

CHRONIQUE

D'HISTOIRE MARITIME

Fondée en 1979

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

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

Siège social :
Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine
21 Place Joffre, 75 007 PARIS

N° 57-58, décembre 2004 – mars 2005

Directeur de la publication : Christiane Villain-Gandossi
Rédacteur : Eric Barré
Dépôt légal : premier trimestre 2004

ISSN : 0243-6671

Au recto :

Navire du XV^e siècle, in JURIEN DE LA GRAVIÈRE (Vice-amiral), *Les marins du XV^e et du XVI^e siècle*, E. Plon et cie, Paris, 1879, t. 1, p. 39, 151.

SOCIETE FRANCAISE D'HISTOIRE MARITIME

Bulletin d'adhésion ou de renouvellement pour l'année 2004
Cotisation comprenant l'abonnement de 25 € à la *Chronique d'histoire maritime*

Vous pouvez soit remplir un formulaire d'adhésion directement en ligne sur le site web de la SFHM, <http://www.sfhm.asso.fr>, soit l'envoyer par écrit directement au président.

Votre demande sera présentée au conseil d'administration suivant, conformément à l'article 4 des statuts. Après la notification de l'accord du conseil d'administration, le chèque du montant de la cotisation libellé à l'ordre de la « SFHM » doit être envoyé au plus vite au Trésorier, Eric Barré, 6 rue des Fossés, 50 000 Saint-Lô.

Membre actif : 34 €

Etudiant non salarié : 17 €

Nom :

Prénom :

Date de naissance :

Adresse personnelle :

Code postal :

Ville :

Pays :

Profession :

Téléphone :

Courriel :

Centre d'intérêt en histoire maritime :

Domaines de recherches scientifiques :

souhaite adhérer à la SFHM et j'envoie ma demande au Président de la SFHM, s/c du centre d'Enseignement supérieur de la Marine, 21 place Joffre, 75 007 PARIS.

Date : / / 2004

Signature

**APPEL A COTISATION
(ANNEE 2005)**

Une association de lois 1901 ne vit pas que de l'air de la mer. A ce titre, merci de bien vouloir renouveler, si ce n'est pas encore fait, votre cotisation en utilisant, s'il vous plaît, l'imprimé de la page précédente.

Le Président

La correspondance générale doit être adressée au siège social :

Société Française d'Histoire maritime,
s/c. du Centre d'Enseignement supérieur de la Marine,
Ecole militaire,
21 Place Joffre,
75 007 PARIS.

La correspondance financière (notamment les chèques) doit être adressés à :

M. Patrick Villiers,
Trésorier,
Société Française d'Histoire Maritime,
70 rue des Carmes,
45 000 ORLEANS.

Le courrier concernant la *Chronique* (articles, disquettes, comptes-rendus d'ouvrages) doit être adressée à :

Madame Christiane Villain-Gandossi,
Directrice de publication,
Société Française d'Histoire Maritime,
3B1, quai d'Honneur,
Port-Frioul,
13 001 MARSEILLE.

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

Les textes non insérés ne sont pas rendus. Les textes publiés n'engagent
que la responsabilité de leurs auteurs.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Bureau :

- **Président** : Jacques Chatelle, contre-amiral (2^e S.)
- **Vices-présidents** : Christiane Villain-Gandossi, directeur de recherches au CNRS (directrice de publication en charge de la chronique), François-Emmanuel Brézet, Capitaine de vaisseau (H.), docteur en histoire (Délégué Ile-de-France).
- **Secrétaire général** : Patrick Geistdoerfer, directeur de recherches au CNRS.
- **Secrétaire général adjoint** : Bruno Bisson, capitaine de frégate (r.).
- **Trésorier** : Patrick Villiers, Professeur des Universités.

Administrateurs :

- Christian Buchet, professeur d'histoire moderne à l'Institut catholique de Paris.
- François Caron, contre-amiral (2^e s.).
- Jean Ceccarelli.
- Henri Legohérel, ancien recteur d'académie, professeur agrégé des universités de droit, président de la section Histoire, Lettres et Arts de l'académie de Marine.
- André Leroy.
- Christian Pfister (Délégué Picardie-Boulonnais-Flandres), maître de conférences à l'Université du Littoral (Boulogne-sur-mer),
- Jean-Marc Van Hille, capitaine au long cours.

Délégués :

- Eric Barré (Normandie), enseignant, docteur en histoire.
- Gilbert Buti (Méditerranée), maître de conférence à l'université d'Aix-Marseille.
- Bruno Kissoun (Guadeloupe), animateur du Patrimoine aux Affaires culturelles de Pointe-à-Pitre.
- Sylviane Llinarès (déléguée Bretagne), maître de conférences à l'Université de Bretagne-Sud (Lorient)
- Silvia Marzagalli (déléguée Aquitaine), maître de conférences à l'Université Michel de Montaigne-Bordeaux III
- Mathias Tranchant (délégué Aunis-Poitou-Saintonge), maître de conférences à l'Université de La Rochelle

SOMMAIRE

Le mot du président	p. 10
Procès-verbal de l'assemblée générale du 3 mars 2005	p. 14
Nos délégations nous communiquent	p. 17
Communications	p. 18
Job Forant : quelques précisions sur un marin méconnu par <i>Roberto Barazzutti</i>	p. 18
La Marine française et la sécurité des chrétiens du Levant au XIX ^e siècle (1815-1878) par <i>Patrick LOUVIER</i>	p. 28
La Marine au secours des baleiniers :la campagne de <i>l'Héroïne</i> , capitaine Cécille (1837-1839) par <i>Nicolas Poirier</i>	p. 46
Chronique des études maritimes	p. 68
Le Fleuve Saint-Laurent, un haut lieu d'histoires maritimes par <i>Gérald W. Smolla</i>	p. 68
Revues reçues	p. 81
Comptes-rendus	p. 81
Colloques et séminaires de recherches	p. 85
Nos membres publient	p. 87

Le mot du président

Mes chers amis,

C'est avec beaucoup de plaisir et, oserai-je le dire, de fierté, que je vous retrouve quelques années après avoir été élu en 1991 à la présidence de la Commission française d'Histoire Maritime pour un mandat qui devait durer quatre années.

Du plaisir parce que je sais compter dans la Société française d'Histoire Maritime de nombreux et fidèles amis, rencontrés au fil des ans ; de fierté, parce qu'ils ne m'ont pas oublié au moment où j'allais entamer une « troisième » retraite bien méritée...

Si j'ai accepté d'assumer à nouveau la présidence de notre Société, c'est d'abord parce que vous m'y avez incité par la confiance que vous avez bien voulu me témoigner par un scrutin flatteur et aussi – péché d'orgueil ? – par le sentiment de pouvoir rendre encore quelques services dans cette fonction.

Le Conseil d'Administration issu de l'élection du 3 mars, dont les résultats sont rappelés en annexe, a élu un Bureau qu'il s'est efforcé de rendre aussi homogène et équilibré que possible. Volontairement je n'évoquerai pas la « parité » souvent mise en avant. Je n'y crois guère, d'autant qu'elle cache souvent un mot affreux : « rivalité ». En fait, ce qui me paraît important c'est la volonté de travailler ensemble, la disponibilité que l'on manifeste, le souci de satisfaire les aspirations, les demandes, les souhaits d'une population très diversifiée, mais dont les membres sont unis par le sentiment fort de participer au **rayonnement** de l'Histoire maritime.

Croyez bien que c'est dans cet esprit que notre Conseil d'Administration et son Bureau se sont mis avec ardeur et détermination au travail. Du travail il y en a, ne serait-ce que pour restaurer les comptes de notre Société, premier objectif de nos réflexions.

Le Conseil d'Administration se trouve en effet confronté à une situation financière peu confortable, et à défaut de « larmes et de sueur », c'est à

une politique de rigueur, voire d'austérité, qu'il se trouver contraint de vous inviter

Jugez en, les chiffres parlent d'eux-mêmes : au 31 décembre 2002 l'avoir de la S.F.H.M. atteignait près de 39 000 euros, au 31 décembre 2003, il n'était plus que de 25 000 euros et au 20 Décembre 2004, date d'arrêté des comptes, il restait environ 4 000 euros (hors cotisations de l'année 2005). Notre Société s'est donc appauvrie de quelques 35 000 euros en deux années.

Certes, cet argent n'a pas été gaspillé, et lors de ces deux années fastes nos membres ont eu la satisfaction de recevoir, en plus de leur chronique, deux excellents ouvrages, publiés en coproduction avec les Presses Universitaires de la Sorbonne, pour un mutuel bénéfice.

De plus, fin 2002, les comptes de la S.F.H.M. étaient artificiellement abondés des subventions encaissées au profit de la Délégation Méditerranée pour le colloque qu'elle organisait, mais les factures se sont avérées hélas plus lourdes que prévu.

En fait s'il y a bien eu appauvrissement, cet appauvrissement n'est pas critiquable en soi. Mais le constat est là : notre Conseil d'Administration se doit aujourd'hui d'y remédier avant de vous proposer des projets raisonnables pour l'année 2005 déjà largement entamée.

Le deuxième sujet de préoccupation, d'ailleurs largement lié au précédent, a trait au devenir de la Chronique d'Histoire Maritime, ou plus largement au devenir des publications de la S.F.H.M.. Le Président Vergé-Franceschi a d'ailleurs traité longuement ce point dans un numéro récent de la Chronique, mais il me paraît important d'y revenir aujourd'hui.

Il est clair qu'en l'absence de subventions extérieures pérennes la S.F.H.M. ne peut publier régulièrement à la fois une Chronique relativement étoffée, telle que celle à laquelle nous sommes attachés et une Revue d'Histoire Maritime, ouvrage sérieux, thématique ou non, recueil des conférences prononcées, des travaux menés par nos membres, articles divers, ainsi que tous nous le souhaiterions, tout en

apportant le soutien qui me paraît légitime aux Délégations Régionales à l'occasion des colloques et activités qu'elles mènent en propre.

Il s'agit là d'un problème récurrent et qui se trouve posé depuis l'origine de la C.F.H.M. Force est de constater que, faute de moyens, il n'a jamais pu être résolu de façon satisfaisante dans la durée. Une solution pourrait être d'adopter une chronique informative uniquement, telle la « Newsletter » de la Commission Internationale complétée alors par la publication d'un ou plusieurs volumes à périodicité variable en fonction de nos ressources.¹

Quoi qu'il en soit, il a été décidé de ne modifier en rien la Chronique que vous recevez aujourd'hui, préparée fin 2004 par la précédente administration – et je l'en remercie – afin de ne pas en retarder exagérément l'envoi. Mais la question se pose, et nous vous la poserons sous une forme à définir (sondage – libre débat) afin d'être en mesure de répondre au souhait du plus grand nombre.

Dans le souci d'améliorer les ressources de notre Association, quelques idées ont été déjà évoquées lors de la dernière réunion du C.A.. Par exemple en essayant d'obtenir le label « Association d'utilité publique », qui permet de déduire, au moins partiellement, les cotisations des déclarations d'impôt et ... de recevoir des subventions de la société « civile ». Cela implique une gestion sans doute davantage contrôlée, voire contraignante. Pour moi j'y verrais plutôt l'avantage d'être tenus à plus de rigueur dans le fonctionnement de notre Société : des comptes plus précis, des délais à respecter impérativement, l'interdiction du cumul des fonctions – d'ailleurs contraire à nos statuts – autant de dérives peut-être à l'origine de certaines incompréhensions passées .

Restant dans ce domaine, peu motivant, mais hélas essentiel, c'est à vous que je voudrais faire appel. Le nombre de cotisants de notre Association est tombé de 377, en 2003, à 280, fin 2004, une trop forte érosion difficile à expliquer, sauf à évoquer une fois encore les vents contraires qu'a rencontrés la S.F.H.M. Sans doute faut-il mieux la faire

¹ A l'origine la Chronique était semestrielle, ce qui permettait généralement de publier chaque année un recueil de travaux historiques de qualité.

connaître autour de nous, et aussi, nous convaincre que l'effort de recrutement que nous devons entreprendre doit être l'œuvre de tous. Il en va du rayonnement de notre Société et peut-être de son avenir.

Permettez-moi maintenant d'évoquer la disparition récente de deux de nos membres : l'Amiral Jean Noël TURCAT, grand serviteur de la Marine et de son Pays, très attaché à notre Société dont il fut administrateur jusqu'aux dernières élections, et le Vice Amiral Donatien LEVESQUE qui en fut également membre pendant de nombreuses années. Notre pensée attristée les accompagne. Que leurs familles et amis sachent combien nous nous associons à leur peine

Vous me pardonnerez, mes chers amis ce « mot du Président » qui s'est étoffé un peu excessivement je le crains, au fil de mes réflexions, mais il m'a paru nécessaire de vous faire part des préoccupations de votre Conseil d'Administration, avant d'affirmer sa volonté de tout mettre en œuvre pour y faire face avec détermination.

Je sais pouvoir compter également sur le soutien des Délégués Régionaux qui sont en quelque sorte le relais de l'échelon central avec nos membres, et je leur renouvelle ici mon entière confiance, conscient de leur dynamisme et de leur motivation malgré des moyens limités.

Enfin, soyez rassurés : votre Président est un optimiste, convaincu qu'avec l'aide de tous il reste de beaux jours à vivre au sein de la S.F.H.M. dans la sérénité.

C.A. Jacques CHATELLE

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 3 MARS 2005

I - Conformément à la décision prise lors de l'Assemblée Générale du 12 janvier 2005 (Réf. P.V. paragraphe VII) qui n'avait pu, faute de quorum, permettre l'élection d'un nouveau Conseil d'Administration,, une seconde A.G. a été convoquée le jeudi 3 mars 2005 dans l'Auditorium du Musée National de la Marine.

La séance s'est déroulée devant une assistance peu nombreuse en raison probablement de la période (vacances scolaires), des conditions climatiques sévères et des difficultés de circulation rencontrées sur certains réseaux (neige et verglas) ce jour là.

Seuls quatorze sociétaires ont participé effectivement à l'Assemblée ; par ordre alphabétique : Mesdames et Messieurs B. BISSON , Ch. BOUSQUET-LABOUERIE, F.E. BREZET, J. CHATELLE, L. DURTESTE, Cl. FORRER, P. GEISTDOERFER, J.P. GOMANE, Ph. HENRAT, F. HOURMAT, M. SARDET, M-Ch.VARACHAUD, M. VERGE- FRANCESCHI et P.VILLIERS.

Toutefois, la séance a pu être tenue en raison du nombre de votes valablement exprimés (158 sur 164 votants plus 6 bulletins nuls).

II – Résultat des élections

Le président VERGE FRANCESCHI ouvre la séance à 17 h30 à l'issue du dépouillement des votes effectués par la Commission de dépouillement présidée par le Capitaine de Vaisseau Philippe HENRAT, assisté de Madame F. HOURMAT et de M. Ch. VARACHAUD. Celui-ci donne alors le résultat, par ordre alphabétique :

- BARAZZUTI (Roberto)	85 voix
- BISSON (Bruno)	104 voix
- BOUSQUET-LABOUERIE (Christine)	76 voix

- BUCHET (Christian)	141 voix
- BUTI (Gilbert)	86 voix
- BREZET (François-Emmanuel)	111 voix
- CARON (François)	92 voix
- CECCARELLI (Jean)	111 voix
- CHATELLE (Jacques)	142 voix
- GEISTDOERFER (Patrick)	132 voix
- KERVERDO (Raymond)	129 voix
- KOCHER-MARBOEUF (Eric)	72 voix
- LEGOHEREL (Henri)	100 voix
- LEROY (André)	87 voix
- PFISTER (Christian)	131 voix
- POILROUX-DELEUZE (Hubert)	59 voix
- VAN HILLE (Jean-Marc)	90 voix
- VILLAIN-GANDOSSI (Christiane)	112 voix
- VILLIERS (Patrick)	134 voix.

