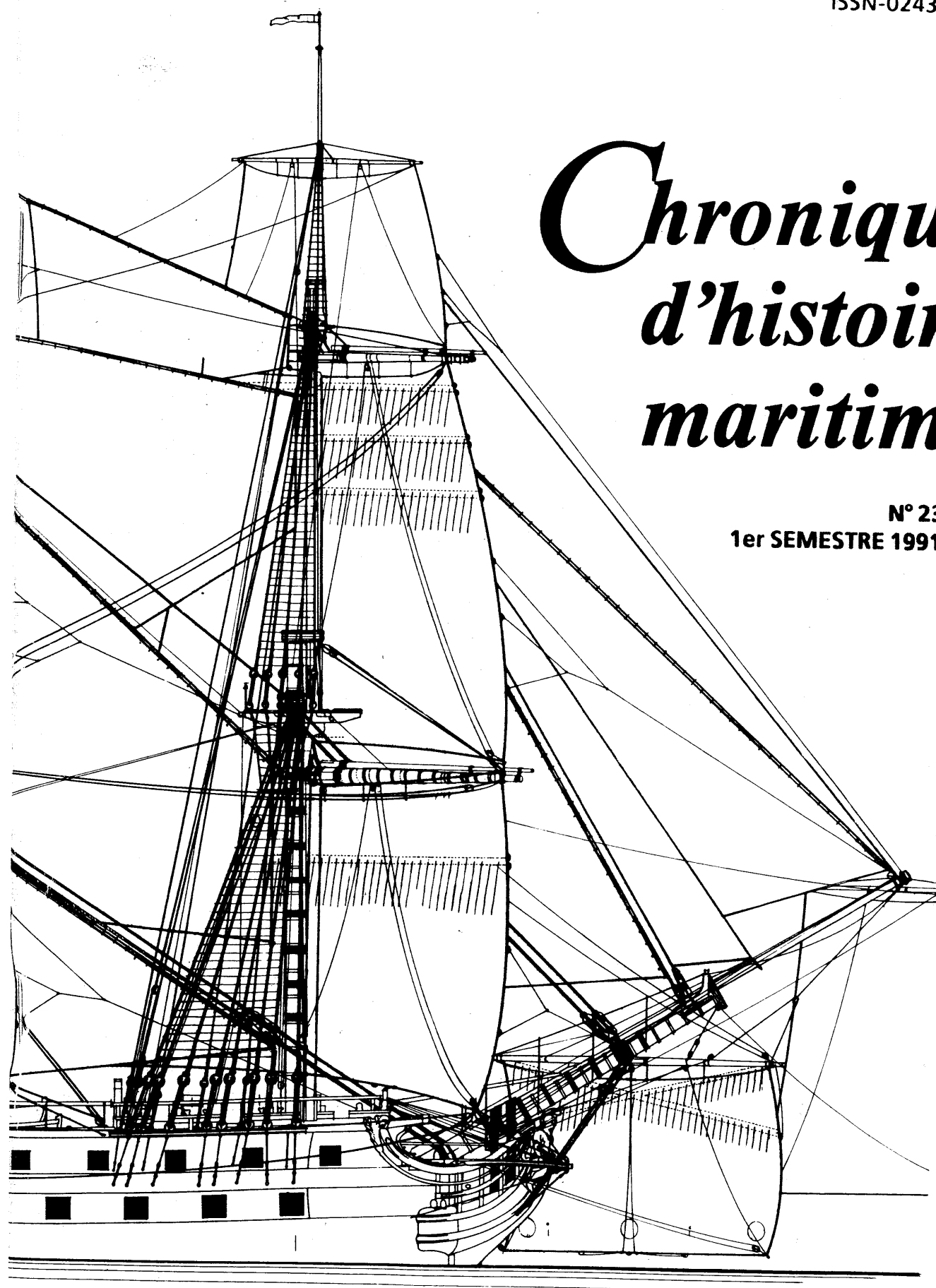


ISSN-0243-6671

Chronique d'histoire maritime

N° 23
1er SEMESTRE 1991



COMMISSION FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME (CFHM)

Siège Social : Archives Nationales
60, rue des Francs-Bourgeois
75141 Paris Cedex 03

Présidente d'Honneur : Ulane Bonnel
Commissaire aux Comptes : Pierre Véron

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : Hervé Coutau-Bégarie
Vice-Président : Philippe Henrat
Vice-Président : Guy Marchand
Secrétaire Général : Yves Decaudaveine
Trésorier : Thierry du Pasquier
Administrateurs : Martine Acerra
Michel Balard
Jacqueline Carpine-Lancré
René Estienne
Philippe Haudrère
Guy Le Torrivellec
Hubert Michea
Eric Rieth
Michel Vergé-Franceschi

COTISATIONS : 200 F (Etudiants : 100 F) : France Europe
220 F : Autres pays

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME

Lettre d'information semestrielle de la CFHM

Rédacteur en Chef : Ulane Bonnel
Comité de Rédaction : Martine Acerra, Hervé Coutau-Bégarie
Raymond Frémy, Philippe Haudrère
Philippe Henrat, Claude Huan
Anne Kroell, Raymonde Litalien
Eric Rieth, Michel Vergé-Franceschi
Direction de la publication : Ulane Bonnel
Maquette de la couverture réalisée par Jean Boudriot

UNE CAMPAGNE SUR LE PACIFIQUE, vue depuis l'ALCESTE, frégate de 2ème rang (1854-1858)

par Alain DEGAGE
et Jean-Paul JEANJEAN

Campagnes et expéditions navales sur les mers du globe font inévitablement l'objet de rapports, études et discussions techniques dans l'ombre des bureaux d'état-major, pour finir le plus souvent dans la poussière des fonds d'archive. Il arrive que, vues par l'autre bout de la lorgnette, les choses soient considérées différemment. Un manuscrit anonyme de vingt-six pages (1) relatives à cette campagne, voilà ce que livra un lot de vieux papiers trouvés par hasard à Anduze, rédigés en partie durant la guerre de Crimée, mais sur le Pacifique, sans doute par un marin lié de près à la conduite de la frégate : pilotin peut-être, vu la précision avec laquelle sont rapportés horaire de mouillage et d'appareillage, certaines longitudes et latitudes ou changements de cap (2).

L'auteur ne fait assurément partie ni des sous-officiers, ni a fortiori des officiers. Ecrirait-il, à propos des premiers qu'ils "reçoivent (à San Francisco) une invitation des artistes français pour aller tous les dimanche au spectacle", ajoutant "(ce) dont je profite", semble-t-il exceptionnellement, et craindrait-il suffisamment pour le noter une punition lorsqu'il manque le canot major à Rio ; serait-il encore pieds nus sur le pont dans le pot-au-noir ? Quant aux seconds, inscrirait-il leurs noms avec une orthographe aussi fantaisiste, s'étendrait-il autant sur l'atmosphère régnant à l'hôpital du bord ou décrirait-il si longuement la cérémonie de passage de la ligne s'il était de ceux-ci ? Il affirme, d'ailleurs, n'avoir encore jamais touché le Brésil. Que dire du Cap Horn ?

Quoi qu'il en soit, le style est simple, tel celui d'un livre de bord ou d'un carnet de notes tenu au jour le jour. Le récit vaut par les impressions qu'inspirent parfois à l'auteur le contexte de guerre, le hasard des escales et les événements venant troubler la vie quotidienne à bord en une époque, 1855 notamment, n'ayant pas donné lieu à de grands commentaires et faisant d'ailleurs l'objet, pour

partie, d'un certain vide d'archives (3).

I. SUR LES OCEANS

L'*Alceste* est aux ordres du capitaine de vaisseau Théophile Fortuné Hyacinthe Legouillou (de) Pénanros, né le 8 juillet 1797 à Concarneau, qui assurera le commandement de la station du Pacifique à la mort de l'amiral Febvrier-Despointes survenue le 5 mars 1855 au large de Callao : "Fait les obsèques à terre (le 7), les compagnies de débarquement de la *Forte* (frégate) et de l'*Alceste* et les hommes de la frégate anglaise (*Présidente*, 52 canons) y assistaient en armes", commandement qui durera "jusqu'à ce que l'amiral Fourichon soit arrivé". Son second est le capitaine de corvette Violetes d'Aignan.

1. Alés de la navigation

La frégate parcourra au minimum 26.200 lieues (145.570 km) ; 78.600 milles) en 563 jours, sans compter les escales qui la tiendront éloignée de France pendant trente et un mois. Le devis d'armement et de campagne comptabilise 25.000 lieues marines : 8 mois 25 jours en temps de paix et 24 mois 4 jours en guerre seront portés sur les états de service du capitaine Violetes d'Aignan pour cette campagne.

En moyenne, la distance quotidiennement couverte est de 140 milles (260 km) à la vitesse de 5-6 noeuds (10-11 km/h). Or, l'*Alceste*, frégate de 2ème rang, a une longueur rablure de 52,6 m, une largeur au maître de 13,6 m et un tirant d'eau de 6,5 m. Elle déplace 2.000 tonnes, porte 460 hommes, 50 canons et sa coque est doublée de feuilles de cuivre (4). C'est un navire rapide : "Le 9 (juil. 1854, au départ de Valparaíso pour Callao) beau temps, jolie brise d'ENE, nous filons 11 noeuds pendant toute la journée", ou encore (16 oct., départ de Callao) : "Bonne brise, filons 9 noeuds". Mieux : "Le 20 (août 1854, à Callao) nous sortons pour nous essayer avec un clipper du Havre, la *France et Chili*, un des meilleurs marcheurs et qui se vantait avoir battu tous les navires de guerre. Nous l'avons battu complètement. Nous avons une lieue et plus sur lui. Il avait beaucoup plus de toile que nous". Sans doute, d'ailleurs, l'*Alceste*, emporté par son élan, rejoint un peu trop vite le port péruvien car, "en arrivant, nous abordons un navire anglais, nous lui cassons son beaupré et ses haubans".

Au cours de sa campagne, l'*Alceste* subit des temps allant du calme plat à la tempête, du soleil torride à la neige. Prenons quelques exemples : "Le 29 (ou 28 avr. 1854, au sud de Ténériffe) mer houleuse, la frégate tangue beaucoup, il y a beaucoup de Parisiens qui coutent leurs chemises qui en terme de marine signifie avoir le mal de mer" alors que, le lendemain : "Les Parisiens ne sont plus malades et on s'en aperçoit bien à leur blagues". Non loin de l'Equateur (4 mai) : "Il vient un grain qui nous mouille jusqu'aux os, mais dans une demi-heure plus tard tout est sec. La chaleur est suffocante, l'on ne peut faire aucun travail que la sueur ne nous couvre le corps, le pont est brûlant et l'on est pieds-nus, on a une soif dévorante et il n'est accordé à chaque homme que six quarts d'eau par jour". Le 5 mai : "La pluie tombe toujours par torrents, l'on ne peut pas se figurer comme l'eau tombe dans ces parages et c'est toujours la même chose, les jours sont toujours de la même longueur... Le clair de lune est très dangereux, un homme qui se coucherait la tête en l'air sur le pont il risquerait à devenir aveugle par la force de la lune".

Quant à la descente vers le Cap Horn, en juin 1854, elle s'annonce dans la tradition : "Le soir le temps se couvre, il éclaire beaucoup, c'est signe de vent (le 2) ; la mer grossit, on serre les perroquets, on prend deux ris dans chaque hunier (le 3) ; la mer est comme de haute montagne, jamais je ne l'avais vue aussi grande, l'eau entre dans la batterie par les sabords, nous mettons à la cape, nous avons le grand hunier au bas ris, le petit hunier et le foc d'artimon, le vent vient par de grosses rafalles et de la pluie en masse, le temps est très froid (les 4, 5, 6) ; le temps se met au beau et nous avons calme plat (le 7) ; mer houleuse (les 8, 9, 10) ; temps à grains, grosses rafalles du OSO, toujours à la cape et de la neige, de la grêle (du 12 au 19) ; calme plat, le navire ne gouverne pas (du 20 au 25) ; nous découvrons la terre des Etats, îles qui se trouvent auprès du Détroit de Lemaire..., elles sont couvertes de neige et inhabitées (le 27)". Enfin, : "Nous doublons le Cap Horn par un temps magnifique, vent arrière, toutes voiles dehors (le 28). Sur cent navires qui passent le Cap Horn dans cette saison (fin automne), il n'y a pas cinq qui étaient aussi favorisés que nous". Le second passage (10 août 1856, en hiver) sera moins agréable mais sans tempête : "11 h du matin, le temps est excessivement froid, il tombe de la neige qui gèle à mesure qu'elle tombe. Le cap est couvert de neige ; le 11, nous avons la terre des Etats par babord, calme plat".

Froid encore, mais logique, vers le Kamtchatka (mai 1855) : "Il tombe de la neige, la mer est très grosse et grand vent de SSO, mis en cape". Tel n'est pas le cas lorsque l'*Alceste* s'approche des îles Hawaï ou de Tahiti, chaleur mais problème de vent : "le 4 juillet (1856) nous avons la terre en vue et nous reconnaissons Moréu (Mooréa), gouverné pour atteindre Papeete, mais ayant des vents contraires nous louvoyons pendant deux jours".

Tout dépend des saisons, des courants, des alizés : "Nous traversons (déc. 1854-févr. 1855), Honolulu-Callao) l'archipel des Pomotous..., nous étions à peu près à 60 lieues de Tahiti (330 km), le commandant devait y aller... mais il a changé d'avis parce qu'il a continué sa route pour Callao ; cette traversée est très longue, nous allons faire plus de 3.000 lieues pour en faire 1.500, nous irons chercher les vents variables jusque par 35° de latitude sud". L'*Alceste* parcourra, en réalité, 3.600 lieues. Ainsi, encore, de la liaison France-Rio qui est effectuée à l'aller en avril-mai 1854 en 46 jours et en 77 au retour en septembre-novembre 1856. Rien d'étonnant à ce que, après avoir doublé le Cap Horn et couru jusqu'aux îles Hawaï, un contrôle de l'état du navire s'impose : "Le 14 février (1855, à Callao), nous dégréons la frégate pour visiter son grément, nous amenons les vergues en bas et les mats de perroquet et nous calons ses mats de hune". Un mois plus tard, l'*Alceste* appareillera pour remonter jusqu'aux îles Aléoutiennes.

2. Expédition du Kamtchatka et des îles du Pacifique

L'atmosphère de guerre durant laquelle s'effectue le long voyage de l'*Alceste* est évidente. Le 2 mai 1854, alors que la frégate se dirige vers Rio : "A 1 h 1/2 (13 h 30) la vigie signale un navire au vent. A 2 h, il hisse ses couleurs, c'est un Hambourgeois, il gouverne sur nous. Nous mettons en panne à 2 h 50, il nous touche, il nous demande s'il y a quelque chose de nouveau en Allemagne. Nous lui répondons que la Russie a déclaré la guerre à la France et à l'Angleterre. Il nous demande si l'Allemagne en est aussi. Le commandant lui répond qu'il peut naviguer en toute sûreté, que l'Allemagne ne s'en mêle pas. Il vire de bord". Mieux, dès l'arrivée au Brésil, le 23 mai : "Nous apprenons qu'une goëlette russe est à Rio, l'équipage a quitté le navire et est parti en Russie sous pavillon autrichien". La guerre de Crimée vient, en effet, de commencer,

opposant notamment les Français et les Anglais à la Russie. Rien d'étonnant à cette fuite rapide des Russes, sinon en catastrophe, vers leur pays : le 15 juillet, l'*Alceste* trouve à Valparaíso "le navire de guerre français le *Phoque* qui a pris un brick russe chargé de sucre et de coton". Le conflit est porté sur les mers du globe.

C'est à Honolulu que, le 6 décembre 1854, la corvette *Arthémise* "donne des nouvelles d'Europe. Nous apprenons que Sébastopol a été pris par les alliés". Bien qu'il s'agisse très certainement de la victoire de l'Alma (sept.) et non de Sébastopol dont le siège commence, l'euphorie est générale : "L'équipage salue cette bonne nouvelle de trois fois cris Vive l'Empereur et Vive l'Angleterre et Vive la France, les Anglais également Vive la France. L'on pavoise et tous les navires anglais, français qui sont dans le port pavoise également, et les navire français, anglais font une salve de 21 coups de canon. L'on donne double ration à tous les marins des navires français et anglais, l'on fait une fête. Anglais, français fraternise, l'on voyait un anglais et un français se promener. Jamais l'accord n'a été si grand".

Certes, le siège de Sébastopol en Crimée demeure l'événement que l'histoire retient. Or, à l'autre bout du monde, au Kamtchatka, les alliés ont également attaqué les Russes : "La division française et anglaise a été à Petropalowski pour la prendre, il ont eu 350 hommes tués ou blessés et la frégate la *Forte* a eu son grand mât cassé et son bastingage à moitié démoli". Cette première opération s'était déroulée du 29 août au 6 septembre 1854. Fort mal conduite par les amiraux anglais Price et français Febvrier-Despointes, elle se solde par un cuisant et sanglant échec, le suicide de Price dès le 30 août et le blâme adressé par la France à son amiral qui, malade également et âgé d'une soixantaine d'années, demande en décembre à être relevé de son commandement ; il décède en mer le 5 mars 1855. Cette affaire connue fut bien plus commentée que la seconde expédition contre Pétropavlovsk au printemps 1855, à laquelle participe donc l'*Alceste* mais dont l'histoire est le plus souvent passée sous silence ou mal rapportée (5).

L'amiral Bruce, nouveau commandant de la division anglaise, pressé d'en finir et ne voulant pas être surpris par les glaces du Pacifique nord, décide, la France ayant émis le même désir, d'attaquer les Russes mais sans attendre l'amiral Fourichon qui touchera Callao

le 25 mars. A cette date, en effet, l'*Alceste* est déjà partie pour Honolulu où elle arrive le 17 avril. Elle y trouve la frégate anglaise *Présidente* et l'avis à vapeur *Brisk* qui partent le lendemain vers le Kamtchatka.

Au point de rendez-vous par 49°03N et 160°15E l'*Alceste* rejoint deux navires de guerre anglais, les corvettes à vapeur *Encounter* et *Baracouta* de l'escadre des Indes. Ce groupe est rallié le 14 mai 1855 par l'avis *Brisk*, le 23 par la *Présidente* portant la marque de l'amiral Bruce, le 24 par le *Baracouta* et le 27 par la *Pique*, le *Dido* et un navire de commerce anglais. Le 31 commence l'opération avec sept navires anglais et un français, l'*Encounter* ayant rejoint le groupe : "On fait aussitôt Branlebas de combat, tout le monde est à son poste pour le combat et prêt à faire feu". Mais pour quel combat ? "Le 1er juin, les commandants français, anglais (Leguillou de Pénanros et Bruce) embarquent sur le vapeur anglais *Baracouta* et font le tour de la baie et entrent dans le port. Ce qui nous a bien surpris, il n'y avait personne, tous les habitants étaient partis avec la garnison qui y était, et il y a à peu près deux mois, on ne sait où", affirment "cinq individus à terre qui on(t) donné ces renseignements, (ils) parlaient bien l'anglais et se disaient américains mais l'Amiral anglais croit que ce n'est pas". Ville morte que Pétropavlovsk, par conséquent à la merci des alliés.

L'histoire nous apprend que les Russes, soupçonnant une nouvelle attaque plus efficace que celle de septembre 1854, ont évacué leurs possessions du Pacifique septentrional et regroupé leurs forces à l'embouchure du fleuve Amour près de l'île Sakaline alors qu'une autre force franco-anglaise remontant de Chine cherche en vain un passage pour les y attaquer.

"Le 4 juin, le vapeur l'*Encounter* va faire le tour de la baie et il trouve un navire tout neuf et gréé pour aller à la pêche à la baleine, mais on ne peut le garder parce que l'on (n') a pas de voiles à lui donner. On est obligé de le brûler sur la rade, il avait une machine à hélice et quarante tonneaux d'huile de baleine. On prend ce que l'on a besoin". Les Américains en "offraient trente mille francs mais l'amiral anglais préfère le brûler".

