainsi son chef d'une précieuse connaissance du territoire et des habitants et contribuant ainsi fatalement à l'échec de l'entreprise.

Echec pour le roi, les expéditions de Cartier constituent cependant une importante réussite pour les savants de l'époque. Nombreuses sont les cartes qui reconstituent les côtes du fleuve et du golfe du Saint-Laurent avec leur nouvelle toponymie. On sait dorénavant que ce grand fleuve prend sa source dans les profondeurs d'un continent dont on est encore loin d'apprécier les dimensions mais qui se révèle infiniment plus vaste qu'on ne l'imaginait.

Jusqu'à sa mort, Jacques Cartier partage son temps entre sa résidence de Saint-Malo et celle de Limoëlou (Rothéneuf), confortable malouinière avec vue sur mer. Il est un notable respecté, toujours actif dans les activités liées au négoce. Même s'il ne semble pas bénéficier d'une reconnaissance proportionnée à ses découvertes, son action ne tombe pas dans l'oubli. La relation du deuxième voyage est publiée en 1545 et donne lieu à de nombreux autres ouvrages d'histoire, de géographie ou de fiction. Explorateur du golfe et du fleuve Saint-Laurent, il a révélé le Canada aux Européens en le faisant apparaître sur la carte du monde et insufflé à ses contemporains un élan de curiosité envers l'Amérique du Nord.

Raymonde LITALIEN

1707- ESSAIS DE NAVIRE A VAPEUR DE DENIS PAPIN

Le 25 septembre 1707 à Kassel, Denis Papin (1647-1712) s'embarqua sur la Fulda à bord d'un navire à roues de son invention pour gagner par la Weser le port de Brême, puis l'Angleterre. Mais à Münden, les bateliers de la Weser mirent son bateau en pièces. La question est débattue de savoir s'il était équipé d'une machine à vapeur ou s'il emportait simplement les plans et les pièces détachées d'une invention que Papin se proposait de mettre au point dans les milieux de la *Royal Society*. Quoiqu'il en soit, c'était l'épilogue lamentable de plusieurs décennies de recherches sur la propulsion par la force expansive de la vapeur d'eau.

Denis Papin avait commencé sa carrière en assistant l'illustre Huygens dans le perfectionnement de la pompe à vide, ce qui l'avait familiarisé avec les questions d'étanchéité. En 1675 il s'était établi en Angleterre où il avait construit son digesteur

ou marmite à soupape (la cocotte-minute). En 1687 l'électeur de Hesse-Kassel l'avait fait venir à Marbourg pour y enseigner les mathématiques. C'est en 1690 que Papin publia dans les *Acta eruditorum* la première idée d'un navire où une série de « tubes à vapeur » (cylindres) actionnerait des « roues à rames » (roues à aubes) par des pistons, des crémaillères et des encliquetages. La construction fut entamée en 1704 ; Papin fit paraître à Kassel une *Nouvelle manière pour lever l'eau par la force du feu*. Il y décrivait une autre machine, la « machine de l'Electeur », une pompe à feu proche de celle de Thomas Savery, qu'il envisageait peut-être d'installer sur son bateau. Parvenu à Londres en 1708, Papin n'eut guère plus de succès. Il mourut dans la gêne et l'incompréhension.

Robert HALLEUX

Directeur du Centre d'histoire et des techniques
de l'université de Liège

1857 – MORT D'EUGÈNE SUE

Il n'est pas étonnant que la télégraphiste d'un sketch comique demande à ce que l'on épelle son nom : Eugène Sue est encore mal connu. La célébration du cent cinquantième anniversaire de sa disparition en 1857 est l'occasion de mettre en lumière un personnage curieux et une œuvre diversifiée.

Né à Paris en 1804, Eugène Sue exerce quelques années l'activité de chirurgien militaire et participe à des campagnes navales. Revenu à Paris en 1828, il écrit des romans maritimes : *Kernok le pirate* (1830), *La Salamandre* (1832). Auteur connu, dandy, membre du Jockey-club, Sue s'oriente ensuite vers le roman de mœurs : *Mathilde* (1830), premier grand roman-feuilleton, montre déjà son intérêt pour les questions sociales.