Sont proclamés élus dans l'ordre des suffrages recueillis : MM. Jacques CHATELLE, Christian BUCHET, Patrick VILLIERS, Patrick GEISTDOERFER, Christian PFISTER, Raymond KERVERDO, Mme VILLAIN GANDOSSI, MM. François Emmanuel BREZET, Jean CECCARELLI, Bruno BISSON, HENRI LEGOHEREL, François CARON, Jean Marc van HILLE, André LEROY.

Après avoir adressé ses félicitations chaleureuses aux nouveaux élus le Président Michel VERGE FRANCESCHI cède la parole à l'Amiral Jacques CHATELLE, doyen d'âge du Conseil d'Administration, et se retire.

III - Réunion du Conseil d'Administration

L'Amiral Jacques Chatelle ayant constaté la présence d'un nombre suffisant de membres du conseil d'administration – sept présents plus trois représentés pour quatorze membres - , il a été décidé après consultation de tous les membres présents de procéder, sans plus tarder, et compte tenu des tâches qui l'attendent, à la constitution du Bureau.

Etaient présents : Bisson, Brézet, Ceccarelli, Chatelle, Geistdoerfer, Leroy, Villiers.

Etaient représentés par M. CECCARELLI : Mme Villain Gandossi, MM. Caron et van Hille.

Ont été élus à l'unanimité :

- Président Jacques Chatelle
- 1^{er} Vice Président : Mme Christiane Villain Gandossi
- 2nd Vice Président : M. François Emmanuel Brézet
- Secrétaire Général : M. Patrick Geistdoerfer
- Trésorier : M. Patrick Villiers.

Les postes de Secrétaire général adjoint et de Rédacteur de la chronique d'Histoire Maritime ont été réservés faute de candidats déclarés, et leur nomination remise à la prochaine réunion du Conseil d'Administration.

Après un échange d'idées entre les membres du Conseil d'Administration présents, il est décidé de convoquer à nouveau le C.A.le mercredi 15 Mars à 14h..00 dans la salle de réunion de l'Académie de Marine à l'école Militaire

IV – Lors du Conseil d'Administration du 15 mars 2005, le Bureau a été ainsi complété :

- Secrétaire Général Adjoint : M. Bruno Bisson,
- la responsabilité des publications de la S.F.H.M. a été confiée à Mme Christiane Villain Gandossi,
- la gestion du site Internet a été confiée à M. Denis Lieppe qui a accepté de poursuivre sa tâche sous la responsabilité du Secrétaire Général.

Le C.A. Jacques Chatelle
Président prenant

Nos délégations nous communiquent

ILE DE FRANCE

Mardi 7 décembre 2004 : Hubert JUET, *Clipperton, l'île convoitée.*

Mardi 18 janvier 2005 : Madeleine du CHATENET, *Le ministre de Traversay et les expéditions polaires russes au début du XIX^e siècle.*

Mardi 15 février 2005 : Patrick GEISTDOERFER, *De l'exploration des mers à l'océanographie.*

Mardi 15 mars 2005 : Philippe LASTERLE, *L'épuration dans la marine française.*

Les réunions se tiennent de **16 à 18 h 00** à l'auditorium du Musée de la Marine (entrée jardin du Trocadéro par la porte de la Conservation)

Contact : François – Emmanuel Brézet, 13 rue de la Station, 92 600 ASNIERRES-SUR-SEINE, 01.40.80.73.55.

NORMANDIE

Vendredi 18 - samedi 19 mars 2005 : *III^e Journée d'Histoire de la Grande Pêche, La Grande pêche et la mise en valeur de Terre-Neuve et de la baie du Saint-Laurent* (En collaboration avec la ville de Granville, le musée du Vieux-Granville, les archives départementales de La Manche, la Société d'archéologie et d'histoire de La Manche)

Contact : Eric Barré, 6 rue des Fossés, 50 000 SAINT-LO, 02.33.55.33.10.

Communications

JOB FORANT :

QUELQUES PRECISIONS SUR UN MARIN MECONNU

Roberto BARAZZUTTI

La Ville de Saint Martin de Ré a donné le nom d'un de ses quais, à un des premiers chefs d'escadre des vaisseaux de Louis XIV, Job Forant. Ce personnage reste pourtant méconnu et ce malgré quelques notices dans des ouvrages sérieux comme le dictionnaire de biographie protestante des frères Haag, des marins français d'Etienne Taillemite ou la thèse sur les officiers généraux de Michel Vergé-Franceschi. Plus précisément, le but de cet article est de revenir sur les origines de cet officier et de sa famille, d'apporter quelques éclaircissements concernant le début de sa carrière (avant 1669) à la vue de plusieurs documents trouvés dans les archives françaises et étrangères notamment.

Sur les origines familiales et la carrière du père de Job Forant : Jacques Forant

Le patronyme Forant (on trouve aussi Foran, Forand) d'origine rétaise apparaît dans les archives la ville de La Rochelle dans les années 1580-1585. Un premier personnage se prénomme Job Forant et se signale en sauvant les navires protestants après la défaite de Soubise sur l'île de Ré. Son fils Jacques constitue une transition entre cette branche de marin protestant luttant contre le pouvoir royal, servant à l'étranger, avant de rentrer en France.

Les biographes indiquent que Jacques serait né sur l'île de Ré en 1585 et décède en 1649. Il commence sa carrière dans la marine protestante rochellaise en 1621 et à la suite de la défaite de celle ci, il aurait émigré. Certains indiquent une émigration vers les Carolines². Toutefois, aucune preuve portée à ma connaissance ne corrobore ce fait même si certains

² VERGE-FRANCESCHI (M.), *Abraham Duquesne*, France Empire, p. 73.

Canadiens portant ce patronyme font remonter leur origine à ce personnage³. Il est plus probable qu'après un passage par l'Angleterre, Jacques Forant soit passé aux Provinces Unies. Tout laisse supposer qu'il a pris du service comme corsaire dans ce pays. Les actes des ventes réalisés par les commissaires priseurs de la ville de Flessingue signalent ainsi qu'il amène dans cette ville plusieurs prises espagnoles. En 1631, il ramène la caravelle *Saint Antoine* chargée de sirop et de sucre, en 1632, le navire *Nostra Senhora de la Concession*, lui aussi chargé entre autre de sucre, qu'il a capturé avec un autre compère français, Pierre La Loue dit Palu⁴. Les travaux d'Ivo van Loo sur la course zélandaise au cour de la guerre de Quatre Vingt Ans montreront sans doute si Jacques Forant avait pris une commission de cette région ou d'une autre et fourniront sans doute d'autres informations⁵.

On retrouve trace quelques années plus tard du service de Jacques Forant dans l'amirauté de ... Frise ! La fiche concernant Jacques Forant indique comme date de naissance plus ou moins l'année 1600⁶. Grâce au soutien de Frédéric Henri de Nassau, il est choisi par les membres de l'amirauté d'Amsterdam comme capitaine⁷. Le professeur Jaap Buijn signale qu'il n'est pas étrange pour un officier de changer d'amirauté : le cas de Michiel De Ruyter en est un. En 1636 il commande le vaisseau le *Gouda* de 28 canons. Faisant partie de l'escadre du vice amiral Banckert, il participe au combat au large de Dieppe du 20 février 1636 qui voit la capture de l'amiral dunkerquois Collaert et du vice amiral Rombouts. A partir de 1637, on le retrouve dans le sillage de l'amiral Tromp. En 1639, capitaine du navire *l'Overrijseel*, portant 26 canons, il

³ Le personnage à l'origine de la branche canadienne s'appelle André Forant né vers 1643 à La Tremblade arrivé en 1666 au Québec. Il serait selon les sites de généalogies canadiens fils de Jacques et d'Esther Paris, aucun document ne permet de le confirmer.

⁴ STURM (L.J.), *Repertorium van de namen van Kaperskapitein en schepen voorkomende in de rekeningen van de vendumeesters van de admiraliteit in Zeeland 1596-1713*, Middelburg, Archives zélandaise, 1995.

⁵ BARAZZUTTI (R) « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Revue de la Société Française d'Histoire Maritime*, n°4, décembre 2001, p. 15-31. « La guerre de course hollandaise sous Louis XIV, essai de quantification - Colloque Jean Bart et son temps », *La Revue Historique de Dunkerque et du Littoral*, Janvier 2004, n°37 p. 269-280.

⁶ Dans un acte du 13 août 1642 passé devant Adriaan Kieboom, notaire, il est dit âgé de 63 ans - Oud Notarieel Archief Rotterdam, inventaire n° 152, acte n° 461, fol. 678.

⁷ Information transmise par Jim Bender et BOER (M.G. de), *Tromp en de armada van 1639*, Amsterdam, 1941.

participe à la bataille des Dunes qui voit la défaite de la flotte espagnole sous Oquendo⁸. Par la suite, comme l'ennemi principal des Néerlandais est constitué par le nid de corsaire de Dunkerque, il n'est pas étonnant de voir Jacques Forant participer aux différentes actions contre ces corsaires ou dans le blocus de la ville. Ainsi en 1640, il signe le journal de bord du navire amiral *l'Aemilia* (intégrée dans la marine française en 1647 sous le nom d'*Emilie*)⁹. En 1642, il reprend le *Griffion*, navire marchand hollandais sur un corsaire dunkerquois¹⁰.

En 1643 et 1644, Jacques Forant commande la frégate *Oraingien*¹¹. L'équipage de ce bateau comporte d'autres français comme le prouvent encore les attestations laissées dans les archives notariées de Rotterdam¹². Il participe à la capture en 1643 de six corsaires et de la prise du fort de Mardijk¹³. En 1645, il commande *le Prinses Royaal Maria*. En 1646 il se serait distingué encore devant Dunkerque mais pour la suite sa carrière reste un peu confuse : elle semble mêlée avec celle de Job Forant. En effet, en 1647, il sert la république de Venise sur le navire le *Medemblink*¹⁴ information qui ne semble pas exister dans la fiche établie sur sa carrière par la Marine Royale Néerlandaise¹⁵.

⁸ BOXER (C.R), *Tromp's journal 1639* - BOER (M.G. de), *Tromp en de Duinkerkers*, Amsterdam, 1949 - BOER (M.G. de), *Op. cit.*. Voir le site www.anglo-dutchwars.com.

⁹ DOEDENS (Anne) et MULDER (Liek), *Tromp het verhaal van een zeeheld*, Hollandia, 1989, p.109.

¹⁰ Déclaration de Johan VanVliet devant Adriaan Kieboom, le 31 mai 1642. Oud Notarieel Archief Rotterdam (ONAR), inventaire n°152, acte n°416, fol. 619.

¹¹ ELIAS (Dr), *Vlootbouw in Nederland*, p. 50. La frégate a été construite en 1643 par le charpentier de marine Jan Harmansz. Wittert et « geinventeerd » par le capitaine Forant qui la nomme *Oragne* (information aimablement transmise par Jim Bender).

¹² Le notaire Jacob Duyfhuysen jr cite le 22 décembre 1643 cite un certain Pierres Herry « cocksmaet » - ONAR, inventaire n°205, acte n°194, fol.248.

Un autre acte du 15 octobre 1644 cite un Martin Lusoer matelot qui obtient 102 florins de gages pour la période du 04 septembre 1643 au 14 octobre 1644- ONAR, inventaire n° 205, acte 157, fol. 249.

Un dernier acte du 5 janvier 1644 figure Jaan Leendertsz de Portugal – ONAR, inventaire n° 205, acte n°214, fol. 280.

¹³ Ce fait d'arme est également signalé par Meschinot de Richemond.

¹⁴ Par devant, Jacob Duyfhuysen jr, notaire, le 01 mai 1648, Aelbertge Gerritsdr signe une reconnaissance de dettes au nom de son mari Pieter Matom van Calis, qui sert comme quartier maître sous le capitaine Jacques Forant sur le navire nommé *Medenblick* au service de la Seigneurie de Venise – ONAR, inventaire n° 209, acte n°154, fol. 209.

¹⁵ Document fourni par messieurs Adri P van Vliet directeur de l'Institut d'Histoire Maritime et C.F Bruijn que nous remercions pour leur collaboration.

La fin des hostilités avec les Espagnols à partir de 1646 avait réduit fortement la possibilité d'un emploi dans la marine. Toutefois de nombreux marins et navires restent disponibles. Des navires sont vendus et d'autres sont mis à la disposition d'autres puissances y compris l'Espagne (voir les rapports de Janot de 1649-1650 par exemple dans le fonds Clairambault). On comprend que ce soit dans ce pays que vienne le commandeur de Neuchêze pour armer une flotte destinée à servir sous les Vénitiens contre les Turcs¹⁶. Parmi ces navires figurent la frégate *l'Orange*, sans doute le même navire que commandaient quelques années plus tôt Jacques Forant. On ne trouve pas trace dans cette flotte française du *Medemblink*. Mais rien ne dit que Jacques Forant n'ait pas noué alors des contacts qui seront fort utiles par la suite. En tout cas, il semble que Jacques Forant soit revenu avant la fin de l'année. Ainsi en tant que capitaine du *Overrijssel*, il quitte Rotterdam dans l'escadre de secours de Witte de With le 26 décembre 1647 et atteint Récife au Brésil le 18 mars 1648¹⁷. Il participe à divers combats dont celui contre une escadre hispano-portugaise du 28 septembre 1648 dans la Baie de tous les Saints. Il serait de retour à Rotterdam le 28 avril 1650. Il décède peu de temps après car son épouse se déclare veuve dans différents actes de 1652. Celle-ci doit faire face à des difficultés financières consécutives à sa disparition, ce qui laisse perplexe quelque part l'information de Haag comme quoi Jacques Forant aurait en 1648 fondu des canons avec ses armes!¹⁸

Jacques Forant épousa Esther Paris (Hesther Parijs ou Esther Pary dans les archives notariés de Rotterdam)¹⁹. Esther Paris est signalée dans

¹⁶ POUMAREDE (G.), CRAS (J.), « Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur de Neuzèche », *Guerre et Paix en Europe centrale aux époques modernes et contemporaine, Mélanges d'histoire des relations internationales offerts à Jean Bérenger*, 2003, p. 507-544.

¹⁷ Sur la campagne au Brésil voir *Hoboken* (W.J. van), *Witte de With in Brazilië, 1648-1649*, Amsterdam, 1955. L'auteur utilise comme source un journal tenu par Jacques Forant qui se trouve aux Archives Nationales de La Haye (information aimablement communiqué par Prof Henk den Heijer).

¹⁸ On apprend ainsi que Esther Paris doit plusieurs milliers de florins au capitaine de vaisseau Marinis Claesse Juynbol – ANOR, inventaire n°135, acte 367, fol. 50, 18 juin 1652 - acte 388, fol. 531, 13 mars 1653 - acte 428, fol. 584, 12 octobre 1655, Arnout Wagensvelt, notaire.