Commence alors l'opération de destruction de Pétropavlovsk

ce même 4 juin 1855 : "On envoie à terre un détachement de 50 hommes par navire (donc 350) pour démolir les fortifications et qui étaient très solides, faites avec des fagots de bois et de la terre. On a tiré à boulet. Cela n'y faisait rien" ... aux fortifications qui "ne sont pas bien considérables : il y a le fort rasant battant cinq pièces de canon à tribord, le fort Schacoff battant quinze pièces à babord et trois autres forts dont un est en face l'entrée du port". Le 9, "on met le feu à la ville..., c'était horrible, toute la ville était en feu. On voyait à chaque instant des maisons s'écrouler. En moins de 6 heures tous les magasins, casernes on(t) été consumés. On évalue cette perte à plus de trois millions de francs. Le 10 tout était en feu encore. C'était bien pitoyable de voir cette ville le lendemain".

L'escadre franco-anglaise appareille le 11 juin à 3 h du matin mais revient au mouillage quelques heures plus tard car l'amiral français Fourichon est enfin annoncé par le corvette *Eurydice* arrivée à Pétropavlovsk. Le 14 "on charge les pièces pour saluer l'amiral" à bord de la *Forte* et, le 18, l'ensemble de la flotte se dirige vers Sitka en Alaska. L'*Alceste* "prend connaissance de l'île Kodiach (Kodiak)" le 1er juillet et reste "en croisière" jusqu'au 13 : "Dans la matinée, les Amiraux français, anglais vont dans la ville (de Sitka, environ 500 habitants) pour s'assurer s'il n'y avait pas de navires russes. Il reviennent à 3 h (15 h), ils n'ont rien vu".

L'*Eurydice* demeure avec les Anglais alors que l'*Alceste* et la *Forte* "font route le même jour pour San Francisco" qui sera touchée le 22 juillet. L'opération Kamtchatka est terminée. La frégate va désormais sillonner le Pacifique, des côtes des Etats-Unis et du Chili à Honolulu et à Papeete. C'est à Valparaíso que l'*Alceste* apprend le 7 novembre 1855 par "le paquebot... la nouvelle que Sébastopol est au pouvoir des alliées, pavoise et tire une salve de 21 coups de canon". Cette fois, pas d'erreur, Malakoff avait été pris le 8 septembre, les Russes lâchent la position le lendemain. L'*Alceste* est à Callao le 1er décembre dans l'attente des ordres de l'amiral, accueille le brick *Albaciade* qui part pour "les îles Sandwich (Hawaï)" le 20 janvier 1856 et reçoit le 26 par le vapeur *Lavoisier* l'ordre d'aller à San Francisco : "Nous complétons nos vivres à trois mois" : appareillage le 30, pour mouiller le 8 mars.

Aux Etats-Unis, le 25 mai, "le courrier apporte la nouvelle que

la paix est faite. Tout le monde est très content..., le même soir, le consul vient à bord apporter deux plis à notre commandant, c'est l'ordre de partir pour la France. Cette nouvelle à laquelle on ne s'attendait pas nous cause une joie que je ne puis décrire. Notre commandant nous lis l'ordre lui-même qu'il reçoit du ministre. Il est aussi content que nous. Nous complétons nos vivres(s) à six mois et le 30 du même mois nous mettons sous voile".

En fait de retour en France, l'*Alceste* se dirige vers Honolulu, Papeete ensuite où, en juillet 1856, l'ordre est enfin donné : "Le 6... nous trouvons sur rade la frégate *La Persévérante* et le transport l'*Hérault*. Nous apprenons que *La Bayonnaise* et l'*Infernale* sont partis à la Nouvelle Calédonie. L'avis à vapeur le *Duroc* est parti en France en faisant le tour par l'Inde. Nous apprenons que nous allons partir directement pour France en emportant des troupes passagères, mais il faut attendre la caravane qui doit venir d'un jour à l'autre. Le 12, l'amiral change d'avis et nous donne l'ordre de se préparer à partir pour la France le plus-tôt possible. On complète les vivres et on fait le plein d'eau". L'*Alceste* appareille le 15 juillet avec 101 soldats d'infanterie de marine, 24 artilleurs, 10 officiers d'infanterie, d'artillerie et de gendarmerie. Elle double le Cap Horn le 10 août, touche Rio le 30, les Açores le 8 novembre et Brest le 28 après quatre mois de navigation et près de trois ans d'absence de France.

II. IMPRESSIONS D'ESCALE

A plusieurs reprises l'auteur délaisse le style livre de bord et sacrifie à la description des escales, donnant quelques détails sur les lieux, les habitants, voire quelques faits divers.

1. Iles Canaries (avril 1855) :

"A 10 h nous longeons Ténériffe pour aller à Sainte-Croix (Santa Cruz), à midi nous sommes en face de Sainte-Croix. Nous avons beau temps, jolie brise du OSO, nous voyons le pic (de Teyde) très bien dont le milieu est caché par les nuages et le sommet (3718 m) est couvert de neige. Il paraît auprès de la mer et il est à plus de dix lieux dans l'intérieur. La ville est assez jolie, la maison du gouverneur est très bien située. On voit dans la ville deux clochers. A gauche, une

grande plaine qui paraît assez bien cultivée, il y a beaucoup de moulins à vent. La ville est fortifiée, il y a cinq, six forts considérables. A droite, l'île est très aride ce n'est que des montagnes à pic, elles ont la forme de pain de sucre".

"Le climat est très beau, un ciel toujours serein. Le figuier, l'oranger, le bannanier, le citronnier y sont très fertiles, les oranges surtout y sont très douces. A 2 h de l'après midi, il part de terre trois embarcations qui viennent à bord, on leur permet de monter ; ils nous apportent des oranges, des citrons, des bananes et des chapeaux de paille. Les oranges nous coutaient un sou pièce et les cigares qui sont excellents 1 franc la douzaine et ils couteraient au moins cinq sous la pièce en France".

"Les habitants ont l'air bien pauvres ; ceux qui sont venus à bord étaient tous en guenilles et avaient une mauvaise physionomie. Ils sont très bronzés, ils parlent un peu le français. Envoyé la balenière n° 2 à terre faire des provisions pour les officiers". A 16 h 45, l'*Alceste* appareille après une escale de quelques heures seulement.

2. Rio de Janeiro (mai 1854) :

"Le 22, nous reconnaissons le cap Frio... A 6 h, nous mouillons en face l'île du Père, à peu-près à 1 lieue et demie de la ville. Le 23, nous appareillons à 2 h de l'après-midi. A 2 h 3/4, nous sommes en face la ville. Nous laissons en entrant à gauche le pain de sucre, à droite le fort de Santa-Cruz. Nous mouillons à 3 h 10... Le 27, je descends à terre pour la première fois sur le sol brésilien mais j'ai été bien surpris de voir la capitale du Brésil dans cet état. Je m'attendais à voir une belle grande ville bien pavée, de belles maisons, et je n'ai vu au contraire que des rues mal pavées et étroites mais très longues (les épidémies de la fièvre jaune en 1849 et de choléra en 1855 impliqueront de vastes travaux d'assainissement à la fin du siècle).

"Le palais de l'Empereur (Pedro II d'Alcantara) est très simple, on ne dirait pas la résidence d'un empereur par son peu d'apparence. Il y a la place qui est assez grande mais cela n'est pas entretenu ; il y a une fontaine sur cette place qui est belle. Voilà en fait de monuments ce qu'il y a de beau à Rio. Les églises sont d'une très belle sculpture. La ville est pleine de moines et de prêtres qui vont mendiant, on dirait

plutôt des voleurs par leur physionomie que des religieux. La rue d'Oviedor est la plus belle de Rio, il y a de beaux magasins et tous français qui l'habite. La vie est très chère, nous avons été dîner à l'Hotel de l'Europe, il nous en a coûté chacun 2000 reis qui fait 6 francs pour un mauvais dîner. Le vin de Bordeaux vaut 3 francs la bouteille". Suit une rencontre avec deux Français originaires de Lille et une visite de "Santo-Domingo, petite ville champêtre qui est à une lieue de la ville. C'est plus agréable que Rio. Elle est au pied d'une montagne, elle est entouré d'allées d'orangers et de bannaniers ; il y a toujours un grand ombrage. On vous passe de la ville Santo-Domingo dans un vapeur, il vous en coûte 4,20 reis".

3. Ile Hawaï (novembre 1854) :

"21 novembre... à 5 h 25, nous apercevons le pic Hawaï et la pointe sud de l'île Mowée, le 22 au jour... l'île Morotahi,... à 9 h... l'île Wahou,... à 3 h (15 h) entré dans la passe..., arrivé au mouillage à 3 h 40 à Honolulu, capitale de Wahou... Les ministres du roi Kaméaméa III (les Etats-Unis n'affirmeront leur domination qu'en 1898)... sont très bien faits et de beaux hommes. L'île a un assez joli coup d'oeil et pleine de verdure. La rade est très mauvaise des vents de SSO, l'on est obligé d'appareiller à chaque instant. Il y a un banc de corail, l'on ne peut pas mouiller très près de terre. Il y a un port où les navires qui calent 15 à 18 pieds peuvent y entrer, mais nous n'avons pas pu y entrer de crainte d'accident. La ville est assez jolie mais les maisons sont à l'anglaise. Celles des naturels sont simplement des huttes couvertes avec des feuilles de palmier et bâties avec des bambous.

"Les naturels ont l'air assez affables, ils vivent de la pêche et de la chasse. Ils sont tous nus et tatoués, ils ont des pirogues à balancier qui font tout au plus 18 pouces de large sur 2 pieds de profondeur. Ils ont tous au moins 6 pieds et des cheveux noirs et crépus. Il y a beaucoup de requins sur la rade, cela ne donne pas bien envie de se baigner".

4. Archipel des Touamotou (janvier 1855) :

"1er janvier..., nous traversons l'archipel des Pomotous ou Archipel Dangereux qui est bien nommé à cause de la grande quantité d'île(s) qui sont toutes basses. Elles ne sont pas habitées

mais nous les avons longées à peu près à une demi-lieue de distance. Dans trois heures qu'(a) duré la traversée nous en avons vu plus de 80 et nous étions à peu près à 60 lieues de Tahiti".

5. Tahiti (septembre 1855) :

"L'entrée de Papeete est très difficile, on ne voit que corail de tous les côtés mais on est mouillé près de terre. L'île de Tahiti a une belle apparence par sa verdure, les oranges y sont excellentes ainsi que les goyaves. Les naturels sont très doux et très affables. On nous a envoyé à terre tous les quatre jours ce qui nous a fait bien du bien. Nous avons été voir les Canaques, ils nous ont fait bon accueil. Ils ne vivent que de bananes et de mayoré, espèce d'arbre à pain. Mais ils sont friands de vin et d'eau-de-vie. Ils ne travaillent que pour boire. Mais ils leur est défendu d'entrer dans une boutique, ni de leur vendre de l'eau de vie ; le marchand qui serait pris à leur en vendre paierait 300 francs d'amende.

"L'arsenal de Farenté (Faré-uté) est très petit, il y a une cale où l'on peut monter les navires mais cela n'est pas conséquent. Le fort de l'Uranie que l'on trouve à tribord en entrant est assez bien entretenu.

"Non loin de là est le cimetière où l'on enterre les soldats et les matelots. Il y a une colonne d'élévation en mémoire de ceux qui sont morts en combattant, leurs noms sont écrits sur le bronze. Il n'y a pas beaucoup de soldats d'infanterie de marine : il y a deux compagnies. Le reste ce sont des indigènes ; ils ont leur caserne du côté du fort de l'Uranie. La police se fait par les naturels appelés Mutoi. Ils sont très brutes, ils vous mettent au violon pour peu de chose.

"La maison du gouverneur est très jolie, celle de la reine Pomaré est auprès (on sait comment elle s'opposa à l'établissement du protectorat français pour l'accepter en 1847). On avait commencé un théâtre mais on l'a laissé tomber en ruine ; il était très bien construit, c'était les soldats qui le faisaient, mais depuis qu'ils sont partis on n'y a pas travaillé. On bâtit un fort sur l'îlot qui est au milieu de la rade. Quand nous y sommes arrivés c'était les prisonniers russes qui travaillaient".

6. Kamtchatka (mai-juin 1855) et Alaska (juillet 1855) :

"Le 23 mai..., nous avons l'ordre d'aller dans la baie d'Awatcha... Le 30, nous entrons dans la baie... ; le 31... à midi, nous sommes à l'entrée de Petropolowski (Petropavlosk)... Le Kamtchatka est une bien triste contrée : au mois de juin, la terre est encore couverte de neige, on ne peut pas voir de terre plus aride et plus triste. Il y a de très hautes montagnes qui sont couvertes de neiges éternelles. La baie d'Awatka est très grande et vers le milieu de la baie on trouve Petropoloki. La passe pour entrer est très étroite. Si cette baie avait appartenu aux Français, il aurait été impossible, vu la commodité qu'il y aurait eu, pour y contenir des fortifications ; mais quand on a doublé la passe, qui a à peu près 3 à 4 mille de long, on se trouve dans une grande baie et dans le fond est la ville. Au fond de la baie, l'on aperçoit une haute montagne qui a un volcan qui est très apparent et qui est en irruption. Le soleil se lève à 2 h 1/2 et se couche à 10 h et y fait jour jusqu'à 11 h, mais il y fait très froid". Quant à Sitka (terre russe avant la cession aux Etats-Unis en 1867) : "Les habitants qui y sont souffrent la faim".

7. San Francisco (mars-mai 1856) :

"Le 25 (?) mai, une insurrection (en pleine fièvre de l'or) se forme à San-Francisco..., les gens de bien veulent que la justice s'accomplisse comme dans tous les pays civilisés. Car au moment où j'écris ces lignes, la justice n'est qu'un vain nom : pour de l'argent l'on peut tuer un homme. Mais le règne du mal est passé". Devant l'anarchie, un "Comité de vigilance" vient d'être créé réunissant Français, Anglais, Américains et Allemands au nombre de 26 qui commande à "6 Compagnies de gardes nationales (ayant) destitué le gouverneur et le Marshall". Le comité s'empare de la prison "où il y avait des hommes qui, avec l'autre gouvernement, se croyaient à l'abri de toute poursuite vu qu'ils avaient donné des sommes immenses (15000 dollars) pour n'être pas pendus". Il met en jugement deux criminels qui étaient en prison il y a sept à huit mois et "qui se croyaient sauvés". Condamnés à mort sans appel possible, "ils ont été pendus dans la rue Montgomery à une fenêtre du deuxième étage". Il s'agissait de "deux Français, Casey et Cora" alors que "tous les citoyens étaient armés de fusils, sabres et revolvers et gardaient toutes les rues environnantes ; de plus, ils avaient deux pièces de

campagne chargés à mitraille". Trois ou quatre hommes "qui ont assassiné" doivent encore être pendus de façon aussi expéditive. On comprend aisément que "le commerce pendant ces derniers jours (ait été) tout à fait mort. Chaque habitant est dans la perturbation car, d'un jour à l'autre, on s'attend encore à une catastrophe... ces deux individus étaient chef d'un parti très nombreux formé... de la lie de toutes les nations. On leur a fait des funérailles magnifiques, les amis des défunts ont l'air de narguer le Comité... mais il faut espérer que les honnêtes gens triompheront de cette bande de bandits". L'escale de San Francisco avait cependant bien commencé pour l'*Alceste* : "Le commandant envoie l'équipage à terre tous les jours, on fait bon accueil à tous nos hommes. Le 1er avril, payé l'équipage et on continue à en envoyer à terre. Les sous-officiers de notre bord reçoivent une invitation des artistes français pour aller tous les dimanche au spectacle dont je profite, et les acteurs nous font un accueil charmant".

III. VIE QUOTIDIENNE

Hors ses impressions d'escale, l'anonyme de l'*Alceste* note scrupuleusement les événements troublant la vie, souvent monotone, à bord de la frégate. Certes, ce ne sont là que de petits faits pour la plupart, mais ils témoignent de ce qu'un rien devient parfois digne d'intérêt lors d'une longue campagne.

1. Divertissements à bord :

A l'occasion des longues traversées, toute apparition d'oiseaux ou de poissons est un événement : ainsi, à trois jours de Ténériffe, des poissons volants qui "vont d'une vitesse étonnante" ou près des îles du cap Vert "plusieurs oiseaux de mer gros comme un moineau, ventre rouge, dos gris et queue blanche, on les appelle des alcyons", ou encore, près de Rio, des damiers et des pétrels auxquels se joignent dans le détroit de Le Maire des albatros et des canards sauvages. Les tortues annoncent l'arrivée à Rio. Quant aux marsouins, vus en partant des Canaries, "un gabier de beaupré en pique un mais il était bientôt à bord que le harpon se détache". Même mésaventure aux îles du cap Vert avec "un requin le long du bord, il avait au moins 20 pieds et une gueule énorme, il suit le navire, nous lui jettons un morceau de viande avec un hameçon, il avale la viande, de la force qu'il avait il

casse la ligne mais il a notre hameçon dans le ventre".

Hormis les réceptions officielles à bord lors des escales sur lesquelles on reviendra, l'équipage de l'*Alceste* célèbre le 24 mai 1854, à Rio l'anniversaire de la naissance de la reine Victoria : "on pavoise la frégate, le pavillon anglais au grand mat, le pavillon français au mat d'artimon, nous tirons une salve de 21 coup de canon". Le record, toutefois, appartient à la naissance du fils de Napoléon III : fin mai 1858, "arrive courrier qui nous apprend (à San Francisco) que l'Impératrice est accouchée d'un garçon (né le 16 mars), (a) pavoisé et tiré trois salves de 21 coups de canon".

Ne sont oubliées ni la Sainte-Barbe (4 déc.) ni la Saint-Napoléon (15 août) que ce soit à Honolulu, à Callao ou à San Francisco, occasion d'une double ration et de l'achat de "deux moutons pour doner à l'équipage". Autre divertissement, le passage de la ligne que l'auteur rapporte donc longuement (8 mai 1854 par "beau temps presque calme") avec son cortège de musiciens, le père La Ligne, sa "dame avec leur petit", le prêtre, les diable et diabolins, meunier, ours et savoyard, perruquiers, Neptune enfin, récit conforme à la tradition : rasage de la barbe avec "un rasoir en bois qui a au moins 3 à 4 pieds de long" et "planche à bascule quand le malheureux tombe dans la grande baille où... les aides perruquiers vous jettent de l'eau en masse". La fête dure près de trois heures : "le produit de la quête était de deux cents quarante francs ; le soir, le commandant fait donner double ration".

De plus l'*Alceste*, à l'occasion de sa campagne, ne déroge pas à la règle du respect des traditions de la marine de guerre : "le 9 (avr. 1854 au large de Cherbourg), nous passons auprès d'un trois-mât hanovrien qui nous salue en amenant trois fois de suite son pavillon, nous lui rendons son salut", "à 10 h (1er août 1856 vers le Cap Horn), la vigie annonce un navire par Tribord devant, gouverné pour communiquer avec lui, à 2 h nous mettons en panne et nous donnons notre longitude (79° ouest) au navire anglais (*Olive Branches*)".

Remontant du Cap Horn à Valparaiso, mêmes échanges en juin 1854, l'*Alceste* croise un navire danois et lui donne la longitude.

On peut penser que les navires de l'Etat avaient des montres

plus fiables que les navires marchands, ce qui leur donnait plus d'exactitude dans le calcul de la longitude ; la latitude, elle, ne posait pas de gros problèmes (en 1762 John Harrison gagna le prix du Parlement britannique, décerné au savant qui donnerait une solution au problème de la longitude, avec sa montre marine n° 4 dont le retard, lors de son premier voyage à la Jamaïque, ne dépassa pas 5 secondes en deux mois, soit 1'5" en longitude).

Echange, donc, de bons procédés, n'excluant pas, parallèlement, une veille attentive : "Le 7 (mai 1854, vers Rio) à 2 h (14 h)..., un navire sous le vent, à 5 h on lui tire un coup de canon pour lui faire hisser ses couleurs. Il est longtemps sans les hisser, le commandant fait mettre un boulet dans le canon..., à la fin, il hisse le pavillon anglais..., répond qu'il s'appelle le *Gazibelanus* de Porsmouth. Le commandant croit que c'est un négrier mais il n'a pas l'ordre de faire la visite de ce navire". Surveillance encore : "Le 13 mai (1855, près des îles Aléoutiennes) à 6 h 40 du matin... deux navires en vue, assuré les basses voiles, largué les perroquets et mis le cap dessus, à 7 h 30 assuré le pavillon français d'un coup de canon. Les navires hissent le pavillon anglais, ce sont deux navires de guerre de l'escadre des Indes". N'oublions pas, tout de même, que l'inimitié franco-anglaise a toujours été présente dans la marine française.