En 1842-1843, la publication en feuilleton des *Mystères de Paris* dans le *Journal des Débats* constitue un événement littéraire aussi important que la bataille d'*Hernani* en 1830 : c'est le premier grand roman populaire. Des milliers de gens attendent chaque jour la suite des aventures de Rodolphe qui, prince de Gérolstein, se déguise en ouvrier pour protéger les faibles et les opprimés du petit peuple parisien. Montrant les misères, mais proposant aussi des réformes sociales, *Les Mystères de Paris* se font le porte-parole de toute une population.

Un an après, *Le Juif errant*, publié en feuilleton dans le *Constitutionnel* (1844-45), connaît aussi un immense succès, se faisant l'écho des violentes polémiques entre catholiques et libéraux, et présentant la Compagnie de Jésus comme une dangereuse société secrète.

Elu député de gauche à Paris en avril 1850, Eugène Sue écrit *Les Mystères du peuple* (1849-1857), immense fresque historique, où il raconte l'histoire d'une famille de prolétaires à travers les âges. La censure du Second Empire s'en prend à ce roman particulièrement polémique et l'interdit en 1857, exigeant que tous les exemplaires soient détruits.

Exilé en Savoie à partir de 1852, Eugène Sue continue à publier des brochures contre le Second Empire et des romans-feuilletons. C'est à Annecy qu'il meurt le 3 août 1857.

Héritier de divers courants littéraires, Eugène Sue a créé un type de roman de mœurs où la jungle est celle des villes et où les fauves que le héros doit affronter sont les malfaiteurs et criminels qu'il rencontre dans toutes les couches de la société. Sue prouve aussi son art de mener des intrigues complexes, riches en personnages, avec un souffle digne des grandes épopées.

Daniel COMPERE

Maître de conférences en littérature française
Université de Paris III – Sorbonne nouvelle

1857 – FONDATION DE DAKAR

Le 25 mai 1857, le commandant de la division navale des côtes occidentales d'Afrique, Léopold Protet, prend possession de Dakar au nom de la France, alors que la colonie du Sénégal est séparée administrativement en deux entités territoriales, Protet ayant autorité sur Gorée et les établissements français au sud de cette île, et Faidherbe gouvernant un territoire réduit à Saint-Louis et au fleuve.

Tandis que l'administration de Gorée désire protéger du pillage les navires naufragés dans la baie de Yoff et s'affranchir des droits et coutumes payés aux chefs de la presqu'île pour le ravitaillement en eau, vivres et combustibles, le gouvernement français, soucieux de sécurité militaire, veut défendre Gorée en fortifiant la grande terre. Gorée s'enrichit, sa population s'accroît, son extension au-delà de ses limites (300 sur 900 mètres) devient une nécessité. Des traitants goréens ont rejoint sur la presqu'île les missionnaires établis depuis 1846 et participent au commerce naissant de l'arachide. Le commandant de Gorée a le souci de les protéger. Eliman Diol, le chef de Dakar, sollicite aide et assistance. N'est-ce pas sur l'île que se trouve la seule force capable d'empêcher les interventions du Damel du Cayor contre les Lébous de Dakar ? En 1853, Protet, alors gouverneur du Sénégal, fait lever par son chef du génie, Faidherbe, un plan du village de Dakar. Le 13 janvier 1857, le même Protet, depuis mars 1856 commandant supérieur de Gorée et dépendances, débarque avec quelques troupes à Dakar, et la maison du commerçant Jaubert, située à l'actuel emplacement de la place de l'Indépendance, est acquise par le gouvernement et transformée en poste fortifié.

Le 25 mai, Protet arbore sur le poste le pavillon français et demande à « tout le monde de se conduire à Dakar avec la prudence et les égards que mérite une population qui a fêté aujourd'hui notre prise de possession parce qu'elle a cru à la parole que je lui ai donnée et que je tiendrai, de ne porter atteinte à aucun de ses droits et de la traiter en tout et pour tout comme française ». Une ville est ébauchée par les soins de celui qui sera le véritable fondateur de Dakar, le chef du génie de Gorée, Pinet-Laprade, qui deviendra en 1859 commandant supérieur de Gorée et, en 1865, gouverneur du Sénégal avant de mourir du choléra en 1869. Un phare est construit sur la Grande Mamelle et la Compagnie des Messageries impériales

s'engage à assurer la ligne du Brésil. Commencé en 1862, le port de Dakar est inauguré en 1866.