¹⁹ Sur internet, nous avons trouvé comme année de mariage 1628 à La Tremblade mais ce site n'indique pas de référence.

plusieurs actes notariés jusqu'en 1655 ou elle serait morte ou partis. Ils auraient plusieurs fils : Jean, Jacques, Etienne qui tous seraient mort en service et le dernier Job. Toutefois, il n'est pas précisé dans quels pays les trois premiers auraient servi et Haag indique lui qu'ils seraient plutôt des fils de Job l'aîné. En tout cas, les archives permettent de savoir avec certitude que Jacques Forant a eu deux filles. Le 28 novembre 1643, est célébré à Rotterdam le mariage d'Esther Forant, sa fille, avec Cornelis Jacobszoon Hein, neveu de Piet Hein!²⁰ En 1645, alors que Tromp se trouve devant Dunkerque, il apprend la reprise du fort Mardijk par les Espagnols. Il indique dans son journal que Jacques Forant se trouvant à Calais pour régler des affaires familiales revient le plus rapidement sur son navire où se trouvaient sa femme et sa fille ; il empêche la capture du bâtiment en coupant les câbles²¹. Cette fille qui ne peut être Esther est sans aucun doute Marie Forant que l'on croise dans les archives de Rotterdam. En 1655, Marie Foran habitant Haringvliet épouse Jean de Sedirac, seigneur de La Hite, indiqué comme étant capitaine-lieutenant. Ils auront une fille prénommé Marie Johan La Hite ou La Hitte baptisée en 1656²². Cette Marie Forant habite le même lieu que Esther Paris. Elle est marraine de plusieurs enfants et la dernière trace d'elle est de 1673²³. C'est peut être elle, cette sœur, qui, en 1692, dénonce l'épouse de Job Forant, Marguerite Richier, pour son protestantisme.

²⁰ PRUD'HOMME VAN REINE (R.), *Admiraal Zilvervloot Biografie de Piet Hein*, Arbeid Pers, Amsterdam , 2003, p. 198. Cornélis Jacobszoon Hein suit les pas de son oncle. En tant que jeune capitaine d'un navire de guerre, il épouse le 28 novembre 1643 à Rotterdam Esther Forant fille de Jacques capitaine d'un navire de guerre et d'Esther Paris. Elle apporte une dot de 2000 florins. Esther Forant décède peu de temps après car Cornelis Jacobszoon Hein épouse Anna Bax dont il aura 3 filles, la première étant baptisée le 14 avril 1645!

²¹ DOEDENS (A.) MULDER (L.), *Tromp het verhaal van een zeeheld* , p. 133.

²² On trouve l'acte parmi les papiers de l'Eglise réformés (inventaire n°1, index n° 172). Le baptême a lieu le 9 décembre 1656 et les témoins sont Abraham Boschman, Magdalena Butor et Elijsabet Blom.

²³ La dernière trace trouvée d'une personne portant le patronyme Forant dans les archives notariés de Rotterdam concerne un Johan Forant. Il s'agit d'une procuration du 14 décembre 1699 se trouvant en réalité dans les archives notariées de Delfshaven.

Archief DLFS, Oud Notarieel Archief Delfshaven, inventaire n°3863, acte 128, fol. 534.

Job Forant : Un début de carrière à l'étranger peu glorieux

On sait très peu de choses sur le début de Job Forant, c'est le cas notamment de sa date de naissance. Certains auteurs indiquent comme date de naissance l'année 1612 à La Tremblade²⁴ tandis que Haag penche pour 1630. L'hypothèse de ce dernier nous semble des plus correcte si l'on se réfère à un phrase de Janot dans un rapport de 1651 parlant de Forant (« le jeune Forant »).

Haag indique qu'il débute sa carrière dans les marines anglaise, hollandaise et vénitienne sans plus de précision, probablement sous son père. Pourtant, on trouve mention dans les archives notariées de la ville de Rotterdam la trace d'un premier commandement de Job Forant sur un navire hollandais daté de 1646²⁵. Concernant l'année 1647, les archives notariées de Rotterdam sont silencieuses toutefois il semble qu'il devait s'y trouver car les Etats Généraux et la WIC préparaient une grande escadre.

Au début du mois de janvier 1648, on retrouve plusieurs attestations de marins indiquant la participation de Job Forant à l'escadre de secours envoyée par la WIC au Brésil sous Witte de With²⁶. Job Forant commande le *Het Dolfijn* de 32 canons. Il quitte les Provinces-Unies, le 9 février 1648 soit plus d'un mois et demi après les autres (dont son père). Il est accusé de ne pas avoir fourni de bonne nourriture afin de faire des profits. Cette pratique est courante dans la marine hollandaise : les capitaines perçoivent les sommes pour l'entretien des hommes. On raconte que De Ruyter se fit ainsi plusieurs milliers de florins de bénéfices au cours de la seconde guerre anglo-hollandaise. Le mécontentement gronde parmi l'équipage et un de ses lieutenants, un ancien pirate, conspire contre lui et provoque une mutinerie. Le navire

²⁴ BNF N.A.F. 9390, fol. 281. Le document est une reprise de la notice de l'auteur dans la Gazette de France concernant son décès à Brest le 6 septembre 1692 lui donnant 80 ans.

²⁵ Reconnaissance de dettes de 47 florins et 18 stuivers passée devant Jacob Duyfuyzen jr, notaire, par Joris Jan, Ecossais, matelot sous Job Forand, en faveur de Jacob Smart, cordonnier - ONAR, inventaire n° 208, acte n° 45, fol. 59.

²⁶ Les archives notariés de Rotterdam contiennent le testament de plusieurs marins servant sous les ordres de Jon Forand : George Le Vavasseur de Vaerwan (sic), Joris Rochel, Guillaume Audrin d'Augdern (Audierne) - ONAR, inventaire n° 209 acte n° 87, fol. 153, 13 janvier 1648.

quitte le Brésil pour retourner aux Provinces-Unies. Seul Forant est jugé, condamné, révoqué et banni pour ne pas avoir su résister à son équipage²⁷.

Il serait parti en Angleterre. R.C. Anderson signale un Job (Robert) Foran, capitaine du navire la *Fortune*, vers 1649. Bernard Capp dans sa thèse sur la marine de Cromwell ne le mentionne pas parmi les capitaines favorables au régime parlementaire. Serait-il alors un de ces capitaines étrangers au service de la cause royaliste ? Il existe des exemples de Français qui la servent : le chevalier Thimoléon Hotman de Fontenay qui a pris une commission de course de Charles II. Par ailleurs, le prince Rupert a bénéficié aux cours de sa pérégrination du soutien des officiels français²⁸. Cette hypothèse reste probable tant qu'aucune information ne vient la contredire²⁹.

Job Forant des débuts particuliers dans la marine française

Haag indique dans sa notice que Job Forant agissait en 1651 comme corsaire. La confirmation de ce fait vient d'une lettre de Janot, consul de France aux Provinces-Unies³⁰. Il indique que les Hollandais sont mécontents du jeune Forant. Faisait-il référence à l'épisode brésilien ? Pas du tout, Forant sans doute un peu rancunier dirige un corsaire à partir de Dunkerque et, en 1651, il attaque un navire portant des officiels notamment l'ambassadeur français. Il blesse mortellement au cours de la rencontre un officier d'une grande famille zélandaise de marins, Banckert. Toutefois, il est impossible d'être plus précis quant à son identité³¹.

²⁷ BRUIJN (J.R.), *The Dutch Navy of the 17 and 18 centuries*, University of South Carolina Press, Columbia, 1993, p 61. HOBOKEN (W.J. van), *Op. Cit.*, p. 192 – 208.

²⁸ CAPP (B.), *Cromwell's Navy : The Fleet and the English Revolution 1648-1660*, Clarendon Press, Oxford, 1989, 420 p. - BARAZZUTTI (R.), *Marines de Guerre, Guerre de course et Corsaires Français au milieu du XVII^e siècle*, mémoire de D.E.A., Villiers (P.) dir., Université du Littoral, 2001.

²⁹ Il existe plusieurs navires anglais dans les années 1644-1650 qui portent ce nom et sont capturés par les Parlementaires, mais les indications ne permettent pas de connaître le nom du capitaine.

³⁰ BNF, Fonds Clairambault, ms 433, fol. 236, 289, 291 et 303.

³¹ RAVEN (G.J.A.), *De Banckerts*, Marineblad, 1982, p 518-526.

Au cours de la minorité de Louis XIV, la marine subsiste tant bien que mal. Les divisions de la Fronde la touche tout autant que les difficultés financières et l'absence d'une autorité affirmée. Malgré cela, quelques flottes sont armées afin de lutter contre les Frondeurs et les Espagnols d'où l'emploi de marins confirmés dont Job Forand fait partie. Lors de la bataille du 9 août 1652, il commande un petit bâtiment dans l'escadre qui mit en déroute une flotte espagnole au mouillage de Chef de Baye, il est blessé à l'attaque du Bourg. En mai 1653, il est promu capitaine de vaisseau. Il aurait participé à la bataille navale devant Barcelone du 29 septembre 1654 où il est de nouveau blessé mais son nom se retrouve dans un jugement du conseil du roi³². En 1655 il est encore indiqué comme capitaine de vaisseau. On ne trouve pas de trace en 1656 mais, par la suite, il participe à une de ses expéditions des plus étranges.

La principale source de cette expédition est un récit qui a été publié dans un numéro des *Amys du Vieux Dieppe* avant la seconde guerre mondiale³³. En 1657, le duc de La Meilleraye avec César Chappelain et

³² « Arrêt du Conseil du 16 octobre 1654 qui condamne Jacques Forand (un frère de Job ou plutôt Job usurpant l'identité de son père) capitaine, commandant pour le service du Roi le vaisseau la *Princesse Marie*, Michel Bavon (Savon) et Isaac Volleau capitaines de navire et lieutenant dud Forand, Jacques Dupuy maître (md ?) de l'Isle de Ré, maître Michel Gateau, conseiller du roi, lieutenant en l'amirauté des Sables d'Olonnes, François Moysant, procureur du Roi et Jean Gateau, greffier aud siège, solidairement et par corps à vendre et restituer aux nommés Jean Huré, Paul Gassault, Jacques Vallebou (Valleton en réalité), Gratien Libaud, Dominique Durquixo, Jean Bernard et consorts tous marchands de la ville de Nantes, les vaisseaux nommés la *Marie*, la *Madelaine* et la *Sainte-Anne* avec leurs agrès, appareils, munitions, laines, fer, acier, or et argent et autres marchandises étant en iceux et contenue es police de chargement ou la juste valeur au dire d'expert ou gens la connaissant dont les parties conviendront ou seront nommés d'office par le lieutenant général d'amirauté de la Rochelle. Faire Sa Majesté très expresse défense aux officiers de l'amirauté d'Olonnes de ne plus contrevenir aux ordonnances des amirautés en jugeant la prise des vaisseaux et marchandises et enjoint à tous les officiers des amirautés du royaume de renvoyer conformément au règlement du sieur de Vendôme, grand-maître, chef et surintendant général de la Navigation ey Commerce de France, les jugements de prise dont les déclarations et rapports auront fait par devant eux, à peine de nullité. Fait aussi défense à tout capitaine, patrons et maître de vaisseau de troubler ni d'inquiéter les mers de lad province de Bretagne et autres trafiquants pour leurs comptes de marchandises qui ne seront de contrebande conformément à la déclaration du 15/6/1645 et arrêts donnés en conséquence ».

BNF, Ms français 14266, fol. 6.

³³ CAHINGT (H.), « Expédition du Rio de la Plata de 1658 », *les Amis du Vieux Dieppe*, 1937, fascicule XXXIX. Pour de plus amples développements, voir mon article consultable en ligne sur le site du Diable Volant.

d'autres arme une flotte de 3 navires qui est dirigée par Thimoléon Hotman de Fontenay, un chevalier de l'ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, devenu tour à tour, corsaire, officier et gouverneur de l'île de la Tortue³⁴. Il commande le navire le *Gaspard*, son lieutenant est Job Forant sur la *Renommée* et Daniel sur la flûte la *Meautrice*. Ce dernier navire revient de son voyage vers l'île de Madagascar dans la flotte dirigée par La Roche Saint-André et armée par La Meilleraye. Au cours de ce voyage, il est évoqué l'attaque de la ville de Buenos-Aires mais aucun ne connaît les côtes. Cela explique le choix de Job qui avait été déjà sous Witte de With. Job Forant semble au cours de cette expédition, et d'après l'auteur anonyme du récit, ne pas avoir beaucoup soutenu dans un combat Hotman de Fontenay qui décède et serait retourné avec l'unique prise!³⁵ Cet échec entraîne la colère de certains dont Abraham Duquesne qui projette en 1659 d'armer une expédition punitive.

Job Forant retourne dans l'ombre. Il navigue quelques temps dans le golfe de Mexique sur la *Renommée*, ce qui est probable car il n'est pas le seul français à le faire : Mathurin Gabaret, Jérôme Augustin Beaulieu de Vernay. En 1664, il est capitaine du *Brézé* de 800 tonneaux chargé d'amener monsieur de Tracy et des troupes du régiment de Carignan-Sallières au Québec. Cette année là, il mène un combat contre plusieurs barbaresques³⁶. En 1666, dans l'escadre du duc de Beaufort, il se trouve sur la *Sophie*. En 1667 il est envoyé aux Provinces-Unies et au Danemark pour surveiller la construction de navire destiner à la France. En 1668 il est anobli et l'année d'après il commande le *Monarque* dans l'escadre du duc de Beaufort qui vient tenter un ultime effort pour sauver Candie des Turcs. A la mort du duc de Beaufort, Grand Maître de la Navigation, il est confirmé par le roi Louis XIV dans son grade de capitaine de vaisseau le 12 novembre 1669.

³⁴ BARAZZUTTI (R.), « Thimoléon Hotman de Fontenay », *Généalogie et Histoire de la Caraïbe*, n° 174, Octobre 2004, p. 4314-4315.

³⁵ « Jugement du duc de Vendôme portant que le capitaine Ferrant (Forant ?) pris et appréhendé au corps pour être lors procès fuit et parfait par les officiers d'amirauté de Paris pour avoir pillé un navire le *Notre Dame du Rosaire* par lui mené au Hâvre » (28 août 1659) - BNF, Ms français, vol. 14266.

³⁶ Etienne Taillemite et Meschinot de Richemond ont une version différente sur quand a eu lieu cette rencontre au large des côtes portugaises. Pour M. Taillemite se serait lors de son voyage aller, pour Meschinot ce serait après son retour à La Rochelle.

Conclusion

Job Forant représente un de ces marins charentais qui reste à découvrir comme bien d'autres. Ils ont laissé quelques traces dans les archives nationales et, sans doute plus, dans les archives locales. Pour preuve dans les archives départementales de la Charente Maritime figure cette information : « le 12 septembre 1676 a été enterré le corps de défunt Thomas Laurens, matelot d'un vaisseau espagnol pris par Monsieur Forant, âgé de 39 ans, non marié natif de Hollande, ville de Reüe, a eu le bras coupé dans le combat, décédé le 11 septembre à l'hôpital de La Rochelle »³⁷. La suite de la carrière de Job Forant sera illustré par sa participation à la récupération des canons perdus sur le récif des îles Aves en 1678-1679 ; aux bombardements d'Alger et de Gênes, à sa nomination comme chef d'escadre le 12 février 1686. Il capture, en 1686, deux galions espagnols et participe à la bataille de Bantry-Bay de 1689. Sa vie privée le caractérise : un mariage tardif, une relation avec une fille de La Rochelle. Le Bureau Central de Généalogie des Pays Bas dispose d'un dossier concernant ce patronyme mais il n'est consultable que sur place. Il est mentionné une description des armes de cette famille sans gravure comportant un griffon ou dragon. Bien des éléments restent encore à découvrir sur cet officier et sur bien d'autres de la période des rois Louis XIII et Louis XIV.