Bien évidemment, ce sont les arrivées dans les ports étrangers ou la venue à bord de personnalités qui font l'objet de salut au canon : Rio, "nous saluons de 21 coup..., les commandants anglais, américains et brésiliens viennent à bord, nous saluons les pavillons... de 13 coup..., ils nous rendent coup pour coup", même cérémonial à Callao avec 13 coups pour l'amiral américain et 18 pour la visite du général Castilla, président de la République du Pérou, enfin à Papeete "fait un salut de 13 coup en quittant l'amiral". L'*Alceste*, pourrait-on croire, n'use donc de ses canons que pour saluer. Aucun combat ne vient, en effet, troubler sa campagne. Ses officiers n'oublient pas toutefois sa qualité de frégate ; ainsi en est-il à Callao en août 1854 : "Nous allons à l'île Saint-Laurent faire le tir au canon (trois jours), nous avons fait un beau tir".

2. Morts et tentative de suicide :

Durant vingt-neuf mois de voyage (la remontée de l'Atlantique

ne figure pas dans le récit), treize hommes trouvent la mort dont douze membres d'équipage et un passager : neuf très certainement de maladie, un par accident à bord, un après s'être saoulé, deux étant tombés à la mer. Au total, et à l'évidence pour ces derniers, sept morts en mer ont été jetés par-dessus bord, six furent enterrés à Callao ou à San Francisco. *L'Alceste* possède un service de santé en la personne du chirurgien major Quema et des docteurs Paumiés et Piébel. Cet "hôpital du bord" inspire quelques réflexions :

"C'est bien triste que d'être malade à bord d'un navire. Là, on connaît le prix des soins d'une mère. Vous êtes dans le faux pont où il règne une chaleur étouffante (écrit le 7 mai 1854 à la veille du passage de la ligne en route vers Rio de Janeiro), des personnes bien portants y seraient malades. Il y a certains navires où les médecins ne viennent vous voir qu'une fois par jour. Mais à notre bord, il faut le dire, nous avions des docteurs choisis pour la science et la complaisance ; ils venaient voir les malades sept, huit fois par jour. On les appelait à toutes les heures de nuit qu'ils étaient toujours prêts. Mais on a beau être bien, jamais on est si bien qu'à l'hôpital à terre. C'est à ce moment-là, quand l'on est malade, que personne ne vient vous voir, que l'on souffre, que l'on pense à sa famille et à son pays, que l'on regrette la France, pas un mot de consolation à votre dernier moment, pas la main d'un ami pour vous fermer les yeux, pas de prêtre pour vous donner les consolations de la religion. On meurt comme des chiens : sitôt mort, l'on ne fait pas seulement une prière pour vous, on vous coud dans un sac et l'on vous jette à l'eau. Ainsi, voilà la vie d'un matelot privé de tous plaisir du monde, ni repos. Et l'on dit que les matelots font des farces à terre. Je crois, que si l'on y mettait ceux qui nous blâment, qu'ils n'en feraient pas moins que nous car, quand on est quatre ans sans avoir de jouissance, que l'on est plus des hommes, quand l'on descend à terre, l'on est fait, l'on ne se connaît plus".

Il faut croire que la santé n'est cependant pas excellente à bord : "Le 25 (juillet 1855), porté tous nos malades à terre ; le 28, est mort du scorbut le nommé Petit-Bon ; le 4 août..., nous avons l'ordre de rester (à San Francisco) jusqu'à ce que nos malades soient rétablis". Il est vrai que *l'Alceste* revient du Kamtchatka. On comprend l'intérêt que représentait le ravitaillement en vivres frais, fruits notamment, au hasard des escales dans les îles du Pacifique. Retenons quelques

descriptions plus précises. L'un des hommes tombé à la mer, Lenfant de Dieppe, "un bien bon garçon", meurt le 5 mai 1854, "on lui jette la bouée de sauvetage mais malheureusement il ne savait pas nager, on amène la baleinière, on le cherche partout, il faut qu'en tombant il se soit cassé les reins car la mer était aussi lisse qu'un miroir, il a coulé comme un plomb. Le commandant en chef était bien peiné "alors que *l'Alceste* navigue entre les îles du cap Vert et Rio". L'autre, Victor..., maître d'hôtel du commandant, passe par un sabord le 3 novembre 1854 entre le Pérou et les îles Hawaï à 6 h 35 ; aussitôt "mis en panne et manoeuvré en conséquence, envoyé les deux balenières à sa recherche mais on ne l'a pas revu". A 8 h, le navire poursuit sa course ; ni l'un ni l'autre n'a eu la chance de Robert Henry, tombé à la mer le 12 mai 1855 (non loin des îles Aléoutiennes) "en venant de serrer la grand voile..., coupé la bouée de sauvetage et mis en panne et on sauve l'homme".

Quant au matelot Lefloch, le 5 juin 1854 "la mer était grosse, après coup de roulis il a tombé sur le pont, il s'est cassé deux côtes, depuis ce temps il n'a pas levé" et meurt six jours plus tard non loin du Cap Horn.

Enfin, alors que *l'Alceste* est en escale à Callao, le maître de timonerie Lefrançois qui "avait l'habitude de boire..., s'est soulé avec du tafia et dans deux heures il est mort" (4 août 1854). Funeste année, donc, que 1854 avec sept morts, deux seulement l'année suivante et quatre en 1856 pour huit mois de mer et d'escales avant de remonter l'Atlantique du Cap Horn à Brest.

La liste des morts aurait pu compter encore Péran, capitaine de la 146ème compagnie à bord (au total, quatre sont sur la frégate). *L'Alceste*, qui vient de relever les Malouines, pique sur le Cap Horn lorsque, le 26 juin 1854, a lieu une tentative de suicide : "On l'avait appelé à 9 h du matin, heure de son déjeuner. Il avait répondu mais il n'était pas venu". A 10 h 1/2, le docteur "avait monté sur une chaise et, en travers les barreaux qui sont au dessus de sa porte, il l'a vu baignant dans son sang". L'homme venait de se trancher "les artères des bras et de la jambe droite". Le docteur force la porte "mais il était déjà bien faible, il a ligaturé les bras et la jambe... mais on a beaucoup de peine à lui étancher le sang..., on est pas encore sûr de lui". Pourquoi "cet acte de folie" ? Péran, depuis quelques jours, "n'était pas

le même, on le voyait se promener seul et ne pas prendre part à la conversation de ses collègues. C'était un des meilleurs officier du bord et très doux pour les hommes. Cet accident a attristé beaucoup l'équipage".

3. Désertions et discipline :

La tentative de suicide de Péran est l'occasion d'évoquer le moral des hommes, leur état plus ou moins dépressif pour certains, incitant sinon à se suicider, du moins à désertir. L'une des raisons en est, peut-être, l'absence de lettres et l'éloignement des familles : "Le 1er juin (1854) nous partons (de Rio) pour Valparaiso, nous n'avons pas encore reçu de nouvelle de France ; nous en aurions reçu le 10 juin, jour qu'arrive le paquebot anglais mais nous n'en aurons qu'à Valparaiso (Cherbourg 7 avr. - Chili 15 juill.) ; nous voilà partis ; Dieu veuille que nous arrivions à bon port", ou encore "le 8 (septembre 1854 à Callao) arrive des lettres de France mais il y en a très peu, je m'attendais à en avoir mais j'ai été trompé dans mon attente ; je reçois une lettre le 1er octobre datée du 24 mai".

L'*Alceste* connaît quelques cas de désertion : une à Valparaiso en juillet 1854, deux à San Francisco en août 1855, dont celle du cuisinier du commandant, et quatre à Callao en décembre 1855, tout particulièrement celle "de Carpentier, quartier-maître, en enlevant le youyou et emmenant deux mousses avec lui ; il est arrêté le jour même à Lima et reconduit à bord où il est mis au cachot en attendant les ordres de l'Amiral". Les officiers devaient craindre, d'ailleurs, ces désertions à l'occasion de destinations lointaines, telle celle de Pétropavlosk : le 15 août 1855, en route vers Tahiti depuis San Francisco, "notre commandant nous remercie de notre bon vouloir et de n'avoir pas déserté quand nous avons partis par le Kamtchatka".

La brutalité au sein de l'équipage, exceptionnelle, il est vrai, implique le 15 juillet 1854 la réunion, à Valparaiso, du "Conseil de Justice (qui) condamne le nommé Péniguel, quartier-maître de manoeuvre, à vingt jours de cachot double boulet et à un an sans avoir d'avancement et trois mois à la basse paye de son grade pour avoir frappé avec une brutalité sans pareille le nommé Fontaine, quartier maître canonnier", sanction moindre, et pour cause, que celle retenue au Kamtchatka en juin 1855 par les Anglais et appliquée à un soldat

ayant "tué son capitaine à bord de la corvette la *Dido*". Le conseil tenu sur la *Présidente* "dure deux jours et il est condamné à être pendu. Le 7 à 8 h du matin, au moment de hisser le pavillon national, la corvette *Dido* tire un coup de canon et hisse le pavillon de justice au mât de misaine et en même temps on pend ce malheureux à la vergue de misaine. Toutes les embarcations de tous les navires vont y assister. Le corps est resté pendu pendant 1 h 1/2. Je n'avais jamais vu pendre et c'est une mort bien cruelle".

Quant au vol à bord, tout aussi exceptionnel sur l'*Alceste*, il entraîne pour un commis aux vivres (à San Francisco en nov. 1855) un mois de cachot, d'être "débarqué et renvoyé en France comme incapable de servir sur aucun bâtiment de l'Etat".

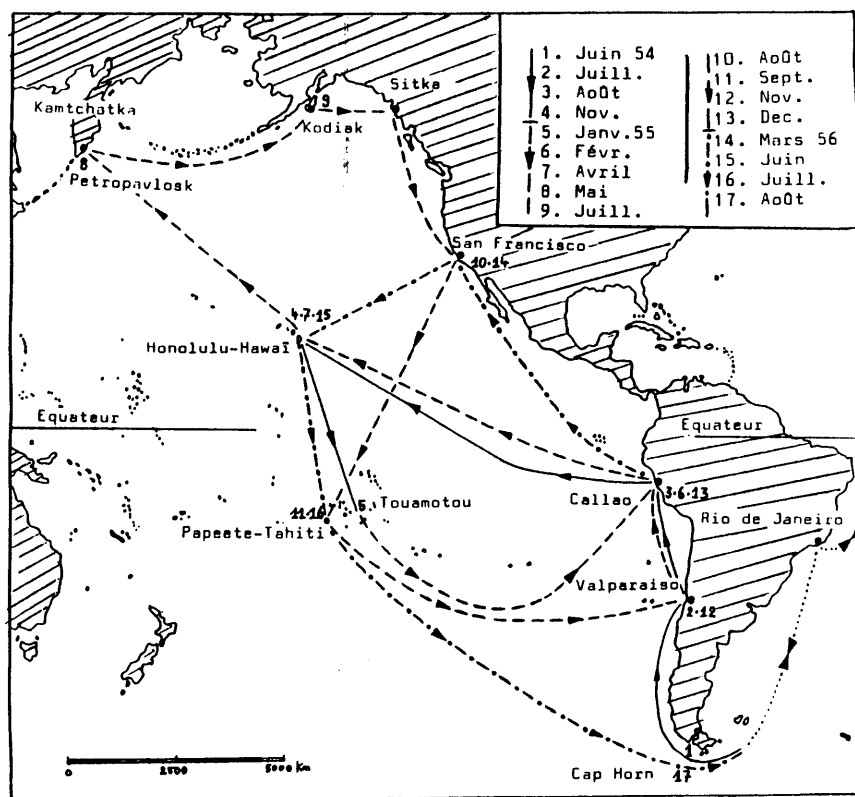
Si l'histoire de l'*Alceste* et de cette campagne ne retint pas l'attention des spécialistes, sans doute est-ce parce qu'elle est, pour partie, liée à l'expédition de 1855 au Kamtchatka, une affaire anglaise conduite en l'absence de l'amiral français contre une ville vide de toute âme, abandonnée par les Russes. "A vaincre sans péril on triomphe sans gloire", dit l'adage. La France pouvait se permettre, sinon se dépêcher, d'oublier tout cela.

Quoiqu'il en soit, et à travers ce récit anonyme, il faut remarquer, à l'instant où la voile vit ses dernières années, que, par un important nombre d'unités croisant sans cesse, la France du jeune Second Empire maintient fermement sa présence sur un Pacifique parsemé d'îles et d'archipels, objet de convoitises feutrées ou avouées. Alors que les officiers tracent encore leurs routes sur des relevés datant pour certains de Cook, La Pérouse ou Bougainville, on peut également noter la durée et les distances que peuvent exiger de telles campagnes : près de trois ans dont deux à la mer, environ quatre fois le tour du monde à 10 km/h par tout temps et à travers des zones délicates, la Polynésie et le Pacifique nord notamment. Enfin, le marin est plus qu'un simple navigateur soucieux du sextant, du chronomètre et de la manoeuvre ; il sait devenir, même indirectement, par ses notes, ethnographe et géographe, sinon officier de renseignement à l'occasion des traversées et des escales. C'est ainsi qu'un modeste manuscrit peut éclairer à plus d'un titre une partie de

l'histoire maritime quand bien même son auteur n'est en rien mêlé à la stratégie politique ou navale de ce milieu du XIXe siècle.

A.D. et J.-P.J.

Campagne de l'Alaska
1854 - 1856



NOTES

1. Cahier format 30 cm x 20 cm d'une écriture rédigé du 7 avril 1854 au 11 août 1856 et terminé par une table port à port assortie des distances approximativement parcourues.

2. Exemples : "Gouverné le 18 (oct. 1854) à l'OSO jusqu'au 25. A 4 h du soir, changé de route étant par 10° 03' de latitude Sud et par 106° 15' de longitude Ouest, et gouverné au NO 1/4 N. Le 30, à midi, étant par 0° 09' de latitude N et 121° de longitude Ouest, changé de route et gouverné au N1/4 NO", ou encore, lors de l'arrivée à San Francisco (8 mars 1856) : "à 1 h, nous prenons le pilote... à 2 h 25 cargué et serré partout, mouillé Tb par 8 brasses fond vaseux, filé 36 brasses de chaîne".

3. Tout recoupement afin de déterminer l'auteur du manuscrit est interdit par la destruction, lors de la Seconde guerre mondiale, des rôles d'équipage (serv. Histor. Marine, Cherbourg). Certes, le fonds Marine des Archives Nationales possède les Registres annuels des mouvements 1854-56, sous-série BB5/48-50, ainsi que les Lettres et rapports des commandants successifs de la Division navale du Pacifique 1853-57, sous-série BB4/702. Mais le Dossier de la frégate *Alceste*, ibid., BB4/708 et 737, ne concerne que 1854 et 1856. C'est à ce titre que prend toute son importance le manuscrit étudié, notamment pour ce qui concerne l'expédition du Kamtchatka en 1855.

4. Les renseignements concernant les distances, la durée et la description du navire sont déduits de l'Etat général du service effectif de M. Vialetes d'Aignan, Min Défense, Arch. La Marine nationale ne possédant aucune unité du nom de la frégate, l'*Alceste* n'a donc pas donné lieu aux rubriques du C.A. Frémy "Noms de nos bâtiments", *Rev. Marine*, pas plus qu'elle n'est évoquée dans l'ouvrage des C.A. Frémy et C.V. Basili, *Des Noms sur la mer*, ACORAM, Paris, 1990.

5. Les deux amiraux français font l'objet de rubriques dans le *Dictionnaire des marins français* d'E. Taillemite mais celle consacrée à Février-Despointes évoque seulement, et par définition, la première expédition malheureuse de 1854 ; quant à celle relative à Fourichon, six lignes résument l'expédition de 1855. Pour ce qui

concerne les études spécifiques, l'ouvrage de référence est celui du L.V. Erulin, *Guerre de Crimée (1854-1855) - Opération dans le Pacifique - Campagne du Kamtchatka et des Bouches de l'Amour*, (Ecole de Guerre navale), 1933-34, 50 p. dactyl. et cartes, qui réserve les seules pages 34-36 à l'expédition de 1855. Se greffent à celui-ci, divers récents articles, succincts ou parfois discutables, à l'évocation de cette dernière : P. Rouyer, "Chronique du passé, 1854-1856", *La Revue maritime*, n° 104 (1954) et n° 116 (1955) ; J. Watelet, "La France attaque le Kamtchatka", *Historama*, avr. 1987, pp. 34-39 et P. Ladrangé, "La Guerre de Crimée vue du Pacifique (1854-1856)", *Cols Bleus*, n° 1992, 11 juin 1988, pp. 10-13.

PIECE ANNEXE

RAPPEL HISTORIQUE (d'après le mémoire du L.V. Erulin, cf. note n° 5).

La guerre de Crimée mit aux prises, d'une part, la Russie, de l'autre, la France et l'Angleterre alliées à la Turquie.

Les principales opérations navales se déroulèrent dans les mers d'Europe : mer Noire, Baltique et Blanche. Si elles n'ont pas influencé l'issue de la guerre, elles ne sont pas sans intérêt militaire. La zone d'action est très vaste et les distances y sont considérables (du Chili au Kamtchatka, près de 10.000 miles) ; par ailleurs, à cette époque le réseau de câble est inexistant, la T.S.F. n'existe pas, les canaux de Suez et de Panama sont à l'état de projet et les liaisons très longues, deux mois entre Saint Pétersbourg et la mer d'Okotsk et un mois entre l'Europe et Colon (port sur le Pacifique de l'isthme de Panama).

1. Situation politique et économique en 1854 :

En 1854, la situation politique des territoires de la côte américaine du Pacifique est encore assez trouble.

Il s'est écoulé de trente à quarante ans depuis que les diverses colonies espagnoles d'Amérique se sont rendues indépendantes. Elles

ont déjà à peu près constitué les Etats qui existent à l'heure actuelle : Chili, Pérou, Equateur, Colombie, Mexique. Bien qu'encore instables géographiquement et politiquement, ces Etats font un commerce maritime important par les ports de Valparaiso, Callao, Panama.

Dans la partie septentrionale, il y a seulement huit ans que les Etats-Unis ont enlevé au Mexique la Californie où règnera, en 1849, la fièvre de l'or. San Francisco n'a que quelques années d'existence et compte 60.000 habitants dont 10.000 Français.

Plus au Nord, le 49ème parallèle marque la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, régions peu peuplées ; les Anglais ont quelques établissements dans l'île de Vancouver. Plus au Nord encore, l'Alaska et les Aléoutiennes sont russes depuis la fin du XVIIIe - début du XIXe siècle. Le commerce des peaux est réalisé par une compagnie russo-américaine créée à la fin du XVIIIe dont le port principal est Sitka, dans l'île Baranof.

Sur les côtes d'Asie, la poussée russe vers le Sud et l'eau libre se fait sentir contre le Japon dans les îles Kouriles et Sakhaline, contre la Chine en s'établissant à partir de 1852 à l'embouchure du fleuve Amour. L'activité économique de ces régions réside dans le commerce des peaux et la pêche à la baleine.

En Chine, l'Angleterre s'est emparée de Hong-Kong en face du vieil établissement portugais de Macao depuis 1842. Rien n'existe encore de ce qui sera l'Indochine française.

Le Japon est fermé à l'influence extérieure mais l'année 1854 est celle de l'expédition américaine du commodore Perry et des démonstrations navales anglaise et russe pour essayer de conclure des traités commerciaux.

Dans le reste du Pacifique, depuis le XVIe, les Espagnols sont aux Philippines, les Hollandais aux îles de la Sonde.

Les Anglais tiennent Singapour, sont installés en Australie depuis la fin du XVIIIe et en Nouvelle-Zélande depuis quinze ans. La France est maîtresse de Tahiti et des îles Marquises et, depuis 1853, de la Nouvelle-Calédonie, gagnant de vitesse l'Angleterre.