La séparation entre Saint-Louis et Gorée ne donne toutefois pas les résultats attendus. A l'impuissance des autorités goréennes de satisfaire les aspirations de comptoirs dispersés le long des côtes de Guinée, se répercutent les demandes des commerçants de Gorée et dépendances d'un pouvoir fort et protecteur, et le souci de Pinet-Laprade, officier du génie comme Faidherbe (gouverneur du Sénégal de 1854 à 1861 et de 1863 à 1865), d'établir une ligne télégraphique et un chemin de fer entre Gorée et Saint-Louis. Le regroupement des deux colonies permet à Faidherbe d'entreprendre une expédition qui dégage la presqu'île du Cap Vert. L'administration est transférée en 1875 de Gorée à Dakar, mais il faut attendre la construction du chemin de fer en 1883 pour donner à Dakar toute son importance, consacrée en 1887 par son érection en commune pour ses 8700 habitants. Elle se sépare ainsi de Gorée qu'elle absorbe en 1929. En 1902, Dakar devient le siège du Gouvernement général de l'Afrique Occidentale Française et prend alors l'allure de capitale, avec un grand port de guerre et de commerce. La bataille de septembre 1940 et la crise de Suez en 1956 consacrent son importance mondiale. Lors de son centenaire, célébré en grande pompe en 1957, la ville compte 400 000 habitants. L'année suivante la capitale du Sénégal est transférée de Saint-Louis à Dakar.

Jacques CHARPY
Archiviste-paléographe,
Conservateur général du patrimoine,
Directeur honoraire des Archives de l'A.O.F.

DISTINCTIONS, PRIX etc.

Edith GARNIER a reçu le Prix Diane Potier Boès de l'Académie Française, pour son livre *L'âge d'or des Galères de France. Le champ de bataille méditerranéen à la Renaissance*. Paris, Éditions du Félin, 2005. 316 pages.

Plusieurs membres de la SFHM ont vu cette année encore leurs travaux distingués par l'Académie de Marine à l'occasion de l'attribution de ses prix annuels :

- Jean Christophe FICHOU et Francis DREYER, co-auteurs, se sont vu décerner le Grand Prix 2007 de l'Académie de Marine pour *L'histoire de tous les phares de France*, publié par les éditions Ouest-France.
- Claire LAUX, de l'université Michel de Montaigne Bordeaux III a reçu le prix Georges Leygues pour ses travaux sur le Pacifique et notamment son article « Les Français dans le commerce maritime du Pacifique au XIX^{ème} siècle » paru dans la Revue d'histoire maritime.

Suite à la soutenance de son habilitation à diriger les recherches en décembre dernier sur le thème *Les chemins de la mer en Méditerranée. Economies maritimes et sociétés littorales aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Gilbert BUTI, administrateur de la SFHM et président de la délégation Méditerranée, a été fait professeur des Universités et nommé professeur d'Histoire moderne à l'Université de Provence.

SÉMINAIRES, COLLOQUES, CONFÉRENCES

- **Dunkerque** : Dans le cadre de l'année Vauban, s'est tenu à Dunkerque le 6 octobre 2007, le colloque ***Vauban et son temps***, organisé par la délégation SFHM Nord-Pas-de-Calais, le Centre de recherches atlantique et littorale de l'ULCO et la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie. Ce colloque qui s'est tenu dans le magnifique cadre de la salle Vauban dans la mairie de Dunkerque sera mis en ligne sur le site de l'ULCO, l'université du Littoral côte d'Opale.

Pour voir et écouter ce colloque aller sur le site <http://www.univ-litoral.fr>, puis sur *Recherches*, puis sur *Événements scientifiques*. On y trouve déjà le colloque *Jean Bart et son temps* dont on peut voir et écouter les 17 communications en utilisant le logiciel *Real Player*.

- **Rochefort** : ***Rochefort et la mer***, Cycle de conférences organisé par le Centre de recherches et de migrations atlantiques (CERMA), Publications de l'Université francophone d'été, Jonzac.

Pour la vingt-cinquième année consécutive, le CERMA, présidé par Etienne Taillemite, inspecteur général honoraire des Archives de France, a tenu sa session à Rochefort, la dernière semaine de septembre sous le thème des métiers de la mer. Chaque cycle de conférences fait l'objet d'une publication. Parmi celles des années récentes, signalons le tome 22 et le tome 24.