³⁷ Dans un inventaire d'une de ses auberges, il est indiqué la présence dans une armoire des papiers de Messire Job Forant chef d'escadre des armées navales du Roi. Information transmise par Jacques Gosser et Raynold Laprise dans DUPRAT (Ph.), FONTAINE (R.), « Deux auberges à Rochefort au XVII^e siècle », *Roccafortis*, 3^e série, t. II, n° 16, septembre 1995, p. 351-356, (www.ifrance.com/seucaj/auberges.htm).

**LA MARINE FRANÇAISE
ET LA SECURITE DES CHRETIENS DU LEVANT
AU XIX^e SIECLE
(1815-1878).**

Patrick LOUVIER,
*Agrégé d'histoire, docteur en histoire,
enseignant au lycée Alexandre Dumas (Saint-Cloud)*

Entre 1770 et 1815, la prééminence de l'Europe bouleverse le rapport de force entre l'Occident chrétien et le monde arabo-musulman et couronne de succès la plupart des interventions armées au Levant où elles précipitent d'anciens mouvements centrifuges. Sans renoncer à leurs sphères d'influence régionales, la Grande-Bretagne, la Russie et l'Autriche définissent après l'effondrement du Premier Empire une politique de *statu quo* en Méditerranée orientale. La France s'associe à ce processus qui lui permet de renouer dès 1816 avec le vieux partenariat franco-turc. Pour neutraliser la question d'Orient et contrecarrer l'influence russe, l'Angleterre et la France encouragent après 1830 l'Egypte et l'empire ottoman à conduire des réformes libérales. Les enjeux religieux et humanitaires motivent également la politique proche-orientale du Royaume-Uni et de la France dont les opinions voient dans l'islam une « anti-civilisation », xénophobe et fanatique, haineuse de tout progrès matériel et moral.

Les chrétiens d'Orient sont les premiers bénéficiaires de cette occidentalisation. Leur spectaculaire essor se traduit par un fort accroissement démographique, un enrichissement généralisé et une place décisive dans la renaissance intellectuelle arabe en Syrie, au Liban comme en Egypte. Ce dynamisme répond aux attentes de l'opinion éclairée occidentale et tout particulièrement française. Aucun autre pays n'arrive en effet avec une telle conviction sa présence au Proche-Orient à la cause chrétienne. Au-delà des sympathies religieuses et des motivations politiques, les Français voient dans ces chrétiens d'Orient

les acteurs privilégiés de l'occidentalisation du monde arabe. Au milieu du siècle, l'identification des Maronites à la cause de la « Civilisation » devient ainsi un lieu commun. Si le XIX^e siècle est bien leur « Siècle d'Or », les chrétientés orientales sont les cibles récurrentes d'une large fraction du monde arabo-musulman que l'hégémonie occidentale épouvante et scandalise. Les Grecs-Orthodoxes de mer Egée et de Turquie durant les années 1820, puis les Maronites et les chrétiens de Syrie au milieu du siècle sont les principales victimes des massacres qui annoncent l'annihilation des Assyro-Chaldéens et des Nestoriens, des Arméniens et des Jacobites dans les trois dernières décennies de l'empire ottoman. Afin de prévenir l'échec du processus réformateur qu'ils soutiennent, le Royaume-Uni et la France développent un dispositif d'ingérence humanitaire qui repose en premier lieu sur la diplomatie, la presse et l'action proprement charitable, comme la collecte de fonds et la création d'orphelinats. Le recours direct et indirect aux forces armées complète ce système de surveillance et de dissuasion.

L'histoire de l'interventionnisme humanitaire français au XIX^e siècle est dominée par le détachement en Syrie d'une force de pacification de sept mille soldats aux lendemains des massacres du Liban et de Damas en mai-juin 1860. L'impact de l'expédition de Syrie fut de toute évidence important. Cette intervention a ainsi largement cristallisé en métropole un attachement durable pour la chrétienté proche orientale qui devient pour trois générations la « France du Levant ». L'expédition de Syrie donne toutefois une image tronquée de l'implication humanitaire armée française en Méditerranée orientale. En premier lieu, les acteurs et les témoins de l'intervention l'ont jugée avec sévérité et se prononcèrent en faveur d'une protection plus complexe associant une surveillance navale à une force de gendarmerie indigène (musulmane ou chrétienne) sous encadrement européen. Cet engagement doit être replacé en outre dans un ensemble beaucoup plus large de missions de surveillance, d'évacuation et d'interposition, où l'élément naval prédomine. Quelles sont les formes, les limites techniques et politiques de ces interventions navales humanitaires au Levant ? Quels regards les officiers de la station ou division du Levant ont-ils porté sur ces missions ? Au-delà des réactions épidermiques et des préjugés, quels sentiments leur inspirent les minorités chrétiennes du Levant et leurs aspirations ?

Les fonds du Service Historique de la Marine (Vincennes) offrent une documentation irremplaçable sur laquelle nous avons bâti notre recherche en nous attachant tout particulièrement aux six décennies qui séparent l'émergence du droit d'ingérence européen dans les affaires arabo-musulmanes de Méditerranée (1815) du blocage du processus réformateur dans l'empire ottoman (1878/79).

L'émergence d'une doctrine et d'une pratique navales humanitaires (1815-1840)

Alors qu'il est un enjeu de second ordre au début de la Restauration, le sort de la chrétienté orientale devient en France un intérêt tant moral que diplomatique important au début des années 1830. Cette rapide évolution est liée à l'engagement naval croissant de la France durant la guerre d'Indépendance hellénique qui contraint les agents de la Restauration à définir et à préciser les principes et les formes de leur ingérence humanitaire.

Les enjeux religieux dans la politique navale française au Levant (1815-1820)

Engagé sous le règne de François I^{er}, le partenariat franco-ottoman permet progressivement à la France de bénéficier de privilèges (reconnus par les traités dits « de capitulation ») juridiques, commerciaux et religieux. Sans représenter les intérêts les plus importants, les concessions religieuses constituent dès le règne d'Henri IV (1589-1610) un enjeu d'une certaine importance³⁸. Dans les décennies qui suivent, la protection diplomatique et consulaire française couvre une partie du monde catholique à l'Est de Malte. En mer Egée comme en Terre Sainte, le roi de France s'impose, au nom du Saint-Siège, comme le protecteur naturel des catholiques européens et des religieux latins. Des liens réguliers s'établissent enfin au XVII^e siècle avec les Maronites et les rameaux « uniates » des églises nestorienne, syriaque et arménienne. Les 150 000 Maronites du Liban, mais également les Syriens catholiques bénéficient ainsi de la bienveillante

³⁸ HAJJAR (J.), « L'église au Proche-Orient (1715-1800) » in *Nouvelle Histoire de l'Eglise*, t. 4, Paris, 1966, p. 235-236.

sollicitude des ambassadeurs de France. Que représentent au début de la Restauration ces liens séculaires ?

Avec la suppression de l'ordre de Jésuites en 1773, l'influence de la France a décliné sans perdre sa prééminence au sein de la chrétienté catholique levantine. Sous la Révolution et sous l'Empire, cet affaissement s'accroît. Les religieux français en Terre Sainte ont ainsi pratiquement tous disparu en 1820, ce qui place la garde (« custodie ») des Lieux Saints entre les mains des religieux espagnols et italiens. Aucune relation durable ne peut s'établir entre la France révolutionnaire et impériale et les chefs maronites tant les divergences religieuses et politiques sont importantes. Ce divorce n'est pas comblé, loin de là, au début du XIX^e siècle. Au début de la Restauration, les rapports des officiers de la Station du Levant, pétris pour la plupart des idéaux des Lumières montrent par leur silence ou leurs boutades l'indifférence méprisante que leur inspirent les chrétiens et juifs orientaux, que l'opinion libérale juge « avilis, dépravés par des siècles de tyrannie turque et musulmane »³⁹. Que la France demeure la « protectrice naturelle » des catholiques d'Orient n'a pas toutefois disparu des mémoires orientales. A la surprise des marins de la Station, le souvenir du patronage français demeure ainsi très vif en 1816 dans les Cyclades où vivent quinze mille catholiques, les Latins de l'Archipel, qui manifestent bruyamment leur attachement aux Bourbons en arborant des cocardes blanches.

Comme l'effondrement du Premier Empire a sonné le glas des ambitions françaises dans l'Adriatique et la mer Ionienne, le gouvernement de Louis XVIII concentre ses efforts diplomatiques et ses moyens navals vers la mer Egée et l'Asie Mineure où les intérêts nationaux sont dans un état déplorable. A Smyrne, dans les échelles du Levant (Alep, Saïda, Beyrouth, Tripoli de Syrie), en Macédoine (Salonique, auj. Thessalonique), comme en Grèce (Modon, Coron), notre commerce souffre des mêmes maux : le déclin des textiles du Languedoc, la concurrence des marins grecs de l'Archipel, l'insécurité chronique de la Mer Egée. Modestes, les moyens de la station du Levant ne sont pas insignifiants. On déploie six bâtiments en 1816, dont une frégate ; deux années plus tard la station aligne cinq unités. Les objectifs

³⁹ FORBIN (Louis-Auguste, Comte de), *Voyage dans le Levant en 1817 et 1818*, Paris, 1819, p. 15.

de cette présence sont associés au redressement de l'influence politique et commerciale au Levant⁴⁰. La reprise des travaux hydrographiques dans les îles de l'Archipel (1816-1821) et l'assistance que la Marine accorde en 1817-1818 à la mission archéologique du comte de Forbin montrent parallèlement la volonté de renouer avec la tradition savante de la marine de Louis XVI⁴¹. Les intérêts des catholiques d'Orient ne sont pas comptés au début de la Restauration parmi les objectifs avoués de ce relèvement naval. La défense des Lieux Saints et des intérêts catholiques en Orient constitue toutefois un enjeu complexe. La protection des Lieux Saints représente un patrimoine dynastique que Louis XVIII, descendant de Saint Louis et « frère du roi martyr », n'entend pas abandonner. Les honneurs liturgiques qui consacrent la prééminence française dans les affaires catholiques et l'appui des missionnaires, si bien informés des affaires proche-orientales, forment en outre un ensemble de droits et d'atouts d'autant plus précieux que notre redressement régional doit alors s'insérer dans le concert des Nations. Mineurs, les intérêts moraux et charitables, que l'on appelle alors les « intérêts de sentiment » représentent les enjeux que l'opinion instruite connaît le mieux. Depuis le XVIII^e siècle, le sort des chrétiens d'Orient suscite la compassion. Les sentiments proprement philanthropiques ou humanitaires ne sont pas moins forts que la sympathie confessionnelle. Evoquant le soutien accordé aux Pères de la Terre Sainte par l'ambassade de France sous le Consulat, Chateaubriand avait exalté en 1811 dans « L'Itinéraire de Paris à Jérusalem » la vocation bienveillante de la France qui veille « jusqu'au fond de l'Asie à la défense du misérable et protège le faible contre le fort »⁴². A la suite de Chateaubriand, les voyageurs français en Orient associent à la Terre Sainte les thèmes de la chevalerie et de la grandeur nationale. Dans la dédicace de son voyage en Orient, le comte de Forbin (1779-1841), directeur des Musées, rappelle en 1819 l'enracinement séculaire charitable de la Maison de France en Palestine : « Le nom de vos illustres ancêtres protège encore Bethléem, le Thabor et le Saint-Sépulcre. Partout le voyageur est rassuré à la vue de cet emblème des lis

⁴⁰ BB 4/397, Capitaine de vaisseau M. de Rigny, *Mémoires sur les Echelles du Levant*, 29 septembre 1817.

⁴¹ TAILLEMITE (E.), « La Marine française en Méditerranée Orientale », *Académie de Marine. Communications et Mémoires*, Année académique 1995-1996, n° 3, p. 18-20.

⁴² CHATEAUBRIAND (François-René, comte de), *Œuvres Romanesques et Voyages*, vol. 2, collection de la Pléiade, 1969, p. 1101.

qui rappelle les plus nobles idées de gloire et de justice »⁴³. Que la France puisse encore faire entendre ses droits sur les chrétientés catholiques d'Orient demeure toutefois en ces années 1815-1820 un objectif bien incertain et dont la diplomatie seule est l'instrument.

Les chrétiens d'Orient dans la tourmente des sécessions grecque et égyptienne (1821-1840)

Si les grandes puissances européennes avaient choisi en 1815 de fermer la question d'Orient, l'insurrection grecque de 1821 déstabilise pendant deux décennies la mer Egée et le Levant que se disputent de 1831 à 1840 le vice-roi d'Égypte, Muhammad 'Alî, et les Ottomans. Les bouleversements qui agitent la Méditerranée orientale durant la Guerre d'Indépendance hellénique et les deux guerres turco-égyptiennes (1831-1833 ; 1839-1840) vont rapidement développer la dimension humanitaire d'un engagement naval français et européen que les contemporains associent très vite à l'émancipation des Grecs, puis à la question des chrétiens d'Orient.

L'inéluctable ingérence navale (1821-1830)

Dès le début de l'insurrection hellénique (mars-avril 1821), l'indiscipline et la désorganisation des forces ottomanes font planer sur toutes les communautés européennes du Levant le risque de violences xénophobes. L'inefficacité des interventions consulaires rend immédiatement nécessaire la collaboration des forces navales. Les Latins de l'Archipel sont également placés dès l'été 1821 sous la protection de la Marine qui s'étend progressivement en mer Egée sur tous les sujets chrétiens non-combattants du Sultan. Seules ou de concert avec les escadres autrichienne et anglaise, les unités de la Station du Levant multiplient discrètement tout d'abord puis de plus en plus ouvertement les interventions humanitaires. Cette implication navale prend les formes les plus diverses : escorte des prisonniers grecs et turcs désarmés, déplacement des populations civiles, opérations de dissuasion, patrouilles littorales enfin pour débusquer les survivants et les blessés⁴⁴. Ces missions confrontent immédiatement les marins français aux drames et aux embarras de l'ingérence humanitaire. Durant

⁴³ FORBIN (Comte de), *op. cit.*, ii.