Les îles Sandwich sont encore indépendantes mais sont visées par les Etats-Unis, visées que l'Angleterre et la France cherchent à contrecarrer.

Les intérêts économiques et politiques sont donc assez importants pour les Français et les Anglais. De plus, la situation troublée dans laquelle se trouvent les divers Etats de la côte américaine nécessite souvent des démonstrations militaires. Enfin, les traités en cours de conclusion avec le Japon seront loin d'être étrangers aux préoccupations des belligérants, Russes et Anglais surtout.

Les intérêts russes sont nombreux et fragiles, mais sont protégés par les notions peu précises que possédaient les Franco-Anglais sur l'hydrographie des régions nord. Quant à leurs intérêts économiques, ils seront protégés par une convention selon laquelle les Russes et les Anglais ne porteront aucune atteinte aux intérêts des compagnies russo-américaines et de la compagnie anglaise de la baie d'Hudson.

2. La guerre dans le Pacifique :

Avant même le début des hostilités, les Russes regroupent leurs forces navales dans le Nord. Pendant toute la guerre, ils chercheront à éviter les combats en se cachant dans des parages comme les bouches du fleuve Amour qu'ils connaissent bien mieux que les alliés.

En face de l'attitude défensive des Russes, la stratégie alliée se donne comme but la recherche des forces navales adverses, ainsi que la destruction des ports et des établissements ennemis.

La supériorité d'ensemble des alliés est très grande, mais les forces sont réparties entre quatre chefs :

- la division navale de l'océan Pacifique (amiral Febvrier-Despointes) avec une frégate de 60 canons, une corvette de 28 canons, un brick de 28 canons plus l'*Alceste* qui arrive en renfort de France avec 52 canons auxquels s'ajoutent, dépendant des établissements d'Océanie, une corvette de 32 canons, une corvette à vapeur de 6 canons et un aviso à vapeur de 4 canons.

- la division de la Réunion et de l'Indochine (amiral Laguerre) avec une frégate de 44 canons, une corvette de 30 canons, une corvette à vapeur de 6 canons plus une frégate qui arrive de France avec 50 canons.

- l'escadre anglaise des côtes américaines (amiral Price) forte de 6 unités portant 174 canons.

- l'escadre anglaise des Indes (amiral Sir Stirling) forte de 11 unités portant 180 canons.

Quant aux Russes, sous les ordres de l'amiral Poutiatine, ils ne disposent que de 4 unités portant 110 canons auxquelles il faut ajouter deux frégates arrivant d'Europe et portant 99 canons.

A noter que la nature et le climat travaillent pour les Russes.

Les alliés ne disposeront que de quelques mois par an pour effectuer leurs opérations.

En 1854, la nouvelle de la déclaration de guerre n'est pas connue avant le mois de juin ; l'amiral Stirling ne veut pas s'éloigner de Hong-Kong qu'il protège. Shangaï s'agite beaucoup et l'amiral a une mission diplomatique à effectuer au Japon. Il est ensuite trop tard pour rechercher les Russes.

L'amiral Laguerre désire entreprendre une opération mais ses forces sont trop dispersées. Seul, il ne peut donc rien faire, d'autant qu'un accident de navigation et les agitations de Shangaï lui imposent de protéger la concession française.

Le 8 mai 1854 les amiraux Febvrier-Despointes et Price sont à Callao. Les instructions françaises sont assez vagues, indiquant comme objectif éventuel les possessions russes du Pacifique nord. Elles prescrivent néanmoins de protéger le commerce et envisagent la possibilité d'une concentration des forces françaises du Pacifique oriental avec les forces de Chine, concentration dont l'opportunité est laissée à l'appréciation des amiraux. Les ordres demandent d'adopter une attitude offensive à l'égard des forces navales ennemies et insistent tout particulièrement sur l'étroite union dans laquelle les

escadres française et anglaise doivent mener les opérations. Les instructions anglaises sont analogues à celles reçues par le commandant français.

Les renseignements dont les alliés disposent sur les Russes sont imprécis et donnent à penser que ceux-ci ont concentré leur force navale au nord des îles Sandwich ; par ailleurs, le bruit court que les Russes vont armer des corsaires.

Après un regroupement des forces aux Marquises, l'escadre alliée se dirige vers Honolulu où elle arrive le 15 juillet. Pas de Russes, seule la frégate *Diana* a été vue quinze jours auparavant. Les amiraux décident de se rendre au Kamtchatka pour permettre aux baleiniers français et anglais de ne pas être inquiétés et pour tenter une attaque de vive force contre Pétropavlovsk et contre la division russe qu'ils comptaient trouver mouillée à Awatcha. L'escadre quitte Honolulu le 25 juillet 1854 sans attendre l'*Alceste*.

Les opérations commencent le 30 août après accord et mise au point d'un plan d'attaque entre les deux amiraux et les commandants de l'escadre. Ce même jour, l'amiral Price se suicide sans raison apparente. L'opération reprend le 31 avec peu de résultat. Une erreur nautique qui fit subir à la *Forte* de grosses avaries (par chance les Russes n'en ont pas profité) et une inexécution des instructions de l'amiral par les navires anglais mirent en évidence la mésentente entre les deux forces alliées. Le constat d'échec aboutit à l'évacuation du site pour prendre quelques jours de repos en baie d'Awatcha. Le 2 septembre, le commodore Nicholson propose un débarquement à l'amiral. Après un échange de lettres assez aigres, le commodore laisse nettement entendre que le manque d'audace de l'amiral compromet l'honneur des pavillons alliés. Finalement l'amiral cède, le débarquement a lieu le 4 septembre au matin et, quelques heures après, tout le monde rembarque. Résultat : 80 morts et 150 blessés. Cette opération, mal préparée sur des renseignements incertains, n'avait que peu de chance de réussir.

L'escadre quitte le site pour la Californie. Après avoir pris deux navires russes qui se présentaient dans le goulet, les Français se dirigent vers San Francisco et les Anglais vers Vancouver. La guerre est finie pour 1854. L'amiral envoie ses rapports, exprime ses besoins

en hommes et en matériel, et expose ses desseins pour 1855 ; mais il est épuisé par la campagne qu'il vient de faire et par les déceptions qu'elle lui a apportées. Le 10 décembre, il demande à être relevé de son commandement à cause de son état de santé et autorisé à rallier la France avec sa frégate. Il mourra en mars 1855.

Le 27 novembre 1854, le ministre avait écrit à l'amiral en regrettant sa faiblesse face au commodore anglais et le rappelle en France après lui avoir désigné comme successeur l'amiral Fourichon.

Pour 1855, les instructions françaises et anglaises aux quatre escadres sont strictes : pas de débarquement ni d'opération risqués. En revanche, une plus grande collaboration en zone opérationnelle est recommandée. Les Russes évacuent Pétropavlovsk le 17 avril 1855 et, malgré un raz de marée qui coule la frégate *Diana*, malgré les Anglais de l'escadre d'Extrême-Orient, sans parler des bancs qui encombrant les bouches du fleuve Amour, ils mettent le gros de leurs forces à l'abri sur ce fleuve.

La deuxième opération n'appelle rien de plus que le récit de l'anonyme de l'*Alceste* exposé précédemment.

L'été 1855 amène des opérations en Manche de Tartarie effectuées par une force franco-anglaise. Les Russes sont les seuls à connaître le passage à travers les bancs du Nord : bien que les fonds soient inférieurs à 4 m et nécessitent l'allègement des navires par des moyens terrestres, ils parviennent au fleuve Amour.

L'amiral Stirling ne croit pas au passage par le Sud. Il envoie une faible flotte au Nord, qui trouve les Russes, en effet, mais ne peut les combattre, ce qui leur permet de se dérober à l'occasion de pluies et de brumes.

Les Français jouent si bien de malchance (dysenterie, échouage, scorbut) que le commandant de Montravel (en attente de la venue de l'amiral Guérin) se retrouve avec un seul navire opérationnel. L'idée de Montravel était de remonter la Manche de Tartarie pour trouver le passage, mais avec un seul navire, il suit l'amiral anglais par le Nord en contournant l'île Sakhaline.

La saison avance et les opérations diplomatiques avec le Japon mobilisent les flottes en les tenant en réserve. Finalement, Montravel et le commodore Elliot veulent revenir par le Sud et attaquer les Russes sur l'Amour, mais ils reçoivent des ordres différents et se retrouvent eux aussi au Japon.

En 1856, la paix semble toute proche et aucune opération n'est envisagée. La paix est signée le 30 mars. Seul le commodore Elliot sur le *Baracouta* continue d'explorer la Manche de Tartarie.

A PROPOS DE :

L'ARCHIVO GENERAL DE INDIAS ET L'HISTOIRE MARITIME

Les historiens en France connaissent l'Archivo Général de Indias (archives générales des Indes) presque exclusivement par le travail monumental d'Huguette et Pierre Chaunu : *Séville et l'Atlantique*. Pourtant, l'AGI, avec ses 40.000 legajos (cartons) allant de la fin du XVe à la première moitié du XIXe siècle, est la véritable mémoire de l'histoire coloniale et maritime américaine de la Floride à la Terre de Feu.

Dans la salle de consultation s'y côtoient la population traditionnelle des chercheurs de trésors (et son cortège de "copiadores" de documents) et de jeunes chercheurs espagnols de plus en plus nombreux, surtout à l'approche du cinq-centième anniversaire de la découverte de l'Amérique.

Depuis une dizaine d'année, des travaux de qualité sont publiés mettant largement à contribution les fonds de l'AGI. J'en présenterai deux qui peuvent à divers titres intéresser les membres de la Commission française d'Histoire maritime. Le premier aura trait plus particulièrement à l'archéologie sous-marine, le second à l'histoire maritime et coloniale :

1^o) Castro, Javier de : *La recuperacion de pecios en la carrera de las Indias*, Barcelona 1990 (n° 8 des "quaderns del departament de geografia i historia de l'Estudi General de Lleida Universitat de Barcelona", 109 pages dont 25 de gravures et dessins.

Javier de Castro développe le thème de la récupération des richesses perdues par naufrage dans la "carrera de las Indias", c'est-à-dire ce flux de marchandises qui s'établira pendant trois siècles entre l'Espagne et l'Amérique et qui était contrôlé par la Casa de la contratacion de Séville, puis dans les dernières années par le consulado à Cadix. Il étudie tout d'abord à partir d'exemples les deux types d'intervention couramment pratiqués à l'époque. D'un côté l'intervention étatique par l'intermédiaire du gouverneur dans le

ressort duquel le naufrage avait eu lieu et qui expédiait sur place une expédition de secours avec les plongeurs pour récupérer les survivants et le plus possible de la cargaison, de l'artillerie et des appareils du bâtiment avant que l'épave ne soit ensablée.

De l'autre, les interventions de véritables entreprises privées de récupération qui se faisaient délivrer des contrats de concession avant de partir à la recherche et à l'exploitation des bâtiments naufragés.

L'importance économique des cargaisons à récupérer a suscité dès le début du XVI^e siècle une foule d'inventions ayant pour but de faciliter la pénétration de l'homme sous l'eau. Dans la seconde partie de l'ouvrage, l'auteur analyse un certain nombre de ces inventions plus particulièrement destinées à la récupération de ces richesses.

Le petit ouvrage de Javier de Castro a pour le moins deux mérites : tout d'abord, il aborde un thème qui était en partie inédit jusqu'à présent, mais surtout, il nous montre que contrairement à une idée répandue, nos ancêtres (disons d'avant l'apparition du scaphandrier pieds lourds au XIX^e siècle) ne furent pas si démunis qu'on le pensait en cas de naufrage, et qu'il faut considérer qu'en dehors de circonstances particulières (forte sédimentation recouvrant l'épave rapidement, absence d'amers pour la navigation au XVI^e siècle, absence totale de survivants, grand éloignement par rapport aux routes empruntées, circonstances politiques...), tous les bâtiments ayant naufragé à moins de 15 à 20 mètres de profondeur furent en partie sauvés.

Quelques exemples récents d'expéditions montées à grands frais et qui réussirent à localiser les bâtiments recherchés mais les trouvèrent complètement vidés de leur cargaison et de leur armement pourraient fort bien illustrer cette règle de bon sens !

2°) Perez-Maillaina Bueno, Pablo E. et Torres Ramirez, Bibliano : *La Armada del mar del Sur*, Sévilla 1987, 363 pages plus 7 pages de cartes et graphiques et 8 pages de gravures.

En s'appuyant ici encore sur l'Archivo General de Indias, c'est le riche fonds "Lima" qui est mis à contribution. Les auteurs retracent

depuis ses débuts à la fin des années 1570, après l'attaque de Drake (longtemps les autorités péruviennes considérèrent tout système de défense naval comme superflu du fait de l'éloignement des routes habituelles de navigation et par le difficile passage au sud du continent), et jusqu'à sa disparition dans la première partie du XVIII^e siècle, l'histoire de cette "Armada del mal del sur" (littéralement l'escadre de la mer du sud).

Cette armada remplissait deux fonctions : tout d'abord la protection du riche convoi qui transportait l'argent des mines de Potosi vers la foire de Portobelo au Panama, de l'autre la sécurité des côtes.

Les auteurs ont consacré une véritable monographie solidement documentée à cette escadre puisque y sont abordés minutieusement et dans une perspective historique tous les aspects : l'organisation, les équipages, les bâtiments, le financement. Dans la dernière partie de l'ouvrage, ils dressent un bilan de l'action de cette armada qui semble avoir rempli son rôle avec succès malgré tout, alors que l'on s'empressait bien souvent de la désarmer dès que des apparitions ennemies avaient cessé depuis quelques mois !

Paradoxe situation que celle du Pérou, principal pourvoyeur de la richesse de l'empire, et qui, faute de moyens, n'eut droit pour défendre ses côtes qu'à une modeste flotte souvent désarmée !

Jean-Pierre Moreau

LES JOURNEES D'HISTOIRE ET D'ARCHEOLOGIE MARITIMES DE ROCHEFORT

Du lundi 13 au vendredi 17 mai 1991, le Laboratoire d'Histoire maritime de la Sorbonne - unité associée du CNRS dirigée par le Professeur Jean Meyer - a organisé, avec le concours de la Ville de Rochefort et du Musée de la Marine de Paris, établissement public national installé au Palais de Chaillot et dirigé par l'Amiral Bellec, une semaine complète d'études d'histoire et d'archéologie maritimes. Cette première manifestation s'est déroulée à Rochefort en même temps qu'une seconde, organisée par le Centre d'Etudes et de Recherches sur les Migrations Atlantiques, présidé par M. Jean Garidou, Professeur au lycée de Rochefort et Conseiller municipal.

Mme Martine Acerra, ingénieur au CNRS et vice-présidente du CERMA, et M. Jean Boudriot, pour l'organisation scientifique et matérielle de ces Journées, ont reçu localement de multiples soutiens, fruits d'une décennie de travaux rochefortais : celui des élus tout d'abord, et plus particulièrement de M. Jean-Louis Frot, maire d'une ville à laquelle il ne cesse de rendre sa splendeur passée ; celui de M. Marc Fardet, Conservateur du Service historique de la Marine, dirigé par l'Amiral Kessler ; celui de M. Dangel, Conservateur du musée de la Marine, installé dans l'ancien hôtel de Cheusses qui abrita Tourville il y a trois cents ans ; celui du Médecin Général Inspecteur Pierre Niaussat, Conservateur de la Bibliothèque de l'Ecole de médecine navale, la plus importante de France ; et celui de Mlle Bault, Conservateur du musée municipal de Rochefort.

Réussies, de l'avis unanime, ces Journées le furent. Au plan culturel et artistique, scientifique et archivistique, pédagogique et interdisciplinaire, ce colloque fut un triple succès.

Au plan culturel et artistique, un public aussi nombreux, 142 participants, et varié ne pouvait qu'être désireux de découvrir (ou de revoir) les ressources multiples du pays de Charente. Mlle Fiquet, Mme Joubert, Mme Portmann ont donc mis leur compétence au service des congressistes lors de la visite de Brouage. Les fortifications de d'Argencourt, les remparts, l'église de la cité de Champlain et sa figure de proue, remarquée par l'un des congressistes (le sculpteur

bordelais Pierre-Lucien Nègre), ont contribué à faire de ce colloque plus qu'une "rencontre" rochefortaise, mais une manifestation véritablement régionale, encore renforcée par l'accueil réservé par M. Jean Cochard, maire de l'île d'Aix, la visite du musée Napoléon, la descente puis la remontée de la Charente, commentée par M. Camille Gabet.

En effet, la visite de sites intra muros et extra muros occupa l'après-midi de ces Journées qui commençaient, tôt le matin, par un cycle de conférences à l'auditorium du Palais des Congrès de Rochefort. Deux exposés remarquablement illustrés de diapositives de grande qualité, Jean Boudriot, à travers Joseph Vernet, et Martine Acerra, grâce à des documents présentés ici pour la première fois et réservés à la publication de sa très prochaine thèse, ont présenté le port et l'arsenal. Mais derrière la beauté architecturale, derrière les couleurs de croquis colbertiens ou des peintures de Vernet, le port cache mal ses défauts. La vase qui nuit à la Charente, les fièvres putrides qui firent de Rochefort le malheureux "tombeau de la Marine" sont présentées tour à tour par Pierre Lamy et le Médecin Général Inspecteur Pierre Niaussat. Pourtant, la Charente fut attractive dès le Moyen Age. Eric Rieth expose la batellerie médiévale puis présente, sur le terrain, les sites archéologiques médiévaux. De plus, malgré ses inconvénients, tardivement perçus, Rochefort fut ville de pointe au plan technique : René Burlet captive son auditoire en contant l'incroyable construction ponantaise de galères levantines en ces lieux ; Jacques Gay illustre à son tour deux "départements" déjà industriels au sein de l'arsenal : la corderie et la fonderie. Si Alain Guillerme déconcerte un instant son public par l'agilité acrobatique qui lui fait volontairement cultiver paradoxes et anachronismes sur l'échelle des Temps, André Zysberg séduit par la précision habituelle de ses analyses informatiques, mais dans un domaine qui ne lui était pas jusqu'alors familier : celui de la pêche et du commerce maritime sur les côtes de Poitou, d'Aunis et de Saintonge, à partir d'une grande enquête colbertienne de 1664. Avant de laisser la parole à Jean Meyer, pour des conclusions novatrices et talentueuses, il nous restait à ramener tout le monde "au port", en retraçant l'existence de Rochefort à travers ceux qui l'immortalisèrent et dont le souvenir perdure jusqu'à aujourd'hui : d'Amblimont, le fondateur de l'Hôtel de Ville, La Galissonnière, Mac Némara ou La Touche-Tréville...

Onze conférences, dix conférenciers, quatre guides, quatre conservateurs d'archives, de musées et de bibliothèques furent relayés par les sept conférenciers invités par le CERMA. Tous les soirs, en la Corderie royale, en présence de l'Amiral préfet maritime, des Amiraux Dupont, Chatelle, Kessler et Bellec et de M. Chesné, directeur du centre international de la mer, ils ont amené les congressistes sur d'autres rivages : Etienne Taillemite, Inspecteur général honoraire des Archives de France, dans l'Atlantique, à travers les guerres du XVIIIe siècle : le Professeur Jean Tarrade, de l'Université de Poitiers, et Mme Raymonde Litalien, sur les côtes d'Amérique du Nord, comme le commandant Gilbert Bodinier, du Service historique des Armées, à Vincennes. Mme le Professeur Josette Pontet et le Professeur Paul Butel, tous deux de l'Université de Bordeaux III, brossaient quant à eux les rapports entre Guerre et Commerce au XVIIIe siècle, à partir de Bayonne, dans le premier cas, de Bordeaux, dans le second. Le vendredi 17 mai, à 21 heures, après avoir présenté à 17 heures les conclusions du colloque organisé par son laboratoire et le musée de la Marine, Jean Meyer, en nocturne, fit les conclusions du colloque organisé par le CERMA. En une synthèse aussi brillante que la précédente, il dressa le bilan des relations commerciales entre la France et les Amériques du XVIe siècle à la Révolution française en insistant sur le rôle fondamental que joua le sucre dans ces échanges.