Champlain et le Canada (tome 22) évoque les conditions de la fondation de Québec ainsi que de certains officiers qui y ont exercé leurs fonctions. Pauline Arseneault y traite de « L'Acadie de Champlain – De l'Arcadie à la Chine », Jean Glénisson : « Les voyages en France de Samuel Champlain », Raymonde Litalien : « La renommée de Champlain, en France et au Canada », Bernard Allaire : « Morues, baleines et pelleteries : les piliers économiques de la colonisation française au Canada », Patrick Villiers : « Navires et conditions de navigation vers le Canada au temps de Champlain », Michel Vergé-Franceschi : « M. de la Galissonnière (1693-1756), gouverneur général du Canada et illustre Rochefortais ».

L'arsenal de Rochefort de la restauration à sa fermeture (tome 24) reconstitue l'histoire de la marine rochefortaise au XIX^e siècle avec les conférences de Dominique Brisou : « La révolution industrielle à l'arsenal de Rochefort (1815-1870) », Martin Motte : « La place des ports métropolitains dans la stratégie navale française (1880-1914) », Etienne Taillemite : « Les préfets maritimes de Rochefort

(1827-1927) », Michel Depeyre : « Rôle militaire de Rochefort au XIX^e siècle » et Benoît Jullien : « La fermeture de l'arsenal de Rochefort vue à travers les archives de la police (1918-1927).

Ces conférences, comme celles des autres publications du CERMA se situent parmi les textes de référence de haut niveau en matière d'histoire maritime.

Raymonde LITALIEN

COLLOQUE « AUTOUR DE MICHEL- PACHA » SANARY-sur-mer, MAI 2007

En cette année 2007, les villes de Sanary-sur-mer et de la Seyne sur Mer ont honoré, séparément, le centenaire de la mort de Blaise-Marius Michel dit Michel-Pacha, capitaine au long cours devenu sous le Second Empire directeur des phares de l'Empire ottoman puis promoteur de leur construction en association avec l'armateur bordelais Camille Collas ; tous deux amis de Ferdinand de Lesseps et de Gustave Eiffel. Deux expositions et un colloque ont contribué à cette commémoration.

La première exposition a été organisée à la Seyne sur Mer au Musée maritime du Fort de Balaguier. Intitulée « Rêves d'un pacha » elle a été inaugurée le 18 février pour être clôturée le 19 mai par un spectacle *Son et Lumière* rappelant que Camille Saint-Saëns fut le filleul de Michel-Pacha.

L'exposition sanaryenne a été réalisée avec une large participation de la direction des Archives de France (Centre des Archives nationales d'Outre-Mer, basé à Aix-en-Provence), du Service historique de la Défense, département Marine de Vincennes, du Service historique de la Défense, département Marine de Toulon, du Musée national de la Marine de Toulon ; du service des affaires culturelles de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence ; du musée de La Ciotat et de l'association Vence de La Ciotat. Elle a aussi bénéficié du concours du centre de conservation du livre d'Arles, de l'association Héritage & paysage, de la fondation Regards de Provence présentant quelques-uns des tableaux ayant composé l'exposition *L'Orient des Méditerranéens*.

Cette exposition pourra avoir, du moins partiellement, un caractère itinérant avec un intérêt pédagogique, qu'il s'agisse de la connaissance du personnage, de la domination européenne au XIX^e siècle dans ses aspects politiques, économiques et techniques (passage de la voile à la vapeur dans la marine, lentille de Fresnel multipliant la portée des phares, structures métalliques de type Eiffel), mais aussi de la fondation de l'institut de biologie marine de Tamaris ou encore du domaine artistique : la ville de La Seyne sur Mer est à l'origine de la publication du numéro hors série 307 de la revue *Connaissance des arts* consacré aux réalisations de Michel-Pacha à Tamaris.

L'église Saint-Nazaire, les fontaines, le mausolée et le tombeau de l'ancien cimetière, le château de Pierredon, la fondation Amélie à la montée de Notre-Dame de Pitié (devenue un immeuble d'habitation tout comme la villa Micheline), l'école dont le site est aujourd'hui celui de l'espace Saint-Nazaire ou encore le Grand Hôtel

des bains et le pont de fer de la Reppe. Autant de témoignages rappelant aux Sanaryens celui qui par deux fois fut maire de leur commune, un homme dont la destinée fut exceptionnelle !