⁴⁴ LA GRAVIERE (vice-amiral de), *La Station du Levant*, vol. 1, Paris, 1878, p. 2.

les troubles de Smyrne de 1821, les autorités turques dénoncent la protection consulaire et navale européenne qui encourage les « terreurs paniques » dans les quartiers arménien et grec et suscite l'indignation haineuse des « Turcs des classes inférieures »⁴⁵. A la requête du mollah de Smyrne, les consuls consentent à faire débarquer les Grecs qu'ils hébergent à terre. Cette mesure s'avère toutefois incapable de prévenir une nouvelle panique quand, deux jours plus tard, l'annonce de troubles à Constantinople provoque un regain de violences xénophobes et antichrétiennes. La protection navale dont bénéficient les Latins de l'Archipel depuis 1821 y renforce les années suivantes leur espoir d'être délivrés des pressions fiscales turques. L'importance de la réconciliation franco-ottomane relancée solennellement en 1816, impose le 15 janvier 1825 une mise au point ministérielle. « Si nous avons le droit de protéger l'exercice du culte et les Etablissements qui y sont consacrés, nous ne pouvons prétendre à mettre sous notre sauvegarde la propriété des habitants et tous leurs intérêts, étrangers à la religion (...) ». En dépit de ces embarras, la légitimité de l'intervention humanitaire n'est jamais remise en cause. Les instructions de janvier 1825 qui imposent « une stricte neutralité entre les parties belligérantes », invitent le chevalier de Rigny à « adoucir les fléaux de la guerre et de rendre aux individus (...) que l'on peut sauver tout le recours que l'humanité prescrit ». « C'est un devoir », ajoute non sans emphase le baron de Damas, « que la Marine Royale a toujours rempli avec autant d'honneur que de zèle ». Cet excessif « toujours » fait écho à l'engagement humanitaire déjà notable des forces navales⁴⁶. Dès la fin des Guerres françaises, les Etats européens ont en effet pris la résolution d'éradiquer la course barbaresque et d'obtenir la libération des captifs européens. Si le bombardement d'Alger a été mené en 1816 par les Anglo-Hollandais, la Marine royale participe en 1819 à une croisière d'intimidation le long des côtes maghrébines. Parallèlement, la station du Levant est engagée après 1815 dans la répression de cette basse piraterie que les croisières estivales de l'escadre ottomane ne parvenaient pas à réduire.

⁴⁵ BB 3/452, Consul général David, 17 mai 1821 ; LA GRAVIÈRE (vice-amiral de), *op. cit.*, vol. 1, Paris, 1878, p. 204-206.

⁴⁶ BB 3/485, Baron de Damas, Ministre des Affaires Etrangères au comte de Chabrol, ministre de la Marine, 15 janvier 1825 ; PANZAC (D.), *Les Corsaires barbaresques. La fin d'une épopée 1800-1820*, Paris, 1999, p. 101-103 ; 226-244.

Le déchaînement de la piraterie hellénique après 1824, le spectre d'un massacre généralisé des Grecs du Péloponnèse, l'intervention de la Russie ainsi que le philhellénisme de leur opinion publique entraînent vers l'ingérence les Puissances occidentales. Engagé par la convention de Londres du 6 juillet 1827, ce processus aboutit à la bataille d'interposition de Navarin (20 octobre 1827), que suit en 1828 le détachement dans le Péloponnèse du corps expéditionnaire du général Maison précipitant l'évacuation des forces ottomanes. Quels sentiments ces missions inspirent-elles aux Marins français ?

De la compassion et de la fierté sans aucun doute, de voir enfin la Marine renouer avec le succès après les années sombres du Directoire et de l'Empire. Après avoir participé en 1828 à l'évacuation sur Syra des habitants de Chios, pourchassés par des irréguliers grecs, un aspirant écrit : « Ils seraient morts de faim, mais notre pavillon blanc parut ; (...) nous sauvâmes les malheureux habitants »⁴⁷. Sans adhérer au philhellénisme de leurs contemporains, les officiers sont par leur formation et leurs origines sociales les enfants du siècle des Lumières dont ils partagent les préjugés sur le monde oriental. Fourbe, lâche, égoïste, le Grec demeure un Européen qui peut, libéré du joug ottoman, espérer retrouver son héritage moral. Sympathique (« bon par caractère, incapable de perfidie »), le Turc est en revanche le barbare né, « que le fanatisme rend féroce » et dont le seul credo est la force⁴⁸. Le spectacle des villages et des campagnes ravagés par les troupes ottomanes et égyptiennes fait oublier les atrocités commises par les irréguliers et les forbans grecs. Il justifie la légitimité d'une lutte générale contre le monde arabo-musulman, que l'on croit alors incapable de se réformer. L'effondrement de la tutelle ottomane et des empires ibériques en Amérique Latine paraît donc aux marins les plus libéraux les mêmes signes d'une dissolution générale de l'Obscurantisme et de l'Intolérance. « Après avoir vu les Révolutions américaines », écrit avec fierté en 1829 un vétéran de Navarin, « il m'était réservé de prendre part aux efforts tardifs faits par l'Europe civilisée pour arracher au cimeterre turc les restes des Hellènes »⁴⁹.

⁴⁷ MS 205, T. F. Page à sa sœur, 28 mars 1828.

⁴⁸ *Ibid.*, T. F. Page à sa sœur, le 20 mars 1828.

⁴⁹ MS 358, Paul Henry de Belvèze à M. Ruault, 27 janvier 1829.

Le protectorat égyptien et l'émancipation des chrétiens du Levant (1832-1840)

Le rapide déclin de l'empire ottoman accélère après 1821 les anciennes tendances centrifuges au bénéfice de trois puissances : la France, la Russie et l'Égypte de Muhammad 'Alî (Méhémet Ali), qui s'empare entre 1831 et 1833 du Liban, de la Syrie, de la Cilicie puis de la Crète. Les marins de la Station du Levant sentent bien vite la brutalité de l'occupation égyptienne. Evoquant la résistance des montagnards crétois, le contre-amiral Hugon y voit en décembre 1833 le résultat d'une répression démesurée. Dès l'arrivée de *La Mésange* dans la baie de la Sude, une délégation de montagnards se rend à bord de la goëlette pour demander l'arrêt des impositions égyptiennes. Ces démarches tournent rapidement court et donnent lieu à une ferme mise au point du contre-amiral Hugon récusant toute intrigue pro-chrétienne. La première motivation est politique. L'Égypte paraît après la bataille de Konya (27 décembre 1832) et le traité d'Unkiar-Skelesi (8 juillet 1833), le seul rôle de résistance capable de repousser les ambitions de la Russie et de l'Angleterre. L'effacement naval est d'autant plus sincère qu'il semble inopportun en Syrie comme au Liban.

Au contact de ses collaborateurs français, Muhammad 'Alî a judicieusement développé ses projets dans le prolongement de l'entreprise menée par Bonaparte en Égypte. Les bénéficiaires immédiats de cette politique sont les chrétiens d'Orient. Que leur émancipation juridique soit le prélude d'une hégémonie occidentale paraît d'autant moins douteux que l'on perçoit la reprise des efforts missionnaires. Un diplomate français, le baron de Boislecomte ne doute pas que les catholiques levantins sont voués à prendre part à la modernisation du Proche-Orient. « Leurs rapports avec Rome c'est-à-dire avec l'Europe civilisée, écrit-il le 10 août 1833, leur maintiennent une véritable supériorité de connaissances et d'esprit (...). Les Lazaristes se disposent à établir à Antoura, dans le Liban, un collège qui offrira une instruction plus relevée aux principales familles chrétiennes »⁵⁰. Si l'émancipation des catholiques du Levant et l'action des congrégations enseignantes peuvent enraciner les « valeurs » occidentales au Proche-Orient, ce processus repose *in fine* sur l'outil

⁵⁰ DOUIN (G.) *La Mission du baron de Boislecomte, l'Égypte et la Syrie en 1833*, Le Caire, 1927, p. 205-206.

militaire égyptien. La répression féroce des émeutes antichrétiennes de Damas durant l'été 1833 confirme en effet l'indignation que suscitent les projets réformateurs de Muhammad 'Alî.

Si l'occupation égyptienne du Proche-Orient garantit la sécurité et facilite l'émancipation des chrétiens d'Orient, l'effort militaire épuise les finances d'un Etat rural. Devant la menace d'une contre-offensive ottomane, la tutelle fiscale égyptienne sur le Liban et la Syrie s'accroît. L'année suivante, l'insurrection générale de la Montagne libanaise puis les raids des escadres anglaise, autrichienne et turque brisent la résistance de l'armée égyptienne, dont les débris se retirent au delà de l'isthme de Suez au début de 1841.

Succès, incertitudes et limites de l'instrument naval (1841-1878)

Les trente cinq années qui séparent la fin de la seconde crise de Syrie (1841) et la crise d'Orient de 1875-1878 représentent une période bien distincte dans l'histoire du Proche-Orient. La fin de l'occupation égyptienne replace en 1841 toute l'Asie Mineure sous la tutelle ottomane. Cette restauration ne marque pas toutefois l'arrêt de l'expérience modernisatrice amorcée par Muhammad 'Alî. Le sultan Abdül Madjîd (1839-1861) et ses successeurs, Abdül Aziz (1861-1876) et Murâd V (1876) s'engagent en effet dans une politique réformatrice de grande ampleur (les *tanzîmât*) dont l'objectif est d'intégrer l'empire ottoman à l'Europe. Pour satisfaire l'opinion occidentale et consolider le loyalisme de leurs sujets chrétiens, les sultans abolissent par l'édit de Gülhane du 3 novembre 1839 et par le Hatt i Humayun du 18 février 1856 les discriminations séculaires qui frappaient les « Gens du Livre ». Comment appuyer l'occidentalisation de l'empire ottoman ? Au milieu du siècle, les liens économiques, l'encadrement scolaire, une politique d'assistance militaire et technologique sont décrits comme les moyens les plus sûrs de régénérer l'Orient. Les rapports navals soulignent l'importance du commerce, en reconnaissant le travail de sape mené par les congrégations enseignantes. En attendant les fruits de cette « croisade progressiste », la sécurité des communautés chrétiennes, dont l'émancipation suscite l'indignation d'une grande partie des musulmans, repose sur l'armée ottomane.

Engagée par Sélim III et Mahmûd II, la modernisation de l'armée régulière ottomane s'accélère après 1840 et produit une force de maintien de l'ordre d'une réelle efficacité. Il faut ainsi moins de trois semaines aux troupes de Syrie pour briser en novembre 1850 les troubles d'Alep dont les catholiques syriens avaient été les victimes, le 16 octobre. Parvenant le 18 novembre à Beyrouth, le commandant de *La Biche* se félicite de cette « prompte » répression que les autorités turques s'empressent de faire connaître sur tout le littoral⁵¹. Dix années plus tard, aux lendemains des massacres de Syrie et du Liban, la marche des troupes ottomanes est une promenade militaire. Durant l'insurrection crétoise de 1866-1869 et pendant la crise d'Orient de 1875-1878, la discipline des forces régulières frappe les officiers de la station⁵². Au plus fort de la crise d'Orient, les rapports navals envisagent ainsi avec calme la sécurité des communautés européennes dans les villes où sont cantonnées des forces ottomanes. Si l'armée turque est bien devenue un outil de maintien de l'ordre efficace après 1840, la protection des chrétiens du Levant demeure doublement incertaine.

En premier lieu, l'œuvre réformatrice ottomane implique une mise au pas des provinces semi-autonomes, comme le Liban où les Turcs attisent les rancœurs de la communauté druze pour affaiblir les clans maronites. Cette politique de division confessionnelle aboutit à la fin de 1841, en 1842, puis en 1845 à des vagues de violences antimaronites. Le partenariat que les Ottomans tissent avec les Druzes sous-tend également quinze années plus tard le saccage du Sud Liban que l'armée abandonne aux pillards⁵³. Ces violences terroristes ne sont pas circonscrites au Liban, mais éclatent en Syrie en 1850 à Alep, puis en 1860 à Damas où sont massacrés plusieurs milliers de chrétiens arabes. La lutte contre les insurgés crétois entre 1866 et 1869 suscite également des émeutes anti-chrétiennes. A des degrés divers, ces désordres

⁵¹ BB 4/662, Commandant de « La Biche » au contre-amiral Tréhouart, 10 novembre 1850.

⁵² BB 4/879, Contre-amiral Moulac au ministre de la Marine, 26 mars 1868.

⁵³ La même ambiguïté caractérise la politique kurde du Sultan dans le plateau du Tour Abdin où les gouverneurs ottomans tolèrent et encouragent les raids antichrétiens des tribus kurdes hamidiés (les plus loyales).

COURTOIS (S. de), *Le Génocide oublié. Chrétiens d'Orient, les derniers Araméens*, Paris, 2002, p. 128-130.

illustrent l'indignation d'une frange importante des notables et du petit peuple musulmans qui voient dans les clientèles levantines de l'Europe les scandaleux bénéficiaires d'un douloureux reflux de l'empire ottoman et de l'islam. Le Sultan ne peut affronter systématiquement ces violences sans briser le ressort du loyalisme musulman à sa cause. C'est dans cette perspective qu'il faut comprendre par conséquent le recours aux bandes irrégulières albanaises et kurdes, que l'on déchaîne sur la Crète, le Liban et les Balkans dès que la cause de l'islam semble menacé, ainsi que la passivité criminelle des troupes régulières au Liban en 1841, 1845 et 1860.

Les marins français et les chrétiens d'Orient : entre sympathie et dédain.

L'ambivalence de la politique chrétienne ottomane suscite chez les marins français des sentiments nuancés, tout particulièrement avant 1860.

La lutte pour le contrôle du Proche-Orient que se livrent de 1831 à 1840 l'Égypte et l'empire ottoman sous-tend une vive rivalité franco-russe. L'influence de la Russie et du clergé orthodoxe dans la gestion des Lieux Saints incite alors la Monarchie de Juillet à voir dans les catholiques d'Orient ses alliés naturels. Les marins ont adhéré à cette clientélisation qui flattait leur sens de la grandeur nationale et semblait également contrer les menées occultes de l'Autriche. Plusieurs faits indéniables les encouragent à croire dans la réalité de cette France du Levant : les sentiments francophiles manifestement sincères des Maronites, l'intensification des liens commerciaux, ainsi que la diffusion rapide de notre langue qui supplante l'italien après 1850. La compassion est sans réserve quand il s'agit de décrire la disette des Maronites durant l'hiver 1840 et les tourments qu'endurent les chrétiens de Syrie et du Liban en 1860. « Je ne sais ce que vont devenir toutes ces malheureuses familles chrétiennes » rapporte en novembre 1841 le commandant de *La Créole*, « elles se trouvent sans asiles, sans vêtements, sans vivres »⁵⁴. La passivité des soldats turcs durant la seconde guerre druzo-maronite (mai-juin 1845) suscite l'indignation du contre-amiral Turpin qui flétrit leur apathie, avant de dénoncer

⁵⁴ BB 4/608, Capitaine de corvette Février Despointes au ministre de la Marine, 20 novembre 1841.

« l'odieuse partialité » des Ottomans⁵⁵. La sympathie pro-chrétienne n'est toutefois pas inconditionnelle et heurte de fortes considérations politiques et morales.

Les marins comprennent que la clientélisation des communautés est une des causes majeures de l'instabilité chronique du Levant. « Mille bruits mensongers », écrit en juillet 1841 le commandant de *La Créole*, « circulent dans la montagne. Tantôt ce sont nos vaisseaux qui arrivent, tantôt c'est une déclaration du roi des Français qui reconnaît leur indépendance ».⁵⁶ Les critiques les plus vives accablent les Grecs « schismatiques » de la mer Egée que l'on tient pour des partisans fanatiques de la Russie. Le 16 janvier 1868, le contre-amiral Moulac dénonce la politique du pire des révoltés crétois et des volontaires grecs qui, soutenus par les encouragements navals russes, contrecarrent les efforts de temporisation ottomans pour appeler « de nouveau l'attention de l'Europe sur la question crétoise »⁵⁷. La volonté des catholiques orientaux de Syrie et du Liban d'échapper à la tutelle administrative et fiscale ottomane suscite également l'irritation et le mépris. Durant la guerre de Crimée, le commandant de *La Sérieuse* rapporte dédaigneusement l'enthousiasme pro-français des chrétiens de Syrie en rappelant leur brutal ralliement aux Ottomans à la fin de la crise d'Orient de 1840. Au-delà des préjugés ordinaires sur la « duplicité » des Levantins, la méfiance des officiers est dictée par une analyse pessimiste de la situation proche-orientale. Sans illusions sur la tolérance religieuse des Turcs ni sur l'efficacité immédiate de leurs réformes, les rapports navals du Second Empire y voient pourtant un mal nécessaire que l'insoumission chronique des minorités chrétiennes compromet.