Pédagogique enfin, cette manifestation le fut à double titre. Tout d'abord, parce que le Rectorat de Poitiers, à l'initiative de Jean Garidou, a voulu faire bénéficier 25 professeurs d'histoire et géographie du haut niveau scientifique de ces Journées, en leur offrant un stage de formation académique dans le cadre même du colloque, démarche particulièrement heureuse. Pédagogique encore, dans la mesure où rien de ce qui a été dit et montré ici ne sera perdu et c'est là un autre point particulièrement positif. Les Actes en effet seront publiés dès fin 1991, en deux volumes, grâce à l'Université francophone d'été et à une subvention du Conseil général de la Charente maritime.

Cette manifestation, sous le double sceau de la Guerre et du Commerce, aussi belle qu'elle fût, ne demeurera-t-elle pas néanmoins comme un coup d'épée dans l'eau ? Assurément non. Le Laboratoire d'Histoire maritime et le musée de la Marine ont déjà inscrit au

programme de leurs activités de 1992, une prochaine manifestation "L'invention du vaisseau de ligne au XVIIe siècle". Conférenciers français et britanniques se retrouveront l'an prochain dans la Manche, à Cherbourg et Tatihou. Mais n'anticipons point et remercions pour cette année celle qui fut la cheville ouvrière du succès, Martine Acerra, qui, en cinq jours, a su respecter la volonté de Colbert donnant ses directives à Colbert du Terron lors de la fondation de Rochefort : "Faites Grand, Faites Beau, Faites Vite".

Michel Vergé-Franceschi

ANNONCE:

2ème JOURNEES D'HISTOIRE ET
D'ARCHEOLOGIE MARITIMES
18. et 19 JUIN 1992

Thème : L'invention du vaisseau de ligne : évolution et mutations. Vers 1450 - vers 1700.

Lieu : Saint-Vaast La Hougue. Ile de Tatihou.

Organisateurs : Laboratoire d'Histoire maritime (CNRS) et Conseil Général de la Manche.

Inscriptions : 200 F par personne comprenant le passage gratuit sur l'île de Tatihou et l'assistance de la traduction simultanée français/anglais. Chèque à établir à l'ordre de : AMVITA (Association pour la mise en valeur de l'île de Tatihou). Les frais de repas et d'hébergement restent à la charge des participants (listes sur demande).

Contact et renseignement : Christelle Levavasseur, Conseil Général de la Manche, Maison du Département, Rond-Point de la Liberté, 50008 Saint Lô Cedex, Tél. : (16) 33.05.95.00 ligne directe.

Le Laboratoire d'Histoire maritime organise en association avec le Conseil Général de la Manche la deuxième édition de ses Journées d'Histoire et d'Archéologie Maritimes dont le coup d'envoi a été donné en 1991 à Rochefort.

Le thème retenu pour 1992 réunira les spécialistes étrangers (Grande-Bretagne, Hollande, Suède, Belgique, Italie, Espagne) et français qui échangeront les résultats de leurs derniers travaux en trois grands domaines :

- conception et mise en oeuvre du vaisseau,
- recrutement et formation des navigants,
- le vaisseau à la mer.

La présence des spécialistes étrangers doit permettre de confronter les résultats des dernières fouilles à ceux en cours de l'important chantier de La Hougue, le but étant de saisir le degré d'influence des techniques d'une marine à l'autre.

Par ailleurs, la place de la théorie des constructions s'impose d'elle-même, tant la réflexion permanente des hommes de l'Art comme des "scientifiques" ou des navigants demeure déterminante dans les choix successifs ou "nationaux". D'où aussi la confrontation et la comparaison des différents types de vaisseaux de ligne des grandes nations européennes du XVII^e siècle maritime.

L'aspect humain occupant une place prépondérante dans la préparation et le déroulement des confrontations navales, seront mises en lumière les méthodes de recrutement des équipages et la formation du personnel d'encadrement.

Le colloque s'achèvera logiquement sur les thèmes propres à la navigation elle-même, sur les problèmes que posent la préparation des escadres, celle du combat, les théories qu'elles font naître.

Le colloque a donc pour double but de faire le point des connaissances et de confronter les résultats archéologiques et historiques sur le plan européen, tant il est indispensable dans le domaine maritime de jauger les influences à l'échelle du continent.

Martine Acerra

**Vth INTERNATIONAL SYMPOSIUM
ON BOAT AND SHIP ARCHAEOLOGY
Roskilde - Danemark - 2-5 septembre 1991**

Après Londres, Bremerhaven, Stockholm, Lisbonne et Amsterdam, le 6e International Symposium on Boat and Ship Archaeology s'est tenu à Roskilde, haut lieu de l'archéologie nautique scandinave. C'est en effet à proximité de l'ancienne cité épiscopale de Roskilde qu'ont été fouillées en 1962, à Skudelev, cinq épaves datées du XIe siècle dont les vestiges, traités, sont aujourd'hui exposés d'une façon remarquable au musée des bateaux vikings de Roskilde. Ce n'est pas un hasard si Ole Crumlin-Pedersen, archéologue de grand renom, responsable de la fouille et de l'étude de ces épaves, était l'organisateur parfait de ce colloque qui a rassemblé plus de cent personnes, archéologues, ethnologues, historiens, professionnels et amateurs, venus de toute l'Europe et de l'Amérique du Nord.

Avant de rendre compte brièvement du contenu, très riche, de ce colloque, il importe de souligner le caractère chaleureux de cette réunion. Les échanges étaient directs, simples, cordiaux, attitudes bien trop rares dans le cadre de congrès internationaux. Un autre aspect impressionnant mérite d'être retenu : la manière "toute naturelle" de considérer au Danemark, et plus largement d'ailleurs en Scandinavie, les faits nautiques. La mer, les rivières et les lacs semblent vraiment faire partie de la culture de ces pays. L'histoire ancienne et récente paraît existentiellement liée à l'eau et aux bateaux. Naviguer à bord d'une embarcation traditionnelle ne semble pas relever d'un phénomène de mode, mais d'une sorte d'usage.

Revenons à présent au colloque. Plus de cinquante communications ont été présentées. Elles étaient regroupées en onze thèmes : les bateaux vikings et médiévaux en Europe du Nord, l'architecture navale des navires antiques et médiévaux, les bateaux pré et protohistoriques, les bateaux régionaux du XVe au XVIIIe siècle, le passage de la construction à clin à la construction à carvel en Europe de l'Ouest et du Nord, les bateaux antiques de navigation intérieure, les bateaux fluviaux du Moyen Age, les traditions de construction navale en Europe du Sud et du Nord, quelques problèmes récents d'archéologie maritime.

De cet ensemble de communications, deux impressions majeures se dégagent. En premier lieu, les approches développées au cours des exposés furent extrêmement diversifiées. C'est ainsi que la construction à clin fut abordée tant du point de vue archéologique, technologique, anthropologique qu'expérimental. Mais au-delà de cette diversité, signe du dynamisme et de l'ouverture du champ des recherches, s'est maintenue une grande unité thématique : celle du bateau comme objet d'histoire.

En second lieu, les approches "modernistes" donnèrent lieu à un nombre relativement important de communications. La visite de l'Institut Maritime Danois de Copenhague, associé aux recherches sur les navires vikings de Skudelev d'une part, et les sorties à la voile sur des répliques archéologiques (bateaux vikings et cogue de Brême) d'autre part, permirent de mieux saisir une dimension essentielle de cette approche "moderniste" : celle de l'archéologie expérimentale destinée à tester sur des modèles réduits puis sur des répliques à échelle 1, les capacités de manoeuvres des bateaux, leur stabilité, leur vitesse...

La publication des actes du colloque est prévue en 1992. Lors de la séance de conclusion, les participants ont souhaité que le prochain colloque, dont le rythme est triannuel, se déroule en France, en 1994.

Eric Rieth

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES

EN LANGUE FRANÇAISE

- Bléhaut, Bernard, *Pas de clairon pour l'amiral - Henri Bléhaut 1889-1962*. Editions Jean Picollec, Paris, 1991, 130 F. 330 pages 13,5 x 21, dont 114 pour 57 annexes (lettres, documents, témoignages, pièces administratives ou judiciaires, etc.) et 6 d'index.

L'amiral Bléhaut est un de ces personnages que n'aura pas épargnés l'Histoire. Qu'on en juge : chargé à sa surprise - et contre son intérêt personnel - de prendre le 26 mars 1943 le secrétariat d'Etat à la Marine et aux Colonies, Henri Bléhaut ne cessa de résister aux demandes allemandes ; dès qu'il le put, il informa Alger de son action et favorisa le départ vers l'Afrique du Nord des officiers et marins qui brûlaient de se joindre au combat. Et pourtant, jugé par contumace par la Haute Cour de Justice le 1er juin 1948, condamné sous le chef d'accusations fallacieuses, Henri Bléhaut dut attendre dans l'exil ce mois de mars 1955 où il put à nouveau se présenter devant une nouvelle Haute Cour pour s'entendre relaxé par elle "des fins de poursuites et dépens", considérant qu'il ne résultait pas des éléments de la preuve que Bléhaut se soit rendu coupable d'atteinte à la sûreté de l'Etat ni d'indignité nationale".

Reprenant la carrière maritime exemplaire de l'amiral Bléhaut ; puis les circonstances dans lesquelles il eut à exercer ses attributions de secrétaire d'Etat, l'action qu'il a véritablement menée, les buts qu'il s'était fixés ; enfin le déroulement de ses procès et sa réhabilitation, ce livre est un important apport à l'histoire maritime et coloniale de la France dans cette période. Dans la réalisation de cet ouvrage, Bernard Bléhaut s'est comporté en un historien accompli : tout ce qui est avancé est prouvé, les références sont données, les textes cités.

Raymond Frémy

- Butel, Paul, *Les dynasties bordelaises, de Colbert à Chaban*, Editions Perrin, 445 p., 170 F.

Le dernier livre de Paul Butel nous présente l'histoire d'élites portuaires qui lui sont chères : la haute bourgeoisie bordelaise, celle des négociants, le monde si réputé - et jusqu'alors méconnu ou mal connu - des Chartrons. Paul Butel, né en 1931 dans le Finistère, professeur d'histoire moderne à l'Université de Bordeaux III et Directeur du Centre des Espaces Atlantiques, est le spécialiste depuis vingt ans du monde des négociants et des planteurs. Ses ouvrages précédents, *Négociants bordelais l'Europe et les îles* (1974), *Les Caraïbes au temps des flibustiers* (1980), son *Histoire du thé* (éd. Desjonquères, 1989), sa *Vie quotidienne à Bordeaux au XVIIIème siècle* (Hachette), en collaboration avec le recteur Jean-Pierre Poussou, lui ont permis d'avoir directement accès aux sources familiales et privées des grandes familles bordelaises, monde légendairement "fermé". C'est ce en quoi ce travail de trois ans est le plus novateur. Sept chapitres nous font côtoyer trois siècles d'élites portuaires. Le XVIIe siècle est riche de promesses. On y voit les hommes à la tête des trafics et quelques destins marchands, hollandais, protestants, catholiques. Le siècle d'or bordelais est le XVIIIe siècle. C'est l'époque de la prospérité du port, la "porte des Antilles". "Le Bordeaux actuel, tel qu'il existe dans la mémoire française, date du XVIIIe siècle" (Paul Butel). Ces patriciens du négoce, Paul Butel les analyse à travers leurs différentes réussites : négociants, parvenus, armateurs, "politiciens". Mais à l'apogée de Bordeaux - le siècle de Louis XVI - succèdent les chocs de la Révolution et de la guerre, les mutations du commerce et la mise en place de nouvelles dynasties. Le XIXe siècle néanmoins parvient à prolonger la célébrité bordelaise, mais dans une autre direction : celle du négoce des vins qui fait suite au Bordeaux "négrier", rival de Nantes sous le règne de Louis XVI. De la monarchie de juillet à la troisième république, la prospérité est retrouvée. Se met alors en place au port une aristocratie viticole dont le marché international - et notamment britannique - rejaillit sur l'art de vivre. Le chapitre VI (Religion de l'argent et art de vivre) a le double avantage de se lire comme un roman de mœurs alors qu'il s'agit d'un travail scientifique à données archivistiques : la vie quotidienne des Chartrons, (reproduite en couverture), les fêtes, loisirs, voyages alternent avec le turf, les chasses, le sport ou les mondanités. Le septième et dernier chapitre fut sans doute le plus difficile à composer pour l'auteur. C'est le moment où l'historien Paul Butel se fait sociologue pour parler - chose toujours délicate - de ses contemporains, qui plus est, de ses

concitoyens. Mais l'ouvrage, tout en finesse, relève le pari et Paul Butel analyse les rapports de Chaban-Delmas avec les Chartrons en 1991 aussi bien que l'ascension des dynasties bordelaises au XVIIe ou au XIXe siècles. Douze pages de tableaux généalogiques ont le mérite de retracer l'histoire, les alliances, les ambitions des grandes familles portuaires sur deux ou trois siècles. Un index de plus de deux cents noms propres montre à quel point ce travail d'histoire maritime l'est tout autant d'histoire sociale. Si le monde des Chartrons est un milieu fermé, il faut remercier ici Paul Butel qui nous permet de partager leur intimité au fil de plus de quatre cents pages enlevées et alertes qui nous conduisent de Colbert à Chaban, mais aussi d'Arthur Young à François Mauriac.

Michel Vergé-Franceschi

- Daget, Serge, *La traite des Noirs*, Editions Ouest-France Université, 1990. 140 F.

Cet ouvrage est une somme sur la traite des Noirs s'appuyant sur le recensement, l'examen et la publication de 4.675 titres consacrés à ce problème. Il repose sur un travail de longue haleine effectué par un spécialiste, l'historien et sociologue Serge Daget qui a enseigné l'histoire de l'Afrique pendant huit ans en Côte d'Ivoire et neuf ans à l'Université de Nantes avant d'être nommé à l'Université Charles de Gaulle, Lille III. En associant les perspectives de l'historien et du sociologue sur les civilisations africaines aux résultats des statistiques concernant les données sur les populations et l'économie de la traite, et en faisant appel à l'ensemble du capital d'informations, notamment les plus récentes, souvent d'origine anglo-saxonne, sur le trafic négrier, l'auteur ouvre des voies nouvelles sur l'étude et la compréhension de la traite des Noirs. Il aborde et développe en particulier les problèmes essentiels suivants : l'esclavage et la traite intra-africaine depuis le Moyen-Age, les voies de recrutement des captifs livrés à la traite européenne, la traite illégale qui a sévi pendant toute la première moitié du XIXe siècle. L'abondance de la matière et des idées contenues dans ce livre invite, pour le présenter, à choisir quelques exemples plutôt qu'à le résumer.

La traite intérieure à l'Afrique est la plus mal connue et la plus ancienne (elle remonte à plus de 1.000 ans) : elle se compose de la

traite transsaharienne et de la traite orientale (drainage des populations de la bordure est du continent africain), toutes les deux liées à la propagation de l'islam. Entre l'année 650 et la fin du XIXe siècle, on estime les déportations respectives de chacune d'entre elles à 7,5 et 4,3 millions d'individus, ordres de grandeur qu'il est intéressant de comparer à celui, 15,6, représentant la ponction des esclaves d'Afrique vers l'Amérique. Concernant ces bilans numériques globaux, l'auteur estime que la traite européenne a cassé l'essor démographique africain plutôt que réduit la population globale.

Depuis le début des grandes découvertes jusqu'au début de la colonisation se développe la traite négrière européenne, à dominante transatlantique. Sa première phase, qui durera moins d'un siècle, après le Traité de Tordesillas en 1494, est un monopole partagé entre les Portugais qui construisent des forts sur les côtes est et ouest d'Afrique et au Brésil et les Espagnols qui s'installent à St Domingue. La gestion de ce monopole du commerce et de l'occupation relève respectivement de la "Casa da Guiné e Mina" et de la "Casa de Contratacion". A son démarrage, la traite portugaise déporte la main d'œuvre de l'intérieur vers le littoral et les îles (du Prince, Sao Tomé) puis la revend aux Africains à El Mina en échange de l'or. A partir du début du XVIe siècle, le passage des pays de l'Europe du Nord à la religion réformée donne l'occasion aux Anglais et aux Hollandais, au nom d'une nouvelle légitimité, de s'emparer des possessions catholiques du Portugal et de l'Espagne. Ils font également triompher le principe de la libre circulation maritime. Les Hollandais importent des "indiennes" de l'Insulinde qu'ils réexportent sur la Côte d'Afrique. Elles font partie des 200 produits qui constituent l'"assortiment". Une autre marchandise de traite, qui jouera un grand rôle, monétaire et de parure, est le petit coquillage appelé cauri, chargé comme lest aux Maldives. Le lecteur sera aussi intéressé par les développements sur le commerce des armes, celui du tabac et de la "pacotille" (l'équivalent de nos "articles de Paris"). La montée en puissance de la traite négrière européenne, atlantique, est analysée en détail, d'où il ressort que la libéralisation et la privatisation du commerce négrier a favorisé son essor au XVIIIe siècle. La traite libre donne de bien meilleurs résultats et suscite beaucoup plus de vocations que la traite sous monopole, charte ou privilège.

L'auteur s'est penché sur un aspect très mal connu - parce que très mal renseigné - de la traite, qui est le recrutement des captifs. La rivalité entre les pays européens se traduit à la côte par la "guerre des forts" qui oppose les nationalités dans les priorités d'attente des cargaisons. Dans le cas général, le capitaine dresse sa tente à la côte dès l'arrivée de son bâtiment sur rade et il ne rembarquera que le jour de l'appareillage. C'est à lui qu'incombent les tractations avec les indigènes pourvoyeurs de captifs, qui exploitent deux filières de capture : la razzia, faite par une quarantaine d'hommes à cheval s'appuyant sur des intermédiaires caravaniers ; et la guerre de lignages mais plus souvent entre Etats. Le capitaine ne se hasarde jamais à l'intérieur des terres de sorte que la complicité active des traitants africains côtiers, rompus aux techniques de la capture, de l'esclavage et du transport humain en caravane est le maillon indispensable de la traite européenne atlantique. L'attente, souvent longue de plusieurs mois des captifs, rendue nécessaire par les difficultés de leur recrutement est la phase la plus dramatique de leur déportation : toutes les sources concordent pour assurer que les Noirs s'imaginaient qu'ils étaient destinés à être mangés par les Blancs.

Quelques chiffres pour fixer les idées : aucun métier n'est plus meurtrier au XVIII^e siècle que la traite : chez les négriers nantais le taux de mortalité parmi les équipages est de 18 % par voyage (soit en moyenne de sept marins par expédition), et de 14 % parmi la cargaison noire pour la seule traversée Afrique - Antilles. Pour la période allant de 1700 à 1850, on estime la ponction des négriers français à un million d'Africains. Comme l'on estime par ailleurs que pour un capturé vivant il faut compter cinq morts, cela correspond à 5 millions de victimes.

Par la richesse des informations compilées, par la large ouverture sur toutes les implications historiques, géographiques, sociologiques, économiques et ethnographiques du commerce négrier atlantique, *La traite des Noirs* est un ouvrage de référence d'un grand intérêt. La présence d'un index très détaillé et d'une bibliographie soignée confirment, s'il en était besoin, l'étendue et la profondeur des investigations de Serge Daget. Les longs développements sur la traite illégale française et sa répression sont une spécialité de l'auteur, qu'il nous a paru difficile de résumer ici. Après en avoir tant appris sur la traite de Noirs, le lecteur non spécialiste n'aura qu'un seul regret,

celui de ne pas être éclairé sur le sort que les colons ont réservé à leurs esclaves : cela est une autre histoire que l'auteur se défend d'avoir abordé dans cet ouvrage.

Jean Bourgoïn

- Deveau, Jean-Michel, *La traite rochelaise*, Editions Karthale, 1990.