Toutefois, plus que sur les réalisations à Sanary ou à La Seyne, la série de conférences s'est attachée à la résonance maritime, de l'héritage familial et des débuts de Marius Michel à son œuvre dans l'empire ottoman. Plusieurs membres de la délégation Méditerranée ont participé à ces rencontres à Sanary-sur-mer (espace Saint-Nazaire).

François POURCELET, CNRS et université de Provence, « Présentation du fonds Michel-Pacha du Centre des Archives d'Outre-Mer à Aix-en-Provence : Découverte et genèse »

Jacques THOBIE, professeur émérite de l'université Paris-VIII, ancien directeur de l'institut d'études anatoliennes d'Istanbul. « L'administration générale des phares de l'empire ottoman »

André RAMPAL, professeur, membre de la SFHM, « La station navale du Levant ; la création de la ligne des paquebots poste à vapeur et les débuts du commandant Marius Michel, capitaine au long cours »

Daniel BANZA, CNRS directeur de recherche émérite, « Les principaux ports de l'empire ottoman à l'époque de Michel Pacha (seconde moitié du XIX^e siècle) : Présentation et activités économiques »

Marie-Christine CELERIER, Musée national de la Marine de Toulon, membre de la SFHM, « La vapeur et l'évolution de la navigation au XIX^e siècle »

Michel BALIVET, professeur à l'université de Provence, ancien directeur de l'institut d'études anatoliennes d'Istanbul, « Avant Michel-Pacha : histoire de naufrages en Méditerranée : saint Paul, ibn Djobaïr (voyageur arabe du XII^e s), Ruy Gonzalez de Clavijo (ambassadeur d'Espagne à la cour de Tamerlan au XV^e s). Crête, Bosphore, mer Noire »

François POURCELET, CNRS et université de Provence, « Le nouveau et grand illuminant. Le flambeau de la mer 1699 », 3^e partie, 3^e livre, 13^e démonstration : « Le Bosphore famille Michel de Pierredon. Construction et administration des phares de l'empire ottoman XIX - XX^e siècles ». Présentation du cd-rom réalisé par le CCL d'Arles, avec F. Pourcelet qui a dressé l'inventaire du fonds Michel-Pacha en 2001.

Yves LAGET, professeur, membre de la SFHM, « La construction des paquebots poste à La Ciotat »

Jean-Noël BEVERINI, commissaire de Marine, membre de la SFHM « Le sens marin de Michel-Pacha, don de la nature ou héritage familial ? »

Gilbert BUTI, professeur d'histoire moderne à l'université de Provence, membre de la SFHM, « Capitaines au long cours et caboteurs de Saint-Nazaire (Sanary) à la fin du XVIII^e siècle »

Jean-Pierre FARGANEL, professeur, docteur en histoire, membre de la SFHM, « Consuls et résidents français dans les Échelles du Levant: un aspect des relations franco-ottomanes au XVIII^e siècle »

André RAMPAL, délégation Méditerranée de la SFHM

COLLOQUE INTERNATIONAL
« LE RIVAGE ARCHITECTURE »
CENTENAIRE DE LA DISPARITION DE MICHEL- PACHA 1907-2007
LA SEYNE-SUR-MER
LES 26 ET 27 OCTOBRE 2007

Vendredi 26 octobre
 Phares et ports d'Orient et d'Occident

Florence CYRULNIK, adjointe chargée du Patrimoine de la ville de La Seyne-sur-Mer,

« D'un rivage à l'autre. Du Bosphore à Tamaris »

Pierre CHUVIN, dir. de l'Institut français d'études anatoliennes Georges Dumézil, Istanbul,

« Ports et phares comme œuvres d'art dans l'Orient hellénisé : descriptions, figurations et réalités, d'Alexandrie d'Egypte à Héraclée du Pont, en passant par Tyr et Beyrouth »

Jacques THOBIE, professeur émérite, université Paris-VIII, Directeur honoraire de l'institut français d'études anatoliennes d'Istanbul, « Michel-Pacha déplace les rivages : la construction d'un port moderne sur la Corne d'Or »

Nathalie BERTRAND, maître de conférences en histoire de l'art contemporain à l'université d'Aix-Marseille 1, CEMERRA, « Les phares de Michel-Pacha »