L'intérêt général de la modernisation ottomane cantonne les sentiments pro-chrétiens des marins de la station du Levant dans de très étroites limites. Le sens du devoir et le très haut degré du patriotisme des marins les disposent en outre à juger avec sévérité l'égoïsme communautaire chrétien. En mars 1869, le refus de toute réforme dans les Sporades que certains insulaires pensaient arrêter en détachant des émissaires à

⁵⁵ BB 4/632-633, Contre-amiral Turpin au ministre de la Marine, 18 juin 1845.

⁵⁶ BB 4/608, Capitaine de corvette Février Despointes au ministre de la Marine, 27 juillet 1841.

⁵⁷ BB 4/879, Contre-amiral Moulac au ministre de la Marine, 16 janvier 1868.

Constantinople, à Londres et à Paris suscite la colère du commandant de *La Salamandre*. Les intrigues des Maronites et des catholiques de Syrie suscitent également la désapprobation des marins. Les accusations d'insubordination émaillent les rapports d'autres officiers après 1841. Loin d'être bien accueillies, les aspirations sécessionnistes ne reçoivent qu'une éphémère attention durant l'expédition de Syrie de 1860-1861 et sont généralement tenues pour de dangereuses chimères.

Incertitudes et limites des interventions navales

L'engagement des forces armées dans les drames humanitaires qui ensanglantent le Proche-Orient entre 1841 et 1875 est très imparfaitement connu à l'exception (notable) de l'expédition de Syrie de 1860-1861 que les ouvrages généraux tiennent pour la seule intervention pro-chrétienne. Plusieurs hypothèses viennent à l'esprit pour interpréter cette attention exclusive.

Durant et après les « massacres » du Liban de 1841 et de 1845, l'opinion française a sévèrement jugé la Monarchie de Juillet. Cette sévérité est de toute évidence suspecte car elle émane de cercles ulcérés par la victoire anglo-turque en Syrie en 1840. En flétrissant « l'inaction navale » de la France au Levant, les adversaires de Guizot alimentent la thèse d'une politique étrangère d'abandon, que les historiens officiels de la III^e République ont repris par anglophobie. Ces critiques sont donc à replacer sur le même plan que les débats qui accompagnent l'affaire Pritchard (1844) et le droit de visite (1841-1845).

Les principes de l'ingérence navale humanitaire demeurent des impératifs clairs jusqu'à la fin de la Monarchie de Juillet. Par conviction, la défense des chrétiens d'Orient préoccupe Guizot qui sait l'enjeu régional de cette clientèle entreprenante. Evoquant le sort des insurgés crétois en 1841, le ministre de la Marine et des Colonies nuance les consignes de neutralité qu'il fournit au commandant de *La Minerve* : « Je n'ai pas besoin d'ajouter que dans le cas où il s'agirait de sauver des proscrits ou de soustraire à la vengeance du vainqueur les vaincus (...), il n'y aurait plus lieu de se renfermer sur l'attitude passive (...); l'humanité a des droits que rien ne peut faire méconnaître »⁵⁸.

⁵⁸ BB 4/608, Dossier de la frégate « La Minerve », Instructions du 19 mai 1841.

L'intervention humanitaire n'a pas été sans résultats dans les eaux crétoises où les deux frégates déployées évacuent durant l'été plusieurs dizaines de volontaires Grecs. Le 5 juin 1845, alors que la seconde guerre druzo-maronite fait rage, la mission des bâtiments de la station est « de montrer le pavillon (...) pour veiller aussi efficacement que possible à la protection de nos nationaux, et sauver d'une mort certaine les victimes, poussées par la guerre sur le rivage (...) »⁵⁹.

Les contraintes matérielles, mais surtout politiques n'ont toutefois cessé d'entraver les bâtiments de la Station dans les eaux syro-libanaises après 1840. S'il n'y pas eu « d'abandon naval » des Maronites du Liban, les années 1841-1845 montrent une frilosité, un excès de prudence qu'il faut replacer dans la situation délicate où se trouve la France aux lendemains de la crise d'Orient de 1840.

De toute évidence, les moyens ont manqué aux heures les plus tragiques de la première guerre druzo-maronite durant l'hiver 1841. La réduction des forces de la Station après le rappel de *La Bougainville* ne laisse qu'un seul stationnaire, *La Créole*, dont le commandant au début de la guerre immobilise son grand canot à Djounié pour y accueillir le patriarche des Maronites et quelques religieux. Une petite escadre est déployée en 1842 au Levant où le baron de la Susse mène deux vaisseaux, *Le Santi Petri* et *L'Inflexible*. Ralliant Toulon au début de 1843, le contre-amiral de La Susse y laisse un vaisseau, trois corvettes, trois bricks et un bâtiment à vapeur. Cette force ne connaît pas de modification majeure durant les deux années suivantes. Quand les massacres de 1845 éclatent au printemps, les moyens navals sont donc loin d'être négligeables. C'est alors la normalisation des relations franco-ottomanes qui limite la portée de l'action humanitaire navale. Durant les troubles qui agitent la Crète et la montagne libanaise en 1841, les risques d'une complication diplomatique obsèdent les agents consulaires et navals. Durant l'été 1841, le commandant de *La Créole* appréhende à plusieurs reprises l'effet calamiteux que produirait une forte escadre sur les populations du Liban⁶⁰. Le capitaine de corvette Février Despointes admet toutefois que cette prudence met à nu les intérêts immédiats de la France et nuit à son prestige. En octobre 1841,

⁵⁹ BB 4/632-633, Contre-amiral Turpin au ministre de la Marine, le 5 juin 1845.

⁶⁰ BB 4/608, Capitaine de corvette Février Despointes au commandant en chef de l'escadre, 14 septembre 1841.

alors que toute la Montagne bruit des rumeurs d'une insurrection, le commandant de *La Bougainville* recommande une présence plus systématique en dépit des mises en garde consulaires. Le lent et difficile retour à la normale au Liban durant l'année 1842 correspond en effet à une très sensible amélioration des relations franco-britanniques, facilitée par le départ des contingents anglais de Syrie et l'échec relatif des missionnaires protestants. Ces circonstances favorables et la priorité que le gouvernement accorde aux affaires de Grèce et de Tunisie se conjuguent pour une politique d'apaisement à laquelle les chefs de la station, La Susse et Parseval-Deschênes, sont favorables. Alors que la réorganisation administrative du Liban suscite l'irritation des Maronites, le commandant de *La Créole* détache en 1844 un officier à Tripoli pour « faire connaître à tous les chefs en opposition qu'ils n'avaient qu'une protection morale à attendre de la France (...)»⁶¹. Au début de la guerre de 1845, la peur de déchaîner les esprits paralyse l'action navale au Levant. Le détachement en août d'une frégate, *La Belle Poule*, ne renverse pas la prudence du gouvernement. L'assassinat d'un religieux français, la libération de son assassin, puis l'arrestation d'un agent arabe du consulat de France à Beyrouth imposent un coup d'arrêt à cette politique d'effacement. Mobilisant *La Belle Poule* qu'il dirige sur Djounié, le consul général Poujade fait préparer les 29 et 30 octobre les compagnies de débarquement pour libérer son subalterne. En dépit des plaintes des autres agents consulaires, l'ultimatum français et les manœuvres de *La Belle Poule* redessinent la limite que la France trace entre ses intérêts moraux prioritaires (religieux, protégés et nationaux) et secondaires⁶². Les chrétiens du Liban se trouvent toutefois au-delà de la ligne de cette « protection active ».

Sous le Second Empire comme sous la Monarchie de Juillet, la grammaire de la protection humanitaire navale repose essentiellement sur la visite régulière des ports afin d'y montrer le pavillon, rassurer les nationaux et les protégés. Dans la première moitié du siècle, ces visites sont exceptionnelles durant la mauvaise saison (novembre–mars/avril) qui contraint les navires de toutes les puissances à s'éloigner des côtes syro-libanaises à l'exception de rares mouillages sûrs (Beyrouth) pour hiverner dans les eaux grecques (Le Pirée, Corfou, Patras) et

⁶¹ BB 4/617, Capitaine de corvette Février Despointes au ministre de la Marine, 3 février 1844.

⁶² BB 4/632-633, Contre-amiral Turpin au Ministre de la Marine, 10 novembre 1845

égyptiennes (Alexandrie). La généralisation de la propulsion à vapeur au milieu du siècle, l'établissement d'un réseau télégraphique aérien et sous-marin cohérent dans les années 1860-1870 donnent à l'outil naval une souplesse et une rapidité d'action inégalées. En mai 1868, le contre-amiral Moulac justifie son éloignement du Pirée, quartier général à la Station, en rappelant la présence dans ce port d'une agence consulaire reliée par câbles télégraphiques aux grands ports du Levant (Smyrne, Beyrouth) et des Balkans (Salonique). Les entretiens que les officiers de la Station nouent avec les autorités ottomanes, les agents consulaires et les notables chrétiens permettent également d'étendre bien au-delà des côtes le rayon d'influence de la Marine. Durant l'été 1861, l'amiral de Tinan tente d'encourager les réfugiés maronites, accablés par le départ du corps expéditionnaire français, en invitant ses officiers à se déplacer dans l'intérieur en « nombre, en uniforme et armés ». Sans être aussi marquantes, des mesures similaires sont rapportées pendant la guerre de Crimée, durant l'insurrection crétoise de 1866-1869 et pendant la crise d'Orient de 1876-1878. Les visites régulières aux établissements religieux de la mer Egée, la présidence aux distributions des prix des collèges catholiques, la participation solennelle aux grandes fêtes religieuses associent après 1860 dans l'opinion levantine la figure du missionnaire et du marin, incarnant chacun la France protectrice et bienfaitrice. Irremplaçable, l'instrument naval présente toutefois, une fois engagé le cycle des violences, des limites que les officiers de marine sentent avec finesse.

En 1841, en 1845 puis en 1861, les fuyards se dirigèrent vers les ports pour se placer sous la protection consulaire et navale, mais le régime et l'orientation du réseau hydrographique syro-libanais interdit toute opération fluviale, ce qui borne l'activité des patrouilles aux franges côtières, loin des grandes communautés catholiques et chrétiennes de la Montagne libanaise et de Syrie. La dispersion des bâtiments interdit également l'emploi des compagnies de débarquement dont le déploiement exige la concentration d'une forte escadre et de très importantes motivations nationales comme l'assassinat d'un ressortissant français. Tout repose en définitive sur l'effet d'une démonstration, c'est-à-dire l'interprétation que les autorités et les populations levantines tant chrétiennes que musulmanes tirent du déploiement naval et de ses suites. Au-delà des formules conventionnelles sur « le bon effet » des démonstrations navales, les

chefs de la station n'obtiennent guère pour les chrétiens d'Orient que des paroles apaisantes et des mesures symboliques. En juillet 1861, l'intensification des patrouilles navales ne dissuade ainsi nullement les extrémistes musulmans, partiellement couverts par les autorités ottomanes, de se livrer aux pires violences sur les chrétiennes réfugiées à Sour et à Saïda, dont plusieurs sont violées à quelques centaines de mètres des navires français.

L'ingérence navale pro-chrétienne n'est qu'une facette ponctuelle et géographiquement restreinte de l'implication française en Méditerranée orientale au XIX^e siècle. Elle permet toutefois de pénétrer concrètement les ambiguïtés, les incertitudes et les aléas de ce « devoir d'humanité », que les marins et les consuls français et leurs homologues anglais ont été les premiers à définir et à pratiquer, il y a près de deux siècles, en Méditerranée orientale.

**LA MARINE AU SECOURS DES BALEINIERS :
LA CAMPAGNE DE L'*HEROÏNE*,
CAPITAINE CECILLE (1837-1839)**

Nicolas POIRIER

1837, la pêche baleinière française est à son apogée. Soutenu financièrement par l'Etat, l'armement hexagonal comptabilise plus d'une cinquantaine de baleiniers en activité. Des navires que la Marine s'emploie très tôt à protéger. De toutes les difficultés rencontrées par les baleiniers au cours de leurs campagnes, les plus courantes sont en effet le désordre et l'indiscipline des équipages. Ajoutés aux désertions qui souvent en résultent, ces facteurs peuvent compromettre sérieusement la réussite d'une campagne de pêche. Aussi, la Marine est rapidement amenée à jouer un rôle important de gendarme parmi les baleiniers. Sous la Restauration, les premiers à s'acquitter de ce rôle sont les stationnaires des Mers du Sud. Mais au début de la décennie 1830, devant le développement atteint par les armements français, la Monarchie de Juillet décide d'envoyer spécialement des bâtiments de l'Etat porter assistance aux pêcheurs en difficulté.

Confiée au capitaine Ferrin, commandant la corvette *Circé*, la première expédition de ce genre visite les côtes occidentales d'Afrique et les îles Tristan Da Cunha, alors très prisées par les baleiniers français (Gorée, mai 1834 ; Toulon, mai 1835). Comme l'explique à son retour cet officier, l'aide apportée aux baleiniers ne doit pas seulement se limiter à la police de la navigation :

« Les secours que les baleiniers réclament plus particulièrement consistent : en vivres de campagne, toiles de différentes espèces, avirons de frêne fendu de 15 à 18 pieds, pour servir d'avirons de nage, et quelques-uns, de 20 à 22 pieds pour avirons de gouverne, en pirogues,

en bottes, en bordages de cèdre pour les réparations à faire à ces embarcations, clous assortis pour charpentier et tonnelier, fer de 1^{ère} qualité, lignes de pêche, harpons, ancres de 1500 à 2000 livres et chaînes-cables en rapport. »⁶³

Suivant de quelques mois le retour de la *Circé*, une seconde corvette, l'*Héroïne*, commandée par le capitaine de frégate Cécille⁶⁴, est envoyée à la rencontre des baleiniers français. Parti de Brest en juillet 1835, Cécille met le cap, comme son prédécesseur, sur les baies africaines et les îles Tristan Da Cunha mais constate que les pêcheurs ont délaissé ces champs de pêche pour se rendre sur ceux des côtes occidentales de l'Amérique du Sud. Il ne rencontre par conséquent que peu de baleiniers sur sa route. Ses instructions ne prévoyant pas cette situation, Cécille opère dès le mois d'août 1836 son retour en France.