Cet ouvrage retrace l'histoire de la traite rochelaise depuis son ouverture aux particuliers, en 1716, jusqu'à la révolte des "gens de couleur" à St Domingue, en 1791. Malgré une tendance à l'envasement et de médiocres liaisons avec l'arrière-pays, La Rochelle fait preuve depuis la fin du XVI^e siècle d'un grand dynamisme économique orienté vers les activités maritimes en Atlantique (Canada, puis Antilles) qui la prépare à occuper le deuxième rang, après Nantes, au palmarès des ports négriers français au XVIII^e siècle (les Rochelais lancent 427 expéditions négrières contre 1.427 pour les Nantais). L'auteur passe en revue, à partir d'un examen approfondi des archives départementales et municipales, tous les aspects de la traite. Nous allons les évoquer brièvement.

L'histoire de la traite s'insère dans le contexte d'une économie coloniale où le négociant demande à son capital de fructifier sans se préoccuper de la nature des opérations. L'économie florissante de La Rochelle lui a permis de se lancer de façon autonome dans le capitalisme négrier. C'est un trait de l'esprit rochelais, d'ailleurs, de faire bénéficier en priorité sa région des profits de son économie maritime, qu'il s'agisse du recrutement des armateurs, des capitaines et des équipages, de la construction ou de la réparation navale, de la formation "hydrographique", du raffinage du sucre, etc. Et c'est aussi la raison du déclin ultérieur de La Rochelle qui tient à une conception trop étroite de ses intérêts économiques, sans liaison suffisante avec le monde extérieur.

L'armateur rochelais type est protestant, intraitable avec l'argent que lui doit l'Etat, et tricheur. La philosophie humanitaire des Lumières ne résiste pas à la représentation des avantages de la traite pour les emplois et la croissance du niveau de vie rochelais. Le financement de l'armement négrier rochelais est essentiellement fondé sur la société par intéressement. Au retour de chaque "voyage",

l'armateur fait le bilan et distribue les bénéfices proportionnellement à l' "intéressement" de chacun. La complexité commerciale de la traite rend problématique l'étude des profits, qui s'élèveraient jusqu'à 100 ou 150 % par voyage. Les difficultés principales d'établissement des bilans financiers tiennent à la durée des voyages de ce "commerce triangulaire" (France - Afrique - Antilles - France), au paiement différé des esclaves par les colons, aux fluctuations économiques des produits de l'avitaillement et des marchandises exotiques. Il paraît certain, qu'avec les risques très importants qu'elles comportent, les expéditions négrières rapportent aux capitaines beaucoup plus que toute activité maritime, mais il serait hasardeux d'avancer que la traite est à l'origine du développement de l'économie capitaliste occidentale.

Le secteur maritime en France au XVIII^e siècle est très hiérarchisé, ce qui donne un profil assez spécifique au capitaine négrier. Ce dernier provient généralement de la bourgeoisie moyenne, a gravi tous les échelons depuis celui de mousse et a derrière lui une longue fréquentation des rivages africains et de la traite avant d'accéder au commandement d'un navire négrier. Ils sont six en moyenne sur un navire de 100 tonneaux. La maistrance et l'équipage sont mal payés et exposés à des travaux de forcenés durant tout le voyage. Parmi eux les cuisiniers, les tonneliers et les chirurgiens jouent un rôle particulièrement important. Le voyage de traite - très majoritairement atlantique dans le cas de La Rochelle - dure 16 mois en moyenne (dont 1 à 4 mois pour la traversée Afrique - St Domingue, et 1 mois pour la traversée de retour St Domingue - France). L'étude des expéditions met en évidence les liens privilégiés de La Rochelle avec St Domingue au détriment des autres Antilles (meilleure qualité du sucre, possibilité de s'y procurer de l'indigo revendu en Europe du Nord, forte demande d'esclaves), de même qu'en Afrique la traite rochelaise s'intéresse davantage au Golfe de Guinée qu'au Sénégal et à l'Angola.

La déportation de main d'oeuvre noire au XVIII^e siècle par la traite rochelaise, estimée par divers moyens, est de l'ordre de 130.000 individus (soit un ratio de 1,4 individu par tonneau). Les équipages négriers ne sont pas tortionnaires. Les révoltes et les suicides sont rares. Les principales causes de morbidité et de mortalité sont les maladies : fièvres jaunes, typhoïdes, dysenterie, scorbut. Elles déciment indistinctement équipages et "cargaisons" dont les taux de

mortalité par voyage (de durée différente pour les uns et les autres) sont respectivement de 13 % et 15 % (soit 1.000 individus par an entre 1710 et 1792). L'intérêt du capitaine est d'entretenir le moral et la santé de son équipage et de sa "cargaison" dans le meilleur état mais les conditions de vie des uns et des autres sont différentes : si les femmes et les enfants sont du côté des officiers sur les navires, les hommes sont soumis à l'entassement et à la promiscuité ; les captifs, marqués au fer rouge avant l'embarquement, sont enfermés jour et nuit par les mains et les pieds tant que les côtes sont en vue, puis seulement la nuit en haute mer.

La monographie de J.-M. Deveau aborde bien d'autres sujets tels que la composition et la provenance de l'avitaillement, les difficultés rencontrées dans les échanges locaux, la valeur économique des marchandises exotiques. Sur un thème qui invite à des dérives polémiques, l'auteur fait preuve apparemment d'une grande objectivité dans la compilation d'une très importante documentation. Certes, nous découvrons dans cet ouvrage la traite à travers l'exemple rochelais au XVIII^e siècle, avec les limitations imposées par l'information disponible concernant les autres traites africaines (transsaharienne et orientale), les autres destinations de la déportation que les Antilles, la traite antérieurement au XVIII^e siècle, puis au XIX^e siècle. En revanche, l'exemple rochelais est très typique des problèmes généraux posés par la traite et naturellement précieux sur le plan régional.

J. B.

- Du Pasquier, Thierry, *Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*. Préface d'Ulane Bonnel. Editions Henri Veyrier (collection "Kronos"), Paris 1990. Broché 15,5 x 24, 228 pages dont 54 d'annexes (état des 84 capitaines de baleiniers français, état des campagnes baleinières de 1775 à 1803, sources et bibliographie, notes référencées par chapitre, index alphabétique), 24 illustrations hors-texte.

Aux Basques célèbres pour leur hardiesse et leur habileté dans la pêche à la baleine pratiquée dès le XIII^e siècle d'abord en baie de Biscaye, puis aux XVI^e et XVII^e siècles aux abords de Terre-Neuve et de l'Islande, puis en Mer de Norvège : à ces Basques dont l'industrie avait périclité tout au long du XVIII^e siècle au point qu'en 1766 ils n'armaient plus aucun navire baleinier ; à ces Basques, donc, on ne voyait pas de successeurs lorsque "privée des débouchés anglais après

l'Indépendance américaine, l'île de Nantucket dut exporter son savoir-faire, la France sut saisir l'occasion pour provoquer l'installation de baleiniers nantuckois à Dunkerque". Associés là avec des armateurs français, mais aussi avec des armateurs du Havre et de Lorient, ces Nantuckois réussirent à partir de 1775 à constituer une flotte baleinière qui connut ses plus gros armements de 1787 à 1793 : 17 à 37 campagnes chaque année, d'une durée de 4 à 5 mois pour la pêche au Groënland, de 8 à 10 et même 14 mois pour les campagnes aux "mers du sud". Leur élan, coupé par la guerre engagée par la France contre l'Angleterre, semblait reprendre en 1802 mais l'ouverture d'un nouveau conflit vint en 1804 mettre un terme, et pour de longues années, à l'activité baleinière française.

L'ouvrage de Thierry du Pasquier offre un riche catalogue de détails sur les divers armements ; la vie des Nantuckois en France ; les navires utilisés, leurs capitaines et la composition des équipages ; les lieux et techniques de pêche, les accidents et risque courus ; le déroulement et le butin des campagnes.

Domage que la guerre ait interrompu l'activité de cette flotte : malgré les aléas, prises et naufrages, "le produit de cette pêche a représenté plus de sept millions et demi de livres à Dunkerque en 9 ans, ce qui est considérable". Et pourtant, de 1784 à 1793, les baleiniers français de Dunkerque et Lorient n'avaient pris au total que 1.500 baleines franches et 500 cachalots : bien loin des 50.000 cétacés tués certaines années juste après la Deuxième Guerre mondiale, et même des 400 à 500 prises annuelles des Japonais entre 1980 et 1987.

R. F.

- Dupont, Maurice (Amiral), *L'amiral Decrès et Napoléon* ; préface d'Etienne Taillemite, Economica, Paris, mai 1991. 392 pages broché 15,5 x 24. 200 F. Les 320 pages de textes sont complétées par une importante chronologie de Decrès (10 pages), un glossaire des termes de marine d'époque (5 p.), un tableau des préfets maritimes de 1800 à 1815 et un tableau des commandants des forces navales de 1799 à 1811, un état des sources bibliographiques (14 p.), un index des noms de personnes (23 p.) et un des noms de bâtiments (9 p.) et, en hors texte, une vingtaine de cartes et une demi-douzaine d'autres illustrations dont un remarquable portrait au crayon, au regard qui dit des choses sur l'homme que pouvait être l'Amiral Decrès.

Curieux hasard que celui qui fit se rencontrer à Paris en 1795, puis s'apprécier mutuellement lors de l'expédition d'Egypte, le jeune Contre-Amiral issu des gardes marine et le jeune Général passé par l'Ecole de Brienne ! Etranges, les rapports entre l'Empereur et son ministre de la Marine qui, malgré tensions et rebuffades, lui resta fidèle jusqu'au bout.

Ce sont, comme son titre l'indique bien, ces relations que présente l'ouvrage de l'Amiral Dupont. Ces deux hommes avaient beaucoup pour s'entendre mais beaucoup aussi pour se heurter, la lucidité du marin ne pouvant que déranger l'imagination du maître. Au fond, il y eut toujours entre eux le spectre de l'inutile et coûteuse flottille de Boulogne, le spectre de l'irréaliste "Grand Dessein" (celui-ci a-t-il d'ailleurs été quelquefois, dans la pensée de Napoléon, autre chose qu'un leurre ?).

Surprenante est alors l'oeuvre réalisée par Decrès qui, stimulé, piqué au vif par l'empereur, multiplia les constructions neuves (sans parvenir souvent, malgré ses efforts, à constituer des équipages valables pour les armer, réorganisa échelon central et ports, réussit en 1808, à assainir les finances de la Marine. Vaines prouesses ! En 1814, 73 vaisseaux à flot et 31 en construction (55 vaisseaux et 40 frégates à flot en 1801), mais sur les 83 vaisseaux et 65 frégates construits pendant son ministère, environ 50 % des uns et 100 % des autres perdus du fait de l'ennemi ; nos colonies sont, elles aussi, perdues et l'Angleterre, avec ses 160 vaisseaux armés et 31 en construction, est maîtresse des mers.

Triste résultat qui a valeur d'enseignement sur la symbiose à réaliser entre un chef d'Etat et son ministre pour pouvoir élaborer une politique maritime porteuse de succès. Il n'en reste pas moins que Decrès, "grand commis" à défaut d'avoir pu être un grand ministre, laissait à la Restauration un héritage, et que celle-ci sut en profiter. Mais, quand Decrès fut assassiné en 1820, est-ce l'homme public, détesté par beaucoup, ou bien l'homme privé, cynique et enrichi, que l'on visait ? Y aurait-il vraiment utilité pour l'Histoire à chercher à éclaircir ce mystère ?

R. F.

- Forbin (comte de), *Le Voyage du comte de Forbin à Siam (1685-1688)*, Editions Zulma, 1991, 150 pages, 89 F.

Sur la couverture : le roi de Siam monté sur son éléphant. En quatrième de couverture, quelques notes biographiques sur le comte de Forbin (1656-1733), chef d'escadre louis-quatorzien au caractère fort difficile, au point de quitter la Marine "mécontent" en 1715, en voyant l'avancement de son rival et ennemi (de 1707) : le Malouin Duguay-Trouin.

C'est en 1685, entre la paix de Nimègue (1678) qui valut à Louis XIV son surnom de Louis le Grand, et le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688) que Forbin, chevalier provençal et turbulent - recherché pour duel -, s'embarque à vingt-neuf ans à bord de la *Maligne*. Destination ? Le Siam. Sa mission ? Accompanyer l'ambassadeur du roi auprès du roi des Siamois. Cette expédition se transforme vite pour lui en une expérience que tout historien maritime connaît pour avoir vu au cours de ses lectures Forbin en tenue de Grand Amiral de Siam et de gouverneur de Bangkok, dans *l'Histoire de la Marine* de La Roncière par exemple. Les trois premiers chapitres de l'ouvrage racontent cette mission diplomatique : Départ de l'ambassade. Traversée. Séjour des ambassadeurs à Joudia. Retour de M. de Chaumont qui rentre en France, laissant Forbin à la Cour de Siam. Honneurs faits à Forbin dans ses nouvelles dignité et fonction. A partir du chapitre quatre, les choses se gâtent. Le premier ministre de Siam est un personnage perfide et sournois. Forbin, gouverneur de Bangkok, doit combattre les Macassars, apaiser des séditions et multiplie les aventures, au milieu des différents pièges tendus par les autorités siamoises.

Il faut remercier le jeune éditeur qu'est Zulma pour la réédition d'un extrait de ce *Voyage*, édité dans de bonnes conditions, avec carte, même si la brièveté de l'avant-propos et l'absence d'un index et d'un appareil critique sont à déplorer. Mais ce travail publié en avril 1991 complète néanmoins avec bonheur le très bel ouvrage du Professeur Dirk Van der Cruysse (Université d'Anvers), *Louis XIV et le Siam*, paru chez Fayard en septembre 1991.

M. V.-F.

- La Rochelle (Histoire de), sous la direction de Marcel Delafosse, Toulouse, Privat, 1991, 306 pages.

En 1985, Marcel Delafosse, conservateur en chef honoraire des archives d'Ile de France, a réuni autour de lui Robert Favreau, professeur à l'Université de Poitiers ; Louis Pérouas, maître de recherche honoraire au C.N.R.S. ; Olga de Saint-Affrique, conservateur honoraire de la bibliothèque de La Rochelle ; Etienne Trocmé, professeur à l'Université de Strasbourg. La première édition de leur *Histoire de La Rochelle* (Privat, 1985), ayant été épuisée, les éditions Privat nous offrent ici une réédition de l'ouvrage. En dix chapitres, selon le principe adopté dans cette collection, les auteurs brossent l'évolution du port des origines à nos jours. La naissance et le premier développement de la ville - des origines à 1224 - occupent les premières pages avant que La Rochelle ne connaisse un nouveau destin, face à l'Atlantique, de 1224 à 1330 environ. Après les temps difficiles du XIVe siècle, suivis d'une période d'innovations sur terre et sur mer de 1500 à 1568, Etienne Trocmé décrit La Rochelle protestante (1568-1628) dans l'un des chapitres majeurs de l'ouvrage. Après l'héroïque résistance des protestants, la mort de 15.000 des 20.000 habitants environ, et la reddition de Jean Guiton, le XVIIe siècle rochelais est solide, et le XVIIIe, brillant. De 1628 à 1789, Louis Pérouas offre une vue synthétique de la reconquête catholique à la pénétration des Lumières. En 1789, la Révolution est "singulièrement modérée" et la période du Directoire, du Consulat et de l'Empire annonce un XIXe siècle "trop calme". Il faut atteindre 1890 pour qu'un "dynamisme retrouvé" annonce le port contemporain de La Rochelle.

Un beau livre, avec orientation bibliographique, la liste des maires de La Rochelle depuis 1788, les repères chronologiques du port, un index et une iconographie soignée (notamment des dessins de Caussé représentant les navires rochelais à la fin du XVIIIe siècle, conservés à La Rochelle, musée d'Orbigny-Bernon). A noter aussi la reproduction d'un combat naval devant La Rochelle en 1372 (miniature des Chroniques de Froissart, XVe siècle), la plus ancienne vue du port ; et enfin des plans du port, en 1620, 1773, etc, tels qu'en présente cette collection dans ses Histoires des autres ports, *Toulon* (sous la direction de Maurice Agulhon, avec la collaboration de Mireille Forget, ancien conservateur du Service historique de la Marine à Toulon), ou *Brest, Dunkerque* (sous la direction d'Alain

Cabantous, avec la collaboration de Christian Pfister), *Lorient* (avec la collaboration de Philippe Haudrère et de René Estienne), *Marseille*, *Saint-Malo* (sous la direction d'André Lespagnol), *Le Havre* (avec la collaboration de Jean Meyer et de Philippe Manneville), *Bordeaux* (avec la collaboration de Paul Butel et de Jean-Pierre Poussou)... pour ne citer que les auteurs membres ou membres d'honneur de la Commission française d'Histoire maritime.

M. V.-F.

– Pelletier, Monique, *La carte de Cassini. L'extraordinaire aventure de la carte de France*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Le premier projet de cartographie du royaume de France remonte à 1561, lorsque Catherine de Médicis décide d'entreprendre une "description générale et particulière du royaume". Il ne connaît qu'un début de réalisation car les moyens de sa mise en oeuvre ne sont pas réunis, mais il témoigne de l'intérêt croissant de la monarchie au XVII^e siècle pour une représentation cartographique du territoire national, dans le but de décrire les divisions administratives et religieuses, d'inventorier les voies de communication, de saisir le maximum d'informations socio-économiques.

Le mérite d'avoir permis à Cassini de Thury (dit Cassini III), petit-fils du célèbre astronome, d'établir le levé systématique du territoire national, au moyen d'une triangulation générale, dite "Canevas géométrique", revient à Colbert, fondateur de l'Académie des Sciences (1666) et promoteur de l'Observatoire de Paris. Les moyens intellectuels et instrumentaux ainsi rassemblés permettent de réaliser un canevas astronomique (basé sur l'observation des satellites de Jupiter) de la France (Picard 1672-1674 et 1679-1681) après une mesure de l'arc de méridien Paris-Amiens (1669-1671). La triangulation générale de France, qui dure de 1683 à 1744, est établie sur un large damier dont les axes fondamentaux sont la méridienne de Paris et son perpendiculaire. Elle constitue l'étape préliminaire à une entreprise cartographique d'envergure nationale, basée sur des levés originaux.

En 1747, Louis XV confie à Cassini III la réalisation d'une carte à la fois "générale", c'est-à-dire qui couvre toute la France, et

"particulière", puisqu'elle est à une échelle réservée aux cartes régionales (1 ligne pour 100 toises soit 1/86400). Cette oeuvre gigantesque se développera au rythme imposé par les vicissitudes historiques du pays : guerre de Succession d'Espagne (1701-1713), qui suspend les travaux de la Méridienne de l'Observatoire : Traité de Paix d'Aix-la-Chapelle (1748) qui précède les premiers versements du roi ; guerre de Sept ans (1756-1763) qui entraîne la suppression du soutien financier de Louis XV ; Traité de Paris (1763), qui permet de demander aux "généralités" (circonscriptions financières de l'Ancien Régime) de subventionner les travaux.

Au début, et jusqu'en 1756, Cassini III bénéficie de l'appui financier du roi, et notamment de la protection du Contrôleur Général des Finances, et de Trudaine, qui "fait travailler à la description des grands chemins du Royaume". Il forme son personnel "sur le tas" et "proportionne les honoraires des ingénieurs à la quantité et à la valeur de leur ouvrage". Les méthodes employées relèvent en priorité de la triangulation et consistent donc à déterminer les positions d'objets d'intérêt topographique (châteaux, chapelles, prieurés, abbayes, hameaux, fermes, piliers de justice, moulins, écluses, bois, ponts, etc.). Les calculs sont effectués après coup. Des vérificateurs retournent sur place pour s'assurer de la qualité du travail et contrôler auprès du seigneur et du curé les informations, notamment toponymiques. Concurrément, et bien que leurs objectifs soient complémentaires de ceux de Cassini, les militaires ont entrepris depuis 1749 une couverture cartographique des frontières et du littoral. Leur approche technique est plus souple, car ils ont l'habitude de travailler à la planchette, ce qui offre le double avantage d'établissement d'une minute topographique en temps réel et d'une saisie des lignes courbes (route, rivières, lignes de niveau, etc.) par leurs tangentes. Le résultat est supérieur pour le tracé des routes, de voies fluviales, la représentation du relief, les contours des bois.