Natacha PAKKER, architecte du patrimoine et urbaniste, chargée de mission pour les actions internationales, Ecole de Chaillot, Paris, « Une nouvelle aventure : MARMARAY, le tunnel-métro sous le Bosphore et le système métro aérien (RER) de Halkali (Europe) à Gebze (Anatolie) petite histoire des futures 76 km, 41 stations, les fouilles archéologiques et trouvailles. »

Le rivage : villégiature, modernité et décor

Gilbert BUTI, agrégé d'histoire, professeur d'histoire moderne à l'Université d'Aix-Marseille I, MMSH-UMR-Télemme, « Les voyageurs de l'éphémère : entre cabotage et délassement. Aux racines de la plaisance provençale »

Pierre PINON, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, chercheur associé à l'Institut national d'histoire de l'art, « Villégiature stambouliote : entre terre et mer, Yali et caïques »

Derin ONCEL, professeur assistant, université des Beaux-Arts Mimar Sinan, Istanbul, « Un regard sur la transformation urbaine et l'évolution de l'habitat dans les dernières décennies du XIX^{ème} siècle à Galata ; le quartier portuaire d'Istanbul »

Claire VIGNES-DUMAS, chargée d'études documentaires, DRAC Ile-de-France, « Charles Séchan à Constantinople »

M. Frédéric HITZEL, chargé de recherche CNRS, EHESS, Paris, « Le renouveau des arts décoratifs français au contact de la Turquie ottomane », projection du film d'Eric Sarner, *Istanbul, la terre, le ciel, la mer*, 2004.

Samedi 12 mai**Parcours d'architectes d'Orient et d'Occident**

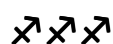
Pierre PINON, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, chercheur associé à l'Institut national d'histoire de l'art, « Albert Gabriel (-1972), fondateur de l'Institut français d'archéologie de Stambul : un archéologue resté architecte »

Natacha PAKKER, architecte du patrimoine et urbaniste, chargé de missions pour les actions internationales, École de Chaillot, Paris, « Les Balyans : architectes en chef de l'empire ottoman depuis XVIII^e siècle, leur vie, leurs œuvres »

Jean-Paul VIGUIER, architecte, « L'architecture et la mer » Visite (15h) de Tamaris et du village des Sablettes de Fernand Pouillon par l'association Mnémosyne (sur inscription)

Renseignements : Rencontres Orient-Occident :

www.rencontresorientoccident.org



**MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE
SÉMINAIRE D'ARCHÉOLOGIE NAVALE
(SOUS LA DIRECTION DE J. BOUDRIOT ET E. RIETH)**

QUATRIÈME TRIMESTRE 2007

1^{er} octobre 2007, « Les frégates dans la marine française » par J. BOUDRIOT

8 octobre 2007, « Les frégates dans la marine française » par J. BOUDRIOT

15 octobre 2007 « Les frégates dans la marine française » J. BOUDRIOT

22 octobre 2007, « Flibusterie et piraterie française dans la Caraïbe et les mers du sud, les bâtiments utilisés » par J.P. MOREAU

29 octobre 2007, « L'épave de la corvette *Swife* (1770) » par P. DECENCIERE (SFHM-AAMM)

5 novembre 2007, « L'artillerie du vaisseau » par P. DECENCIERE (SFHM-AAMM)

12 novembre 2007, « L'artillerie du vaisseau » par J. BOUDRIOT

19 novembre 2007, « La flotte des galères de l'ordre de Saint-Jean à Malte, XVII-XVIII^e siècles » par R. BURLET

26 novembre 2007, « Les voiliers d'Indonésie » par le commandant FORRER (AAMM et SFHM)

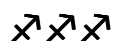
3 décembre 2007, « Le caboteur du XI^e siècle *Skudelev 3* au Danemark » par E. RIETH.

10 décembre 2007, « Le port de Rochefort d'après Joseph Vernet » par J. BOUDRIOT

Les séances ont lieu le lundi, à partir de 17h30, auditorium du Musée de la Marine (entrée par la porte de la conservation, cotés jardins).

La plupart des séances sont prévues avec projections (diapositives, transparents ou présentation Power point).