Suite à cette campagne de protection de la pêche de la baleine en demi-teinte, Cécille est de nouveau choisi en 1837 par le ministre de la Marine pour mener à bien une nouvelle expédition. Toutefois, avant de repartir, le capitaine de l'*Héroïne*, soucieux de la pleine réussite de sa mission, demande et obtient auprès de sa tutelle l'autorisation de se rendre auprès des armateurs havrais afin de s'enquérir des routes que les baleiniers envisagent d'emprunter pour leurs futures campagnes. Après enquête, deux options se dessinent alors : l'une consiste à se diriger vers les côtes du Chili en doublant le cap Horn, tandis que l'autre revient à doubler le cap de Bonne-Espérance, traverser l'Océan Indien, longer les côtes méridionales de la Nouvelle-Hollande, et se poster dans les baies de Nouvelle-Zélande⁶⁵. Soulignant l'impossibilité qu'il y a pour un seul bâtiment de fréquenter tous ces lieux à la fois, il est décidé que la station

⁶³ A.N. CC⁵ 596, Extrait d'un rapport adressé à M. le Ministre de la Marine et des Colonies par le cap^t de frégate Ferrin, commandant la corvette de guerre la *Circé*, Toulon, 18 mai 1835.

⁶⁴ Cécille (Jean-Baptiste Thomas Médée) : né à Rouen le 16 octobre 1787 ; mousse du commerce puis aspirant à Marseille sous l'Empire ; Enseigne de vaisseau en 1810 ; Lieutenant de vaisseau en 1816 ; Capitaine de frégate en 1829, il fait campagne au Brésil, dans les Mers du Sud puis en Algérie ; Capitaine de vaisseau en 1836 ; nommé Contre-Amiral en 1844 puis Vice-Amiral en 1847 ; décède à Saint-Servan le 9 novembre 1873. Faivre (Jean-Paul), *L'expansion française dans le Pacifique de 1800 à 1842*, Nouvelles éditions latines, Paris 1954, p. 417.

⁶⁵ A.N. BB⁴ 1023, Protection de la pêche de la baleine. Rapport au ministre sur la navigation de la corvette l'*Héroïne* dans l'hémisphère austral en 1837, 1838 et 1839", Brest le 1^{er} août 1839 : première partie p. 1.

navale des côtes chiliennes veillera aux baleiniers se rendant en Amérique du Sud et que l'*Héroïne* « suiv[ra] le destination de ceux de nos pêcheurs qui d[oi]vent faire le tour du globe »⁶⁶. Dans un souci d'efficacité, armateurs et capitaines baleiniers sont alors prévenus à l'avance de l'itinéraire suivi par Cécille⁶⁷.

L'*Héroïne* appareille de Brest le 1^{er} juillet 1837. Dans un premier temps, elle visite les anciens champs de pêche brésiliens, relâchant successivement à Rio (16-23 août 1837), Sainte Catherine (27-30 août 1837) puis Maldonado sur l'embouchure de la Rio de la Plata (6-7 septembre 1837), ports où Cécille ne rencontre en tout et pour tout que deux baleiniers français⁶⁸. Traversant l'Atlantique Sud, l'*Héroïne* touche au Cap le 6 octobre, où elle demeure un mois afin de procéder à diverses réparations. Cécille entreprend alors de reconnaître les îles du Prince-Edouard et l'archipel des Crozet au sud-ouest de l'Océan Indien. Peu après son arrivée en vue de Crozet (22 novembre 1837), il rencontre sur l'île de la Possession, un navire phoquier français, le *Paquebot Bordelais*, et vient au secours des équipages de deux baleiniers américains jetés à la côte.

« Les secours de la corvette offerts au capitaines et à 25 hommes des équipages naufragés furent acceptés avec reconnaissance. Je les recueillis à bord pour les remettre sur les divers bâtiments de leur Nation que je rencontrerais sur les lieux de pêche. Avant de quitter la corvette, les capitaines Barnum et Randall demandèrent à régler leur compte. Je leur annonçai que le gouvernement français n'était pas de l'usage de faire payer à des malheureux naufragés l'hospitalité qu'il leur accordait. »⁶⁹

Après avoir pris le soin de reconnaître les différents mouillages utiles aux baleiniers de passage dans les parages, Cécille décide de mettre le cap sur l'île Amsterdam qu'il atteint le 21 décembre 1837 après avoir croisé en route deux baleiniers français et plusieurs américains. N'y

⁶⁶ *Idem*. La protection des autres baleiniers devait être assurée par la station des côtes chiliennes.

⁶⁷ A.N. BB⁴ 1023, Rapport Cécille, *op. cit.*, première partie p. 2.

⁶⁸ Liste complète des baleiniers français croisés au cours de la campagne dressée en fin d'article.

⁶⁹ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, p.12.

rencontrant aucun bâtiment, il se dirige alors vers l'île Saint Paul en vue de laquelle la corvette arrive le lendemain. Cette île perdue au milieu de nulle part marque Cécille. A son retour en France, dans son rapport général de navigation, l'homme dresse en effet de cette île un portrait empreint de romantisme :

" Ces rochers vitrifiés, tourmentés dans leur forme par d'anciennes convulsions ; cette nature morte où l'on n'aperçoit pas un arbre, pas un arbrisseau ; cette solitude, séjour paisible de milliers de pingouins et d'une multitude d'oiseaux qui en troublent le silence ; ce conduit de feu, qui a sa base dans les profondeurs incommensurables de l'Océan ; ce point au milieu de la mer : tout enfin dans cette île, une des plus curieuses du monde, frappe l'esprit et le porte à la méditation. »⁷⁰

La journée du 24 décembre, une expédition de reconnaissance est organisée à terre. Un plan du cratère en partie effondré et envahi par la mer est levé, le fond sondé et la passe qui en permet l'accès reconnue. La campagne de l'*Héroïne* prend un temps des allures de voyage d'exploration.

« Parmi les nombreux oiseaux qui vivent sur cette île, nous remarquâmes une espèce qui nous parut fort jolie. Ces oiseaux plus forts que l'hirondelle, plus allongés et d'une forme plus élégante, ont la tête noire et la queue fourchue. Le bec et les pattes sont d'un rouge vif cramoisi ; leur ventre est blanc d'argent mat, le dessus des ailes et le dos, bleu cendré [...] »⁷¹

Quittant Saint-Paul le 24 décembre au soir, Cécille prend le parti de gagner le Port du Roi George, escale réputée pour être fréquentée par les baleiniers ayant fait campagne dans l'Océan Indien. Mouillant le 10 janvier 1838 en vue de cette toute jeune colonie australienne, la surprise des hommes de l'*Héroïne* est grande.

« Nous nous attendions à ne trouver au Port du Roi Georges qu'un pays inculte, habité par quelques hordes de sauvages misérables ; nous fûmes donc très agréablement surpris lorsque nous aperçûmes le pavillon anglais flotter sur les hauteurs, et d'apprendre qu'une ville naissante où

⁷⁰ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, p. 17.

⁷¹ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, p. 18.

l'on ne comptait encore que 150 habitants, s'[y] élevait [...]. Cet établissement nommé Albany, fondé en 1833 [...] est une dépendance de la colonie de la rivière des Cygnes, située sur la côte occidentale de la Nouvelle Hollande. »⁷²

Après 64 jours passés en mer depuis le départ du Cap, Cécille tire un premier bilan de la saison de pêche dans les eaux sud de l'Océan Indien : les baleiniers ont connu un début difficile dû à de mauvaises conditions météorologiques. Cependant, le mois de décembre se montrant plus clément et les baleines se présentant en nombre, les pêcheurs ont pu combler une partie du retard accumulé. Cécille rapporte même le cas d'un navire américain ayant réussi à capturer 18 baleines en 25 jours.⁷³

Le 19 janvier 1838, l'*Héroïne* quitte le Port du Roi George en direction du sud-ouest de la Tasmanie afin d'aller à la rencontre des baleiniers français en route vers le Pacifique. Mais fin janvier 1838, le scorbut s'étant déclaré à bord, Cécille est contraint de jeter l'ancre dans le Derwent en face d'Hobart Town le 31 du même mois. Quatre baleiniers français s'y trouvent déjà et un cinquième ne tarde pas à arriver. Pour la première fois depuis son départ, Cécille a à faire face aux graves problèmes de désertions qui touchent les équipages de ces navires :

« Malgré l'appui que nous trouvâmes dans la protection des autorités, nous ne tardâmes pas à ressentir l'influence des embaucheurs qu'aucune loi ne punit ; 12 à 13 hommes désertèrent de leurs navires ; nous en reprîmes presque aussitôt deux du Gustave, [...] . Je leur fis infliger à bord de la corvette une punition sévère ; on en arrêta d'autres qui furent détenus aux fers, au pain et à l'eau jusqu'au départ de leurs navires. Ces exemples, et les poursuites actives dirigées contre ceux qui étaient encore à terre, produisirent un très bon effet et arrêtaient un désordre qui menaçait devenir grave. »⁷⁴

Pendant son séjour à Hobart, Cécille et ses officiers sont l'objet de toutes les attentions de la part des autorités anglaises. Les invitations se

⁷² A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, p. 20. La colonie de la rivière des Cygnes est l'actuelle ville de Perth en Australie Occidentale.

⁷³ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, p. 22.

⁷⁴ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, p. 28.

multiplient et les réceptions en leur honneur se succèdent. Ces nombreuses visites à terre surprennent Cécille. Il demeure en effet impressionné par le développement d'une si jeune fondation :

« La prospérité toujours croissante de cette colonie est bien digne de remarques. Quand on pense qu'en 1803, le terre de Vandiemien était encore vierge des travaux de l'homme [...] et que dans le court espace de 35 ans, elle est arrivée du néant à l'état florissant où on la voit aujourd'hui [...]. Honneur à la nation qui a su, pour ainsi dire de nos jours, créer, non de simples colonies , mais fonder des empires. »⁷⁵

L'analyse de Cécille quant à la réussite anglaise en matière de colonies comparativement aux tentatives françaises ne manque d'ailleurs pas de pertinence :

« On conçoit facilement que dans un pays comme l'Angleterre où la Marine a pris un tel développement, [...] qu'un voyage outre-mer est considérée comme rien, même par les femmes ; que dans un pays où le commerce a créé à la fois tant de fortunes colossales et fait tant de misérables ; où la jouissance de la propriété foncière appartient à un petit nombre de familles aristocratiques à l'exclusion des autres, et où tant d'ambitions se trouvent à l'étroit [...] l'on conçoit facilement, dis-je, que dans un tel pays, on trouve toujours une population, influencée d'ailleurs par l'exemple de fortunes rapides faites dans les colonies, disposée à abandonner le ciel sombre de l'Angleterre pour aller chercher la fortune et une nouvelle patrie sous de plus beaux climats ; les uns fuyant la misère qui les dévore au milieu des machines créées par l'industrie, les autres poussés par l'ambition de devenir grand propriétaire à leur tour et d'inscrire leur nom sur la liste d'une nouvelle aristocratie. On trouve dans ces éléments tout ce qu'il faut pour fonder une colonie. [...]

« En France au contraire, on voyage peu ; tout déplacement est une affaire, et un voyage outre-mer en est une capitale : voilà peut-être le plus grand obstacle qui arrête chez nous l'esprit de colonisation ; ensuite, la propriété foncière est plus également répartie ; de là plus d'aisance relative et plus de liens qui attachent au sol. [...] Et même dans [ceux]

⁷⁵ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, p. 32.

qui s'expatrient, combien peu fondent un établissement sans une arrière pensée de retour [...]. L'anglais au contraire, quand il se décide à émigrer, réalise toute sa fortune. Il embarque avec lui sa femme et ses enfants et dit un adieu éternel à sa patrie. Aussi quelle différence entre son établissement et celui du français ! Rien de provisoire, chez le premier, sa maison est bâtie pour y mourir. »⁷⁶

Après avoir rétabli l'ordre à bord des baleiniers français et complété leurs équipages par des hommes de son bord, Cécille appareille d'Hobart le 24 février 1838 pour se rendre à Port Jackson où il demeure un mois et demi à réparer les avaries dont avait eues à souffrir la corvette depuis son départ de France. Ces travaux terminés, l'*Héroïne* quitte le 15 avril Sydney pour se diriger vers la Nouvelle-Zélande. Deux semaines après, le 28 avril 1838, la corvette arrive à la baie des Iles. Au mouillage, Cécille trouve un baleinier français, le *Gange*, en proie à de grandes difficultés : une mutinerie s'est en effet déclarée à bord et dix-huit de ses hommes ont déserté. Faut de d'un équipage suffisant, le *Gange* n'a alors pu rejoindre les champs de pêche et attend depuis plus d'un mois les secours de la corvette⁷⁷. Aussi, pour permettre au capitaine Grandsaigne de continuer sa campagne, Cécille donne l'ordre à huit de ses matelots d'embarquer sur le baleinier. Selon lui, ces troubles à bord des baleiniers qui relâchent à la baie des Iles, sont principalement le fait des "grog shop's keepers" - Cécille désigne par ce terme les cabaretiers de Kororareka, principal point de relâche de la baie - :

« Ces hommes sont le fléau de la baie des îles. Ils employent tous les moyens possibles pour faire désertier les matelots qu'ils hébergent, et les vendent ensuite 100 à 150 francs aux capitaines qui, ayant perdu leurs équipages par les manœuvres de ces misérables, sont trop heureux de trouver à embarquer les déserteurs d'un autre bâtiment. »⁷⁸

De plus, à la différence d'Hobart, aucune autorité officielle ne s'exerce sur la baie, ce qui laisse bien entendu la place à toutes sortes de trafics.

Pendant son séjour à la baie des Iles, Cécille reçoit plusieurs fois Monseigneur Pompallier, évêque de Maronée et vicaire apostolique de

⁷⁶ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, pp. 33-34.

⁷⁷ A.N. CC⁵ 595 Déclaration de retour du *Gange*.

⁷⁸ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, 2^{ème} partie, p. 1.

l'Océanie occidentale. Celui-ci était arrivé en Nouvelle-Zélande trois mois auparavant et y avait fondé une petite mission, siège de son évêché⁷⁹. Mais sa situation était depuis restée des plus précaires, les missionnaires protestants s'attachant à le déconsidérer auprès des populations indigènes. Aussi Cécille s'attache, du mieux qu'il le peut, à renforcer les positions de la mission catholique :

« Je pensai que la première chose à faire, était de détruire dans l'esprit des naturels l'opinion désavantageuse que quelques-uns d'eux avaient pu concevoir de Monseigneur, d'après les calomnies qu'on leur avait débitées ; la chose était facile, c'était d'entourer l'évêque, des égards et des honneurs dus à son caractère et à son rang ; et ces marques de déférence de ma part devaient nécessairement produire un effet infailible et capital aux yeux d'hommes accoutumés à porter un grand respect à un chef militaire. En conséquence, je fis saluer Monseigneur de 9 coups de canon lorsqu'il quitta la corvette, et ces 9 coups de canon eurent un grand retentissement, surtout au cœur des protestants. »⁸⁰

Poursuivant le même objectif, Cécille cherche aussi à entretenir de bonnes relations avec les Maoris de la baie des Iles. Depuis le massacre par ces derniers de l'explorateur Marion-Dufresne dans cette même baie quelque 66 années auparavant⁸¹, les relations entre les tribus indigènes et les voyageurs français demeurent difficiles : les Néo-Zélandais redoutent en effet la frappe d'une expédition punitive dirigée contre eux par la puissante tribu de Marianne et les Anglais présents sur l'île ne font d'ailleurs qu'entretenir ce sentiment. Aussi, Cécille s'applique à dissiper ces craintes. Il reçoit les chefs de la baie à son bord et le 1^{er} mai, jour de la fête du roi et après les avoir fait participer à une inspection de la

⁷⁹ FAIVRE (Jean-Paul), *op. cit.*, p. 402. Avec beaucoup de retard sur les églises protestantes, l'Eglise catholique avait entrepris de s'installer dans l'ouest du Pacifique en y fondant en 1836 un vicariat. Confié à l'ordre lyonnais des Maristes, Pompallier fut le premier dépositaire de la charge. Parti du Havre la même année, il devait essuyer un premier échec aux Tonga avant de venir s'installer en Nouvelle-Zélande à Hokianga.