En 1756, après sept ans de travail, 30 feuilles sont élaborées dont 12 seulement sont gravées. C'est alors que Louis XV cesse son soutien direct à Cassini III : "Mon pauvre Cassini, j'en suis bien fâché, ..., mon contrôleur général ne veut plus que je fasse continuer la carte. Il n'y a plus d'argent pour cela". Pour faire face à la situation nouvelle, Cassini III crée la "Société de la carte de France", en

sollicitant, avec l'appui du roi, "l'homme de lettres, l'homme d'Etat, le ministre, les seigneurs de terre et même les particuliers qui possèdent un fief". Il s'agit en fait d'une véritable "privatisation" qui durera de 1756 à 1793. Les Etats provinciaux, puis les "généralités" prennent le relais de l'Etat central. L'oeuvre est poursuivie et même elle se diversifie pour mieux répondre à l'attente de sa clientèle. En particulier, le découpage géométrique de la France, imaginé par les scientifiques, ne correspond que rarement aux besoins des utilisateurs et il est contraire aux traditions de l'édition cartographique. Les pays des Etats (Languedoc, Bretagne, Guyenne, Provence, etc.) sont les premiers à demander à Cassini III des cartes de leurs provinces, dont l'élégance des titres et des cartouches souligne le prestige des demandeurs. La régionalisation des coupures sert mieux les besoins de la gestion administrative, financière ou religieuse et de la planification des travaux publics. Elle répond aussi à un autre besoin, celui d'affirmer l'existence d'entités régionales en face d'un Etat centralisé. L'année 1790 est marquée par des publications cartographiques, dérivées de la carte de France ; propres à satisfaire les besoins du moment : une nouvelle carte de France, en 18 feuilles, au quart de l'échelle de la carte de France, donnant un tracé approximatif des divisions administratives et le réseau routier ; la première carte, en 3 feuilles, des départements français, qui eut un grand succès ; l' "Atlas national", recueil privé de cartes à l'échelle 1/260.000, gravées avec soin par les meilleurs artistes de l'époque. Toutes ces publications n'auraient pu voir le jour sans la carte de France de Cassini. Et d'ailleurs pas davantage le "cadastre général de la France", créé en 1791 et publié par l'empereur pour compléter son code, même si son échelle est a priori beaucoup plus grande que celle du "détail" de la France.

En 1793, la "carte de France" passe sous le contrôle des militaires. Cette année là, le "Dépôt de la Guerre", dont dépendent les ingénieurs géographes militaires, est réorganisé et la Convention décide en septembre, que "les planches et les feuilles de la "carte générale de France, dite de l'Académie" seront transférées au "Dépôt de la Guerre". Cette "nationalisation" ressemble fort à un règlement de compte, aboutissement d'une lutte d'influence qui remonte à 1748, lorsque les "ingénieurs ordinaires des camps et armées" sont constitués en un corps spécifique qui relève, à partir de 1761, du "Dépôt de la Guerre" auquel est rattaché le "Dépôt des Plans". Au

moment du transfert, la carte de France est bien avancée : 165 planches sur un total de 175 sont imprimées, 11 planches sont en cours de gravure. Les principales mises à jour introduites par les militaires portent sur l'introduction de voies de communication, et d'une double échelle en toises et en mètres dans une deuxième édition au début du XIXe siècle. Mais les restrictions de diffusion empêchent le public de profiter de ces progrès jusqu'en 1815. Le temps passant, il paraît nécessaire de promouvoir des adaptations ; c'est la tâche de la Commission de topographie de 1802 qui, sous la présidence du "Dépôt de la Guerre" normalise la carte (gammes d'échelles, représentation du relief, cotes de niveau, signes conventionnels). Et en 1808, sur ordre de l'empereur, le chevalier Bonne élabore un mémoire sur une nouvelle carte de France, destinée à remplacer la carte de Cassini, qui lui sera bien supérieure pour la représentation de la topographie, et notamment du relief. Il s'agit de la future carte de l'Etat-Major.

Telle est dans ses grandes lignes, "l'extraordinaire aventure de la carte de France" que nous raconte Monique Pelletier dans ce magnifique ouvrage dont la présentation, par sa qualité, le dispute au contenu. Le sujet peut paraître sévère et réservé à une élite de spécialistes en cartographie ancienne. Il n'en est rien. Bien sûr, ces derniers apprécieront à sa juste valeur la rigueur et la clarté de cet ouvrage de référence. Mais le propre de la cartographie est de refléter l'environnement historique et socio-économique de l'époque où elle a été établie. L'auteur excelle à nous faire découvrir les clefs de cette oeuvre gigantesque, étalée sur plus d'un siècle chargé de bouleversements politiques et scientifiques, et dont la réalisation a tenu à l'extraordinaire dynamisme et continuité de vue de la dynastie des Cassini. C'est dire qu'un large public, et pas seulement composé d'historiens ou de géographes, trouvera un grand plaisir à la lecture de *La carte de Cassini*, ouvrage de référence qui nous aide à comprendre combien la cartographie tout en donnant l'image du présent nous aide à préparer l'avenir.

N.B. Un souhait pour la prochaine édition : Ajouter un index détaillé et une chronologie mettant en parallèle les événements historiques et cartographiques.

J. B.

- Pinto, Fernão Mendès, *Pérégrination*. Traduit du portugais par Robert Viale. Editions de la Différence (collection Outre-Mer), Paris, 1991. Broché 17 x 23, 189 F. 800 pages dont 6 de glossaire des noms communs, 4 pour un guide par pays et 2 pour la localisation des chapitres. 4 illustrations H.T. plus un cahier de 32 pages d'illustrations en couleurs (cartes - dont on eût aimé certaines reproduites à échelle plus lisible - paysages et scènes de genre d'époque).

Fernão Mendès Pinto (1510-1583) s'embarqua vers l'Extrême-Orient en 1537 et revint au Portugal en 1555 : 21 ans pendant lesquels il aura été tour à tour trafiquant, naufragé, un peu pirate, mercenaire de gouvernants locaux, tantôt négociant aisé, tantôt esclave, parfois ambassadeur. Il passera de 1570 à 1578 à rédiger ses souvenirs et les observations recueillies au cours de ses surprenantes aventures.

Editée pour la première fois en 1614, reprise en espagnol en 1620, en français en 1627, en hollandais en 1652, en anglais en 1653, en allemand en 1671, l'oeuvre est divisée en 226 chapitres de 2 à 4 pages, un par événement, ce qui permet, grâce aux tables de localisation, de sauter à tel incident ou de revenir sur tel autre suivant l'intérêt du moment. C'est un extraordinaire document d'ambiance qui, grâce aux dons d'observation de l'auteur, fournit une somme inestimable d'informations sur les civilisations, religions, mentalités, coutumes des pays fréquentés ainsi que sur les relations des Portugais avec les autorités et populations locales. A lire Pinto, on comprend mieux la complexité du tissu géopolitique de l'Extrême-Orient d'alors, de la Birmanie au Japon.

L'un des moments forts de *Pérégrination* est la rencontre de Pinto au Japon avec François-Xavier. Faut-il s'en étonner quand on voit, tout au long de ces récits, combien Pinto était imprégné d'une culture chrétienne qui a soutenu ses pas dans l'adversité et lui a donné une force de rayonnement étonnante dans ses rencontres avec les notables locaux, imprégnés eux aussi de leur propre religion.

Alors, *Pérégrination* ? Un "grand reportage" fournissant à l'Histoire une vision véridique d'une époque de la découverte du monde.

La note liminaire de Robert Viale expose les raisons qui l'ont poussé à faire une nouvelle traduction de cette oeuvre majeure en l'accompagnant du glossaire, index et guide utiles à son exploitation.

R. F.

- Plaisse, André, *Le Rouge de Malte ou Les curieux mémoires du bailli de Chambray*, préface de Michel Mollat du Jourdin. Editions Ouest-France (collection Université), Rennes, 1991, broché 16,5 x 23, 140 F, 228 pages dont 34 d'annexes, 4 de repères chronologiques de 1661 à 1798, 3 de répertoire des illustrations, 15 d'index sélectif ; 57 illustrations in-texte plus 2 cahiers photos couleur, dans l'un 12 combats navals et une carte des croisières de Chambray, dans l'autre sites et scènes typiques de Malte et carte des mouillages de Chambray en Méditerranée.

Rédigée à partir des diverses versions - dont une de plus de 1.200 pages récemment exhumée d'archives privées - des mémoires de Jacques-François de Chambray (1657-1758) "lieutenant général de la Religion en mer et commandant de l'escadre des vaisseaux", il s'agit d'une biographie de celui que dans tous les ports du Maghreb "où il était craint comme le feu", on surnommait "Le Rouge de Malte" à cause de son visage rubicond. Cette biographie donne à André Plaisse l'occasion non seulement de tracer la carrière de ce "redoutable chef d'escadre, navigateur expérimenté, mais aussi frère hospitalier au comportement irréprochable et généreux bâtisseur de la citadelle de Gozzo", mais, en outre, de broser le tableau de la Marine de l'Ordre dans le monde méditerranéen encore retentissant, en ce début de XVIIIe siècle, de courses et de piraterie ; "corso musulman" et "corso chrétien".

On sait en effet que pour remplacer ses galères parvenant à l'obsolescence (cinq seulement armées à l'époque), l'Ordre s'était doté d'une petite escadre (rarement plus de quatre unités) de vaisseaux de 3e rang, construits de préférence en France. L'art de Chambray est d'en avoir fait un instrument parfaitement adapté aux combats limités que les forces navales de la Religion avaient à mener dans leurs rencontres avec des divisions légères ou des bâtiments isolés turcs ou barbaresques. L'ouvrage donne ainsi un aperçu intéressant sur les problèmes de tactique liés à cette sorte de combat et sur les règles de service à bord que Chambray avait établies pour ces

vaisseaux. On y trouvera aussi comment, composant parfois avec le Croissant, l'éthique chrétienne avait alors pour revers le profit corsaire ("la valeur marchande du Turc"). On verra enfin la prépondérance de la France dans la Marine de l'Ordre de Malte, une marine qui avait alors parfois du mal à reconnaître ses alliés.

R. F.

- Renauldon, Ulrich-André, *La Station navale du Levant - Marine et Diplomatie - 1840-1870*. Mémoire de diplôme d'études approfondies (DEA) sous la direction du Professeur Jean Meyer, Université de Paris IV Sorbonne, 1990/1991. 247 feuillets dactylographiés double-interligne répartis :

- 57 pages "Méthodologie" (hypothèses de travail : 4 p., listes des sources d'archives "marine" et "diplomatiques" : 23 p., bibliographie : 3 p., critique des sources : 13 p.) ;
- 157 pages "Premiers résultats et conclusions" ;
- 30 pages pour huit annexes (représentation diplomatique, commandants de la station navale, éléments de biographies, ordonnance du 7.11.1833 sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine militaire, etc...) ;
- nombreuses notes de références en bas de page.

Dans son mémoire de maîtrise (présenté dans le n° 22 de cette *Chronique*, 2e semestre 1990), l'auteur avait traité d'un point particulier de la guerre de Crimée ("le rôle de la Marine française dans les opérations de la Dobroudja"). Ce travail lui avait donné l'envie d'en savoir plus sur le rôle de la Marine au Levant pendant les trente années du milieu du XIXe siècle où cette région fut riche d'incidents historiques. D'où ce nouveau mémoire où l'on voit bien que, si la Station navale du Levant eut à montrer la force militaire de la France et sa puissance, ce n'est pas par des batailles navales qu'elle eut à procéder mais par une présence active, là et quand il le fallait, mise au service de la défense de nos intérêts et de la protection des personnes et des biens auxquels la France devait là-bas assistance.

"L'interaction qui existait entre la Station navale du Levant et la marche des événements en Orient entre 1840 et 1870, écrit U.A. Renauldon (p. 212), révèle bien l'étroite union entre la Marine et la Diplomatie". Si le grand public le sait peu, les marins, les diplomates

et les historiens, par contre, le savent fort bien. A leurs yeux, le mérite du travail d'U.A. Renauldon sera d'éclairer comment marins et diplomates concevaient alors leurs missions et quelles étaient les positions respectives des uns et des autres dans leur exécution : demandes des diplomates et comment y répondre, sachant que, dans cette région aux côtes découpées et aux mers parsemées d'archipels, notre représentation diplomatique était particulièrement étoffée (plus de 120 consulats et agences consulaires dénombrés dans l'annexe I du mémoire).

Les discordes entre marins et diplomates furent assez rares. Les instructions données par leur ministre respectif aux uns et aux autres y pourvurent. D'ailleurs en lisant (p. 119) que "le manque de communications et les délais d'acheminement dans la correspondance donnaient une certaine latitude d'action et une certaine indépendance de décision" tant aux marins qu'aux diplomates, on n'appréciera que mieux cette réalité (p. 123) qui fait qu'à cette époque "parfois les cabinets européens suivirent la politique de leurs ambassadeurs plus que ces derniers celle de leur gouvernement".

On comprend ainsi combien la composition de la station navale était ajustée selon les circonstances. Elle devait (p. 160) "moduler sa présence en fonction de la complexité du jeu diplomatique". La présence d'un aviso était alors parfois plus souhaitable et efficace que celle d'une frégate cuirassée (exemple de l'intervention devant la Sude en 1866, p. 86), d'autant plus que le pouvoir de la Station était limité aux régions côtières (p. 205). En outre, les questions d'ordre logistique et financier (approvisionnement en charbon, par exemple, p. 106) furent des éléments venant renforcer les demandes des commandants de la Station en bâtiments légers plus faciles à répartir et plus aptes à faire montre d'une force mieux adaptée à l'enjeu.

Toujours est-il que cette station ne fut jamais importante en nombre. Il est piquant de remarquer (p. 83) que "en 1844 la division du Levant ne comptait que huit bâtiments, alors que celle du Pacifique en avait vingt-six (NDR : mais c'était celle des "affaires" de Tahiti), celle des côtes occidentales d'Afrique onze et celle d'Espagne et du Maroc dix". Cette faiblesse relative n'empêcha pas que le rôle de la Station du Levant fut "déterminant en maintes occasions en raison (p. 157) de l'éloignement du territoire métropolitain qui rendait

inefficace toute mobilisation partielle ou totale, mais aussi de l'état de décomposition du pouvoir ottoman" et parce que "les populations de ces contrées ne respectaient que la force, le prestige d'une nation étant par conséquent rattaché à la réalité de sa puissance maritime".

On pourra conclure la présentation du mémoire de U.A. Renaudon en observant qu'il fait bien ressortir l'importance de cette mission de présence que remplissait alors la Marine. Or, il en va toujours de même comme le rappelle le général Jeannou Lacaze (qui fut il y a peu chef d'état-major des Armées) dans son récent ouvrage (*Le Président et le Champignon*, Albin Michel, Paris, septembre 1991) où, traitant des missions de la Marine, il écrit (p. 147) : "Surtout il ne faut pas faire d'économie sur nos missions de présence... Il en irait de la solidité de nos bases stratégiques".

R. F.

- Vergé-Franceschi, Michel, *Marine et Education sous l'Ancien Régime*, préface de Jean Meyer, Paris, Editions du CNRS, 1991. 471 p., 195 F. Avec appendice, orientation bibliographique, sources, index des noms de personnes.

Après avoir publié sa thèse d'Etat sur les officiers généraux de la Marine (1715-1774), et donné une réédition des campagnes de mer de Villette-Mursay accompagnée d'une remarquable étude de la Marine au temps de Louis XIV, Michel Vergé-Franceschi livre aujourd'hui les résultats, revus, corrigés, augmentés, de ses premières recherches sur l'éducation des futurs officiers de marine sous l'Ancien Régime.

Bâti autour de travaux sur l'Ecole du Havre (1773-1775), menés il y a une dizaine d'années, le présent ouvrage fait le bilan séculaire des modes d'éducation des membres du Grand Corps. Constamment replacée dans le contexte général de la montée de l'absolutisme d'une part, et de l'émergence des Lumières d'autre part, la formation de l'élite navale française est minutieusement analysée depuis le milieu du XVI^e siècle jusqu'à la veille de la Révolution.

A travers une suite d'étapes chronologiques, Michel Vergé-Franceschi fait ressortir les originalités d'un Corps initialement sans structures, sans organisation, sans mode de recrutement, sans

enseignement défini. Il constate la lente mais efficace récupération d'individualités fortes par un Etat soucieux de se doter, en parallèle à des infrastructures pensées et à un outil naval performant, d'un personnel d'encadrement efficace.

Michel Vergé-Franceschi décrit d'abord les grands chefs de la Marine comme des marins aventuriers, audacieux, aux savoirs intellectuel et technique personnels, acquis par la pratique de la navigation. Et les grands noms défilent : Duquesne, le Chevalier Paul, Valbelle, Bart, Tourville. De formation, d'origines sociale et géographique différentes, ils forment un groupe hétérogène remarquable d'efficacité mais où les tempéraments et les méthodes opposés créent des tensions permanentes.

Richelieu, puis Colbert et son fils Seignelay, s'acharnent à remplacer cette hétérogénéité initiale par une homogénéité acquise grâce à une formation commune au sein de trois compagnies de Gardes de la Marine, pépinières des futurs officiers. Se définit alors au XVIII^e siècle, un archétype de l'officier de marine, noble au moins en apparence, catholique, ayant obligatoirement passé par les Gardes de la Marine, au risque sinon de se faire traiter d'intrus, comme cela adviendra à d'Estaing lors de son intégration dans le Grand Corps. Un système éducatif s'est mis en place qui a pour but de donner au futur officier une formation scientifique approfondie pour l'époque.

Mais Michel Vergé-Franceschi constate que le système se pervertit, que le Corps initialement ouvert sous Louis XIV se ferme et que s'y développe un "esprit de corps" qui lui nuira. Il voit dans cette évolution négative la conséquence de deux phénomènes : la marginalisation du recrutement sur le littoral et non plus à l'échelle nationale : la communauté de formation au sein des gardes renforçant la prise de conscience d'une appartenance à un corps constitué. En revanche, Michel Vergé-Franceschi souligne l'excellence de l'enseignement maritime.

De plus en plus savant et, en parallèle souvent, de moins en moins marin, fils, frère, cousin, neveu, etc. d'officiers de marine, les membres du Grand Corps sont persuadés de leur droit à faire poursuivre "héréditairement" leur carrière par leurs descendants, alliés et collatéraux, sans qu'ils en aient pour autant les capacités.

Ce corps "abâtardi" comme le souligne Choiseul, nécessite des réformes, malgré la présence en son sein d'éléments excellents. Le ministre va s'y employer, mais selon l'auteur, Bourgeois de Boynes et sa tentative de création de l'Ecole du Havre, est le véritable réformateur en la matière. Il faut noter l'originalité de ce propos qui fait ainsi du maréchal de Castries le continuateur de l'oeuvre de Boynes. Solidement étayée, cette position "iconoclaste" de Michel Vergé-Franceschi, diminuant corrélativement la gloire de Castries, provoquera probablement quelques polémiques. Mais l'auteur conclut son analyse en notant la perversion des tentatives de réformes des secrétaires d'Etat à la Marine de la fin du XVIIIe siècle par la résistance interne du Corps à la remise en question de "sa" Marine. Terminons par un dernier constat de Michel Vergé-Franceschi qui a son importance. Le siècle de mise en place d'un enseignement scientifique poussé aboutit, en réaction à la présence d'officiers uniquement savants au sein du Corps, à la redécouverte du "modèle" du XVIIe siècle : l'officier audacieux, novateur, d'excellente formation pratique dont l'idéal serait Suffren.

Martine Acerra

- Villette-Mursay, Philippe de, *Mes campagnes de mer sous Louis XIV*, annotées et présentées par Michel Vergé-Franceschi, Paris, Editions Tallandier, 1991, 140 F.