Renseignements au musée de la marine, tel 01 53 65 69 53 ou www.musee-marine.fr



Les mardis de la Mer et des Français
Centre d'études de la mer (CETMER) Faculté des Lettres
Institut catholique de Paris Et Institut français de la Mer
21 rue d'Assas 75006 Paris
17h30-19h30
MER ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

6 novembre 2007 « La mer, avenir de la terre » par Christian BUCHET
 « Sécurité maritime, solidarités maritimes » par Francis VALLAT

13 novembre 2007 « Les défis de l'archéologie sous-marine » par Michel L'HOUE et le commandant Max GUÉROUT

27 novembre 2007 « Aux frontières de la vie dans les Abysses » par Lucien AUBIER et Daniel DESBRUYÈRES

4 décembre 2007 « Le défi des ports » par Michel QUIMBERT et Jacques TRORIAL

11 décembre 2007 « Mer et littérature » par Didier DECOIN

18 décembre 2007 « L'avenir du littoral » par Yvan BONNOT et Jean-Pierre LAZATO-GIOTARD

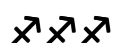
12 février 2008 « Le défi des énergies maritimes renouvelables » par Jean-Michel GERMA et Gilles COCHEVELOU

19 février 2008 « Que faire des navires en fin de vie ? » par l'ingénieur général Yves LEBACQ

18 mars 2008 « Marine nationale, développement durable et protection de l'environnement » par le vice amiral d'escadre Pierre François FORISSIER

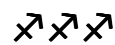
1^{er} avril 2008 « Défi humain et sportif à la mer » par Maud FONTENOY

15 avril 2008 « Mer et Télécommunications » par Philippe LOUIS-DREYFUS et Jean GODELUCK



CONGRÈS DU CTHS
400^{ème} ANNIVERSAIRE DE LA VILLE DE QUÉBEC
QUÉBEC (CANADA) 2-8 JUIN 2008

À l'occasion du 400^e anniversaire de Québec, le Comité des travaux historiques et scientifiques (CTHS) organise exceptionnellement son 133^e Congrès dans cette ville sur le thème « Migrations, transferts et échanges de part et d'autre de l'Atlantique : Europe, Canada, Amériques ». Le congrès est subdivisé en plusieurs thèmes dont le 5^e « Economies d'échanges » privilégie une approche maritime. Le programme et l'appel à communication sont disponibles sur le site du CTHS : www.cths.fr. La date limite de présentation de projets de communications est le 31 décembre 2007.



SOCIETE FRANCAISE D'HISTOIRE MARITIME

Bulletin d'adhésion pour l'année 2008

Membre actif : 40 €

Etudiant : 20 €

Nom :

Profession/fonction :

Titres/qualités :

- Adresse personnelle :

Téléphone :

Adresse électronique :

- Adresse professionnelle :

Téléphone :

Adresse électronique :

Année de naissance :

Champ d'intérêt en histoire maritime :

Publications/travaux :

Date : / /

Signature

J'adhère à la SFHM et je joins ma cotisation pour l'année 2008, par chèque à l'ordre de SFHM, à envoyer au trésorier de l'Association. L'adhésion à la Société, reconnue d'intérêt général à caractère culturel par décision AP/2006/314 de la Direction des services fiscaux de Paris-Ouest, ouvre droit à la déduction fiscale prévue par les articles 238bis et 200.1 du Code général des impôts.

Imprimé par
Éditions SPM
34, rue Jacques-Louvel-Tessier
75010 PARIS
lettrage@free.fr

Directeur de la publication : Jacques CHATELLE
Rédacteur : Jean-Marc VAN HILLE
Dépôt légal : 2ème trimestre 2007

SOMMAIRE

Le mot du président

Nos délégations nous communiquent...

Communications – 1. Histoire navale

- *L'amiral de la Flotte Provo-Wallis* par André DI RÉ
- *Michel Pacha*, par André RAMPAL
- *Marin de métier, magnat des mers, pacha ottoman*, par Jean CECARELLI
- *L'évacuation de la British Expeditionary Force*, par le CV Claude HUAN

Communications – 2. Histoire économique et sociale

- *De l'apprentissage de la conduite des navires*, par Jacques DECENCIÈRE
- *Joseph Vernet et Toulon*, par Jean-Marie HUILLE
- *Navires étranges au XIX^e siècle*, par Jean CECCARELLI
- *Un projet de règlement concernant la malfaçon*, par Jean-Louis CORTÈS

Comptes-rendus de lecture

Nouveaux instruments de recherche

Revue reçue

Nouvelles brèves

Quelques anniversaires

Distinctions, Prix etc.

Séminaires, colloques, conférences etc.

Bulletin d'adhésion