Philippe de Villette-Mursay est né sous le ministère de Richelieu, en 1632, en Poitou. Officier de terre pendant la guerre de Trente ans, il entre en 1672 dans la Marine royale, quand éclate la guerre de Hollande, à la demande de Colbert, qui vient d'être nommé par le roi Secrétaire d'Etat chargé de la Marine (1669). Dépourvu d'expérience maritime, mais bénéficiant de la bienveillance de Mme de Maintenon, sa cousine germaine, il est nommé directement capitaine de vaisseau, à l'âge de 40 ans. En 1686, au lendemain de son abjuration (un an après la révocation de l'Edit de Nantes), il est promu chef d'escadre de Provence ; en 1689 il devient Lieutenant Général des armées navales (l'équivalent de nos vice-amiraux d'escadre). Ancien compagnon d'armes de Duquesne en Sicile (1676), il est second de Châteaurenault au combat de Bantry (1689), et celui de Tourville à la victoire de Béziers (1690) et à la bataille de Barfleur (1692). Il se distingue enfin en 1704 lors de sa 19e et dernière campagne, à la bataille de Velez-Malaga, sous les ordres du comte de

Toulouse. Partageant ensuite son temps entre Paris et la Cour, il meurt le 25 décembre 1707, à l'âge de 75 ans.

Les mémoires des 19 "campagnes de mer" de Villette-Mursay, qui couvrent la totalité des grandes batailles navales du règne de Louis XIV (guerre de Hollande, de 1672 à 1678 ; guerre de la ligue d'Augsbourg, de 1678 à 1697 ; début de la guerre de succession d'Espagne, de 1697 à 1704), lui ont été demandées en 1702 par le comte de Toulouse, pour servir d' "Histoire de la marine" pour son époque. Elles constituent la partie centrale de l'ouvrage et témoignent, dans le style concis d'un journal de bord, de la vie rude et souvent héroïque des marins de Louis XIV. D'ailleurs Villette, brillamment reconverti en marin, se défend d'avoir dépassé les aspects purement maritimes et militaires de ses "campagnes de mer". Leur lecture est passionnante mais elle gagne beaucoup à celle de la longue introduction consacrée à la biographie de Villette-Mursay et à la Marine de son temps, ainsi qu'à celle du dictionnaire des personnages et des batailles qui l'accompagnent et dont Michel Vergé-Franceschi est l'auteur.

Pour situer les campagnes de Villette dans leur contexte politique, militaire, économique et brosser de façon magistrale la fresque de la Marine de Louis XIV, il fallait un historien dont la connaissance intime des faits, la rigueur et la clarté d'expression, l'érudition fassent autorité. M. Vergé-Franceschi réunit toutes ces qualités et il nous apprend tout, dans son introduction, sur les structures de la Marine française du XVIIe siècle, sur la carrière de Villette-Mursay, et sur la guerre sur mer. Les innombrables questions sur l'unification des Marines du Ponant et du Levant, la restructuration complète du corps des officiers de la Marine, le classement des vaisseaux en rangs, le développement des services, la création des compagnies de gardes de la Marine, l'aménagement des infrastructures portuaires, l'accroissement des effectifs, la complémentarité de recrutement de marins d'origine et d'officier de terre, le panachage des nobles et des roturiers, le rôle de la Marine dans la révocation de l'Edit de Nantes, etc., trouvent leur réponse dans l'introduction. Mais pour en savoir encore davantage sur les batailles et les personnages qui les ont animées, on se reportera au remarquable dictionnaire naval, inédit, et qui constitue une somme sur les marines françaises et étrangères du grand siècle. Grâce à la contribution essentielle de M. Vergé-Franceschi, il

est sans doute très peu de récits originaux dont la lecture soit enrichie par des compléments d'aussi grande qualité.

J. B.

II. ARTICLES DE PERIODIQUES, ACTES DE COLLOQUES, BROCHURES

- Baykoswski, Uwe, (sous la direction de), *Die Kieler Hansekogge. Der nachbau eines Historischen Segelschiffes von 1380*, RKE Verlag, Kiel, 1991, 91 p.

En 1962 était découverte, dans la Weser, près de Brême (RFA), l'épave d'une cogue datée des années 1380. Cette épave, remarquablement conservée, permettait pour la première fois d'étudier les caractéristiques de ce type de navire de la Hanse connu jusqu'alors par le biais des sceaux et des sources écrites. C'est sur la base de ces sources que P. Heinsius avait publié en 1956 son ouvrage classique sur l'histoire des cogues. Depuis 1962, d'autres épaves fouillées aux Pays-Bas et en Scandinavie ont permis de mieux définir l'architecture des cogues, bâtiments aux fonds bordés à franc-bord et aux flancs bordés à clin, de tenter de cerner leur genèse et leur évolution.

L'épave de la cogue de Brême, aujourd'hui en cours de traitement (phase finale) au Deutsche Schiffahrtsmuseum de Bremerhaven, ne sera présentée au public que dans quelques années. De juin 1987 à mai 1991 a été construit à Kiel, dans le cadre du mouvement "Jugend in Arbeit", un modèle à l'échelle 1 de la coque à partir des données archéologiques. Le résultat est imposant : une coque de 15,60 mètres de longueur de "quille", 23,23 mètres de longueur de tête en tête, 7,78 mètres de large au maître-bau, 3,14 mètres de creux au pont principale. Le poids de la coque (lège) est de 60 tonnes pour un lest, un peu faible au demeurant, de 26 tonnes. Un gréement a été restitué à partir des sources iconographiques : grande voile carrée de 190 m² (surface totale avec les trois bonnettes maillées).

Le petit livre publié sous la direction de U. Baykoswski relate d'une façon très documentée la construction de cette "nouvelle" cogue de Brême. Chaque étape du projet est analysée et illustrée avec des photos qui complètent parfaitement le texte. Au gré des chapitres

sont présentés les problèmes relatifs aux approvisionnements en bois, à la clouterie, aux gouvernail, guindeau, cabestan, aux bordages, à la membrure, aux baux..., au pont, aux superstructures, au gréement..., aux tests en bassin de carène et aux premiers essais en mer.

L'intérêt de l'ouvrage est constant et reflète parfaitement le caractère passionnant de cette réalisation, véritable programme d'archéologie expérimentale. A cet égard, un point essentiel du point de vue méthodologique aurait mérité un développement particulier. En effet, la carène de cogue de Kiel a été construite en respectant les dimensions précises des pièces de charpente de la cogue de Brême, mais en faisant appel à des gabarits de manière à obtenir des formes aussi proches que possible de celles de l'épave. Or, les conclusions de l'analyse archéologique ont mis en évidence des procédés de construction très différents. C'est ainsi que dans la cogue de Brême les bordages des fonds ont probablement été disposés à franc-bord, sans prendre appui sur des membrures, selon des procédés proches de ceux de la construction fluviale (la cogue de Brême n'a pas de quille mais une virure centrale plus épaisse). Compte tenu des problèmes de mise en forme des virures qu'impliquent de tels procédés de construction et des interrogations qui demeurent, il aurait été extrêmement intéressant d'expérimenter, à l'échelle 1, ces manières de-faire avec les risques inévitables entraînés par le caractère expérimental de l'opération. C'est ce risque que les responsables du programme ont choisi d'écarter. Dès lors se pose la question de la nature de la construction de la cogue de Kiel. S'agit-il d'une réplique archéologique au sens strict ? Réplique au niveau des formes et de la structure architecturale, sûrement ; réplique au niveau des méthodes de constructions : certainement pas.

Il aurait été sans nul doute enrichissant d'engager une réflexion sur cet aspect de cette réalisation, par ailleurs tout à fait remarquable.

Eric Rieth

- *Guerre et Commerce en Méditerranée. IXe - XXe siècles*, sous la direction de Michel Vergé-Franceschi, Paris, Editions Veyrier, Collection Kronos, 450 p. 150 F.

Ce volume regroupe les Actes du colloque qui s'est tenu à

Toulon en 1987. Réuni à l'initiative de la Représentation régionale Méditerranée de la CFHM et à l'appel conjoint de son chef, l'Amiral Sabatier de Lachadenède, et de Madame Ulane Bonnel, alors Présidente, ce colloque a été le premier organisé sous l'égide de la CFHM.

Il a permis à vingt-deux intervenants de s'exprimer sur un millénaire d'histoire maritime de la Méditerranée et de traiter du triple problème de son contrôle, militaire, stratégique, commercial.

Les contributions émanent de l'Amiral Christian Amand, Madeline Astorkia, Capitaine de Vaisseau Georges Bergoin, Médecin Colonel (e.r.) Paul Bois, Patrick Boulanger, Pierre Boyer, Alain Degage, Louis Durteste, Thierry Dutour, Commissaire Général Jacques Ferrier, Michel Fontenay, Capitaine de Vaisseau Max Guérout, Timothy Le Goff, Philippe Masson, Amiral Félix Ortolan, Daniel Panzac, Hubert Poilroux-Deleuze, Médecin Général Charles Renon, Robert Richard, Philippe Rigaud, Etienne Taillemite, André Zysberg. Tous ont accepté de livrer leur texte à Michel Vergé-Franceschi qui, en qualité d'historien maritime né à Toulon, s'est vu confier par les organisateurs du colloque la tâche de veiller à la publication des Actes.

La maison d'édition Veyrier a accepté d'assurer la publication de ce volume sans aucune aide financière, jouant ainsi, non sans risque, un rôle certain dans la promotion auprès du public de travaux scientifiques éclairant l'histoire d'une région maritime. Qu'elle en soit remerciée. La CFHM ne peut que se réjouir de voir publier le résultat de ses initiatives, d'autant plus que le second de ses colloques, organisé et dirigé par Ulane Bonnel, qui s'est tenu à Paris en 1989 sur Fleurieu et la Marine de son temps, a fait l'objet d'un accord avec les Editions Economica, la parution des Actes en étant imminente.

M. A.

- Service historique de la Marine, Vincennes, *Les Empires en guerre et paix (1793-1860)*, Deuxième journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Actes du colloque tenu à Portsmouth du 23 au 26 mars 1988, recueillis et présentés par Edward Freeman, 321 pages.

Le Service historique de la marine vient de publier

magnifiquement les quinze communications qui ont été prononcées dans le cadre de ce colloque. Cinq d'entre elles en français : Michel Vergé-Franceschi, *La Marine à l'expédition de Quiberon*. Philippe Haudrère, *Français et Anglais aux Mascareignes après le traité de Paris (1814-1823)*. Christian Pfister, *Un exemple de blocus réussi : Dunkerque de 1793 à 1814*. Jean-Louis Poirier, *Questions sanitaires pendant la guerre de Crimée*. Monique Busson-Leprêtre, *Anglais et Français en Baltique : la prise de Bomarsund, prisonniers et butins (1854-1856)*. Et dix dans la langue de nos amis britanniques. Piers Mackesy, *Most sadly bitched : the British Cadiz Expedition of 1800*. Patricia K. Crimmin, *Great Britain and France in the Levant, 1793-1827 : from naval conflict to co-operation*. Ulane Bonnel, *Neutral rights in time of war : Franco-American relations, 1793-1815*. Tony Ryan, *An Act of Parliament cannot make men : the Quota Acts of 1795-1796*. Nicholas A.M. Rodger, *Officers, gentleman and their education, 1793-1860*. David K. Brown, *The speed of sailing warships, 1793-1840 : an examination of the evidence*. Thomas Adams, *A standard caliber : the genesis of the French 30-pounder*. John B. Hattendorf, *The Bombardment of Acre, 1840 : a case study in the use of naval force for deterrence*. Iain Hamilton, *The Admiralty and the Ministry of Marine in the mid-nineteenth century : a study in war-planning and bureaucracy*. Andrew Lambert, *Anglo-French rivalry (1854-1856)*.

Edward Freeman, Professeur à l'Université de Bristol, a assuré en tête du volume la présentation des thèmes du colloque. Ceux-ci sont au nombre de trois : tactique navale ; rivalité politique et géostratégique entre la France et l'Angleterre ; évolution du matériel ainsi que des marins. Il conclut son introduction sur un double hommage rendu au Service historique de la Marine à Vincennes, en la personne de l'Amiral Chatelle et de M. Jean-Pierre Busson qui ont institué les journées franco-anglaises d'histoire de la Marine, tenues la première fois à Rochefort, la deuxième fois à Portsmouth.

Edward Freeman et ses collègues du Comité organisateur britannique, ainsi que les Amiraux Chatelle et Kessler, doivent être ici très vivement remerciés pour la haute qualité scientifique de ces Actes. Les résumés en français (pour les communications en anglais), et en anglais (pour les communications en français), le choix de l'iconographie, la présence de nombreuses notes et de bibliographies spécialisées, la qualité des tableaux, annexes, graphiques,

dictionnaires... font de ce beau volume un ouvrage de référence. Une fois encore, la couverture couleur (*La flotte franco-britannique devant le Pirée, 26 mai 1854*), sur fond blanc glacé (comme *La victoire volée* de François Caron) donne à la Collection du Service historique un aspect attractif, renforcé à l'intérieur du volume par une vingtaine de planches (portraits, vaisseaux...) puisées aux sources françaises ou étrangères.

M. V.-F.

- Service historique de la Marine, *Les marines de guerre du "Dreadnought" au nucléaire*, Vincennes, 1991. 500 pages in-8°, 120 F.

Ce sont les Actes du colloque international tenu les 23, 24 et 25 novembre 1988 à Paris, dans le grand amphithéâtre de l'ancienne Ecole Polytechnique. Placé sous l'égide de la Fondation pour les Etudes de Défense, ce colloque avait été organisé par le Service historique de la Marine. Ce volume, outre les allocutions d'ouverture et de fermeture, contient les 25 communications présentées (14 en anglais) et des extraits des débats qui les ont accompagnées. Rangées sous quatre titres :

- Une guerre inattendue,
- Vacances navales et réarmement (1919-1939),
- La seconde guerre mondiale,
- Les marines devant le nucléaire,

ces études rendent compte du prodigieux changement survenu au cours du demi-siècle considéré, qui se termine par la rupture stratégique, sans commune mesure avec celles du passé, provoquée par le fait nucléaire. Elles permettent de mieux apprécier pourquoi la stratégie maritime eut du mal à intégrer dans ses conceptions les technologies nouvelles (cas de l'avion, par exemple) et à appliquer dans la conduite des opérations les bénéfices que l'on pouvait en tirer. Un tel enseignement suffirait à lui seul à justifier l'intérêt de pareilles rencontres.

R.F.

L'AGENDA DE L'HISTOIRE MARITIME

Séminaires universitaires à Paris en 1991-1992

Les lundis à 18 h	Jean Boudriot et Eric Rieth : Archéologie navale médiévale et moderne	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
2e mercredi à 17 h 30	Pierre Niaussat : Histoire de la médecine navale et d'outre-mer : séances provi- soirement suspendues	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
Le jeudi à 15 h	Michel Mollat du Jourdin/Christiane Villain-Gandossi : L'exploration des mondes nouveaux	Sorbonne, 1 rue Victor Cousin, 75005 Paris Esc. I (lettre) Salle 342
Les vendredis à 10 h	Jean Meyer : Science, technologie et sociétés maritimes du XVIe au XXe siècles	Sorbonne, Esc. G 1 ét. & 1/2, Salle 331
2e et 4e vendredis à 10 h	Jean Aubin, Bernard Neveu, Anne Kroell : Sources européennes pour l'histoire du Moyen Orient et de l'Océan Indien, XVIe-XIXe siècles	Ecole pratique des Hautes Etudes, 4e Section, Sorbonne Esc. E, 1er ét.

Séminaire universitaire à Bordeaux, 1990-1991

1er lundi à 17 h 30	Pierre Niaussat : Histoire de la médecine navale et d'outre-mer : séances provi- soirement suspendues	Amphithéâtre Denucé ancienne Faculté de Médecine, Place de la Victoire, Bordeaux
------------------------	---	---

Décembre 1991

2 à 18 h	Séminaire Boudriot/Rieth : Etudes de charpente à partir de maquettes du Musée de la Marine	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
6 à 10 h	Séminaire Meyer : Jean Meyer : sujet à préciser	Sorbonne, Esc. G Salle 331
9 à 18 h	Séminaire Boudriot/Rieth : Cdt Forrer : Des voiles sur la côte des Indes	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

10 à 15 h	Comité nantais de Documentation historique de la Marine : Jean-François Henry : Le dramatique sauvetage de l'Ymer, cargo norvégien coulé par les Allemands et sauvé par les marins de l'Ile d'Yeu en 1917	Archives départementales 6 rue de Bouillé Nantes
10 à 17 h 30	Comité de documentation historique de la Marine : CA (2S) Estival : Le monde maritime à l'âge des missiles	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
13 à 10 h	Séminaire Meyer : André Zysberg : Etude statistique des flottes de commerce et de pêche dans la France de la seconde moitié du XVIIe siècle	Sorbonne, Esc. G Salle 331
16 à 18 h	Séminaire Boudriot/Rieth : Jean Boudriot, Eric Rieth : Lecture commentée du mémoire de Blaise Ollivier sur la Marine anglaise, 1737 (4)	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
19 à 15 h	Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : Alain Sadourny : Bethencourt et la colonisation cachoise des Canaries	Sorbonne, Esc. I Salle 342
20 à 10 h	Séminaire Meyer : Pierre Verne : L'ambassade de Tipou Sahib auprès de Louis XVI, 10 août 1788	Sorbonne, Esc. I Salle 331

Janvier 1992

7 à 15 h	Comité nantais de Documentation historique de la Marine : Docteur Jean Pezier : Des retombées historiques de quelques navires célèbres de l'Arche de Noé à nos jours	Archives départementales 6 rue de Bouillé Nantes
14 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Christian Buchet : L'avitaillement des flottes française et anglaise au XVIIIe siècle : essai de comparaison des systèmes logistiques	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
16 à 15 h	Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : Michel Barré : Les premiers successeurs de Dumont d'Urville en Terre Adélie (1948-1952)	Sorbonne, Esc. I Salle 342

Février 1992

11 à 15 h	Comité nantais de Documentation historique de la Marine : Gilbert Boudaud : La bataille des Philippines, février-août 1945, la capitulation du Japon et le bilan de la guerre aéronavale du Pacifique	Archives départementales 6 rue de Bouillé Nantes
11 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : MGI (2S) Niaussat : Quand les Français construisaient Yokuska	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Mars 1992

17 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Jacques Chauveau et CA (2S) Ortscheit : La sauvegarde de bateaux anciens par une association	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
-----------------	--	---

Avril 1992

1-4	IVe Journées franco-anglaises d'histoire de la Marine : Les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de la Succession d'Espagne (1687-1713)	Portsmouth
7 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Raymonde Litalien : L'exploration de la côte du Pacifique du Canada au XVIIIe siècle	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
23-25	Colloque de la North American Society for Oceanic History : Le 50e anniversaire de la 2e Guerre mondiale ; la bataille de l'Atlantique	U.S. Naval Historical Center Washington Navy Yard Washington
28 avril - 2 mai	Colloque organisé par Gérard A. Jager : La piraterie dans tous ses états	Centre international de la Mer Corderie royale Rochefort

Mai 1992

5-7	Colloque : Dans le sillage de Colomb : l'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde, 1450-1650	Université de Rennes II 6 avenue Gaston Berger 34043 Rennes Cedex
19 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Mme Baccar : La mer et l'aventure maritime dans la littérature française de 1640 à 1671	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Juin 1992

16 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : CA (2S) Dupont : Napoléon a-t-il voulu envahir l'Angleterre ?	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
25-27	Colloque et exposition organisés par Jean-Louis Augé : L'image du Nouveau Monde en France ; inauguration de l'exposition le 26 juin	Hôtel de Ville 81100 Castres

Dernière Minute

8 janv. 1992 17 h 30	Séminaire d'histoire de la Médecine navale et d'Outre-mer : Médecin en Chef Poirier : Lallueux d'Ormay	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
-------------------------	--	---

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME

N° 23, 1er semestre 1991

-
- Une campagne sur le Pacifique, vue depuis
l'*Alceste*, frégate de 2e rang (1854-1858) 1
 - L'archivo general de Indias et l'histoire maritime 29
 - Les premières Journées d'histoire et d'archéologie
maritimes de Rochefort, 13-17 mai 1991 32
 - 2e Journées d'histoire et d'archéologie maritimes
de Saint-Vaast La Hougue, 18 et 19 juin 1992 36
 - VIth International Symposium on Boat and Ship
Archaeology, Roskilde, Danemark, 2-5 sept. 1991 38
 - Bibliographie 40
 - L'Agenda de l'histoire maritime 69
-

Reproduit par :
B.A. CONTANT s.a.r.l.
8 rue de Courcelles
75008 PARIS
Tél. : 45.61.05.71