⁸⁰ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, 2^{ème} partie, p. 3.

⁸¹ Nicolas Thomas Marion-Dufresne (1729-1772) fut massacré le 12 juin 1772 avec 27 des hommes de son équipage par les Maoris de la baie des Iles. Il était parti de France en 1770 à la tête de deux navires de la compagnie des Indes, le *Mascarin* et le *Marquis de Castries*, afin de reconduire à Tahiti le jeune polynésien ramené en France par Bougainville.

corvette où tous les artifices militaires sont déployés, leur remet en présents des sabres d'infanterie.⁸²

Après ces trois semaines passées à la baie des Iles, l'*Héroïne* reprend la mer le 20 mai 1838, pour se diriger vers les baies de l'île du Sud où la saison vient de débiter. Le 8 juin, la corvette mouille dans la baie d'Akaroa, péninsule de Banks. Et Cécille de rapporter :

« J'y trouvai quatre baleiniers français : Le Nil, le Gustave, le Cosmopolite et le Gange. J'appris que la Pauline et l'Adèle étaient dans la petite baie de Piréka située dans le sud de la péninsule, et que le Cachalot, la Dunkerquoise, l'Asia, le Souvenir de Marseille et l'Angéline, étaient dans la baie de Tokolabo placée au nord. Le Cousin était à Cloudy Bay et le Faune à Otago ; ainsi dès le début, je me trouvai au centre de treize baleiniers français, pouvant communiquer au moyen de mes embarcations avec onze d'entre eux et les secourir au besoin. »⁸³

La pêche s'avère prometteuse et le bon ordre règne parmi la plupart des baleiniers. Seulement quelques « symptômes de mésintelligence » à bord du *Nil* et de l'*Angéline* viennent troubler la quiétude du commandant Cécille pendant la durée de son séjour dans la péninsule. La présence de la corvette sur les lieux de pêche est par ailleurs très utile du point de vue matériel. En effet, les baleiniers étant généralement trop justement équipés, voire mal armés pour de si longues campagnes, certains arrivent à manquer de matériels de pêche, de médicaments, et même tout simplement de vivres. Aussi, de nombreux capitaines, profitant de la présence de l'*Héroïne*, demandent assistance à Cécille.

Quittant Akaroa le 8 juillet 1838, l'*Héroïne* visite Port Cooper (ou baie de Tokolabo) et le nord de la péninsule durant ce même mois. Le passage de la corvette dans ces différents lieux permet de rassembler de nombreux renseignements utiles à la navigation mais aussi sur les ressources du pays et les mœurs de ses habitants. Des cartes détaillées des différentes baies visitées sont établies et de nombreux relevés réalisés. Cécille met aussi à profit les relâches pour faire confectionner

⁸² A.N. BB⁴ 1011, Lettre de Cécille au ministre de la Marine, baie des Iles, le 6 mai 1838.

⁸³ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, 2^{ème} partie p. 5.

**Extrait de la comptabilité des versements faits par le capitaine
Cécille aux baleiniers français en pêche
dans les baies de la péninsule de Banks.⁸⁴**

Navire	Capitaine	Versements
<i>Souvenir</i>	Hiriart	Un aviron de 22 pieds, pour pirogue 12 bordages de cèdre, pour pirogue 7 kg de clous assortis, pour pirogue 510 kg de bœuf salé en 6 quarts
<i>Asia</i>	Jay	12,5 kg de poudre de guerre
<i>Cosmopolite</i>	Legruel	8 lignes de pêche de 130 brasses 6 kg de clous à pirogues
<i>Nil</i>	Smith	4 lignes de pêche de 130 brasses 10 bordages de cèdre 6 avirons provenant du Mississippi formant 102 pieds
<i>Gange</i>	Grandsaigne	6 avirons formant 108 pieds (du Mississippi) 20 harpons (du Mississippi)

des éléments de mâture avec les essences disponibles dans les forêts de Nouvelle-Zélande.⁸⁵

Durant cette même période, de nombreux contacts sont établis avec les tribus de la péninsule. Plusieurs fois, les chefs maoris sont reçus à bord de la corvette, les femmes qui les accompagnent distrayant parfois l'équipage avec des danses rituelles. Au cours d'une de ces visites, Cécille remarque même une jeune enfant d'à peine 6 ans qu'il se propose d'adopter. "J'offris de donner tout ce que les parens demanderaient, en faisant bien comprendre que je n'avais pas d'enfant et que j'aurais soin de celui-ci comme s'il était le mien"⁸⁶. Cependant, malgré les efforts déployés pour convaincre les parents de son sentiment charitable, Cécille ne parviendra pas à faire céder la mère de l'enfant. Si l'insistance du capitaine se fait aussi grande, c'est parce qu'il se fait une image plutôt

⁸⁴ A.N. BB⁴ 1011, Versements faits aux trois-mâts baleiniers français.

⁸⁵ A.N. BB⁴ 1011, lettre de Cécille au ministre de la Marine, Port Cooper, le 18 juillet 1838 et BB⁴ 1023, op cit, 2^{ème} partie pp. 5-16.

⁸⁶ A.N. BB⁴ 1023, op cit, 2^{ème} partie p. 11.

négative des conditions de vie des populations autochtones et européennes vivant en Nouvelle-Zélande. Son constat est sévère.

A cette époque, la population européenne vivant en Nouvelle-Zélande, encore très faible, est en effet essentiellement composée de matelots déserteurs, de convicts évadés des établissements pénitenciers australiens ou encore d'aventuriers qui, attirés par l'espérance d'une fortune rapide, spéculent sur l'achat des terrains cédés par les tribus indigènes pour quelques pacotilles. Le tableau brossé par Cécille lors de son passage à la baie des Iles, décrit la situation en des termes peu reluisants :

« Il n'y a ni loi ni autorité reconnue à la Nouvelle-Zélande pour retenir la population gangrenée qui l'habite, et l'empêcher de se livrer à la fougue des mauvaises passions.[...] Les spoliations de toutes espèces, les commerces les plus honteux, depuis la prostitution des femmes jusqu'à la vente des matelots ; les trahisons les plus infâmes, les assassinats, les meurtres, se voient journellement à la Nouvelle-Zélande.[...] Voilà les leçons de morale que la race civilisée porte aux populations sauvages de la Nouvelle-Zélande et de l'Océanie. »⁸⁷

De plus, le contact de ces mêmes populations avec les Européens, les Pakeha - terme de la langue maorie par lequel sont désignées les populations non indigènes de Nouvelle-Zélande -, ne sont pas sans laisser de traces néfastes au sein de la société maorie : armes à feu, alcool et maladies vénériennes ne tardent pas en effet à apporter leurs lots quotidiens de malheur. Les conflits, féroces et cruels, qui agitent constamment les différentes tribus maories – Cécille fait état dans ses rapports de nombreux cas d'anthropophagie – se trouvent exacerbés par toutes sortes de trafics comme celui du commerce des têtes momifiées de Maories, alors très en vogue dans les salons européens :

« On a vu les têtes zélandaises devenir un objet lucratif d'exportation ; tous les moyens ont été bon pour s'en procurer et des guerres ont été suscitées entre les tribus pour faire baisser de pris cette marchandise recherchée, toujours commune après un combat ; on a vu des individus

⁸⁷ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, 2^{ème} partie, p. 5.

presser des chefs et leur assurer des présents pour se faire livrer la tête remarquablement tatouée de quelques esclaves. »⁸⁸

Ces excès pousse en 1833 le gouverneur anglais de Sydney à nommer sur place un représentant pour tenter de ramener un minimum de discipline parmi les sujets britanniques. Officiellement, ce dernier ne dispose alors d'aucun pouvoir légal, la Nouvelle-Zélande n'étant pas une colonie de la couronne d'Angleterre. Cécille n'est cependant pas dupe :

« Une autorité anglaise, avec le titre de résident, est établie à la baie des Iles depuis 6 ans ; elle n'a pas de juridiction sur le pays, mais elle y exerce une grande influence augmentée encore par l'appui des missionnaires, l'arrivée à intervalles de bâtimens de guerre, et la puissance des présens. La prise de possession n'est plus qu'une simple formalité à remplir ; la possession réelle existe de fait, car la moitié de l'Île du Nord appartient à des anglais. »⁸⁹

Et le capitaine de l'*Héroïne* de dénoncer, une fois n'est pas coutume, les appétits anglais :

« A peine cinquante années se sont elles écoulées, que la Nouvelle Hollande et la terre de Vandiémen ne suffisent plus à l'activité débordante des Anglais et la Nouvelle-Zélande [...] devient le but de leurs spéculations »⁹⁰

Un constat qui, lors du retour de Cécille, ne manquera pas d'alerter le gouvernement intéressé alors à un projet de colonisation de l'île du Sud par la France.

La saison des baies étant déjà bien avancée, Cécille décide de regagner début août la baie des Iles afin d'y rencontrer les baleiniers qui viendraient y relâcher avant la saison du large. Le 20 août, deux jours après son arrivée dans la dite baie, le *Cosmopolite*, baleinier du Havre, le rejoint : une importante voie d'eau s'étant déclarée à bord, les charpentiers et calfats de l'*Héroïne*, employés aux réparations,

⁸⁸ *Idem.*

⁸⁹ A.N. BB⁴ 1023, op cit, 2^{ème} partie, p. 20.

⁹⁰ A.N. BB⁴ 1023, op cit, 2^{ème} partie, p. 19.

permettent au navire de reprendre la mer⁹¹. Afin d'éviter les troubles à bord des baleiniers qui séjournent dans la baie, Cécille fait aussi volontairement prévenir les cabaretiers de la place, des repréailles auxquelles ils s'exposent au cas où l'un d'eux s'aviserait de débaucher quelque matelot que ce soit. Ce second séjour est l'occasion de recevoir de nouveau Monseigneur Pompallier, accompagné de plusieurs chefs maoris. De fait, Cécille éprouve une admiration certaine pour ce prélat – « Monseigneur Pompallier est inspiré du véritable esprit de Dieu ; il obtiendra de grand succès ... ou périra martyr. »⁹² – et c'est donc spontanément qu'il lui accorde son aide, ses instructions ne comportant aucune mention particulière concernant les missions catholiques⁹³.

Ce nouveau séjour à la baie des Iles est aussi l'occasion pour Cécille d'entrer en contact avec l'aventureux baron Charles de Thierry avec qui il échange quelques courriers. Fils d'un noble émigré en Grande-Bretagne pendant la Révolution française, ce dernier avait fait acquérir pour son compte, par un missionnaire anglais, des terres dans l'île du Nord⁹⁴. Après un premier échec essuyé au cours des années 1820 – il avait essayé d'intéresser l'Angleterre puis la France à un projet de colonisation de l'île⁹⁵ – l'ambitieux baron s'était autoproclamé chef souverain de la Nouvelle-Zélande, appuyant ses revendications sur ses titres de propriété. Lors du voyage qu'il entreprit pour rejoindre ses Etats, il achetait aussi une concession sur l'isthme de Panama - projetant d'y creuser un canal - et se faisait couronner roi de Nouka-Hiva aux îles Marquises. Puis, de passage à Sydney, il recrutait des colons pour l'établissement qu'il projetait d'installer. Enfin, en novembre 1837, il débarquait en Nouvelle-Zélande, ayant pris soin de signaler à diverses puissances sa prise de possession en faisant reconnaître ses armes, son

⁹¹ A.N. CC⁵ 595, Déclaration de retour du *Cosmopolite*, et BB⁴ 1011, Lettre de Cécille au ministre de la Marine, baie des Iles, le 1^{er} septembre 1838 : le navire dut être déchargé puis échoué à la faveur d'une marée d'équinoxe avant d'être remis à flot.

⁹² A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, 2^{ème} partie p. 18.

⁹³ A.N. BB⁴ 1010, Instructions du ministre de la Marine au capitaine Cécille, Paris, le 14 juin 1837.

⁹⁴ FAIVRE (Jean-Paul), *op. cit.*

⁹⁵ A.E. CP Nouvelle-Zélande 1, « Résumé des renseignements réunis à la direction des colonies sur les premiers projets d'établissement et en dernier lieu sur l'arrivée et l'installation du baron de Thierry à la Nouvelle-Zélande », fol. 111.

pavillon et son sceau⁹⁶. Mais il devait rapidement déchanter. Trompé, semble-t-il, sur la réelle valeur de ses titres, il ne se trouvait en réalité qu'en possession de quelques petits lopins de terre⁹⁷.

Le 27 septembre 1838, alors que la corvette s'apprête à rejoindre Tahiti, un baleinier américain, le *Rebecca Sims*, mouille à la baie des Iles apportant avec lui la nouvelle du massacre de l'équipage du *Jean Bart* par les Maoris des îles Chatham. Aussitôt, Cécille décide de se rendre sur place afin d'enquêter sur les circonstances du drame, retrouver les éventuels survivants et châtier les responsables. Deux baleiniers, le français l'*Adèle* et le *Rebecca Sims* se joignent à l'expédition de l'*Héroïne*. Le 17 octobre, la flottille arrive en vue de l'archipel. Le premier objectif du commandant français est de capturer des otages afin de pouvoir les échanger contre les hommes du *Jean Bart* éventuellement retenus à terre. Pour ce faire, il envoie les deux baleiniers au mouillage prenant soin de renforcer leurs équipages respectifs par vingt de ses hommes. Malgré la méfiance des Maoris, le capitaine américain réussit à attirer à son bord, « Eïtouna » - Nga Tuna en maori -, chef de l'une des deux tribus de l'île, ainsi que sa femme et divers membres de sa suite. Transférés à bord de la corvette, ceux-ci sont alors questionnés par Cécille :

« Il résulta de l'interrogatoire subi par Eïtouna en présence des officiers de l'*Héroïne* que, le Jean Bart, est arrivé à l'île Chatham dans les premiers jours de mai. Il n'était pas encore au mouillage, que déjà il avait été accosté par plusieurs pirogues des deux tribus établis dans cette île. [...] Le capitaine, inquiet de voir son navire envahi par un si grand nombre d'étrangers, demanda aux chefs de les renvoyer à terre. [...] Plusieurs obéirent, d'autres restèrent occupés à faire des échanges avec les matelots. [...] Eïtouna et plusieurs autres chefs étaient dans la chambre du Jean Bart, quand tout à coup ils entendirent un grand tumulte sur le pont. Ils voulurent monter. A l'instant où ils se présentèrent à l'échelle du dôme, un Zélandais blessé tomba du pont dans l'escalier. Ils rentrèrent dans la chambre, mais bientôt la clair-voie s'ouvrit, et l'on chercha, dit-il, à les tuer à coup de spades et de lances [...] ils découvrirent dans une soute des mousquets et des cartouches,

⁹⁶ FAIVRE (Jean-Paul), *op. cit.*, p. 445. Voir A.E. CP Nouvelle-Zélande 1, fol. 44 (drapeau) et fol. 141 (armoiries et sceau)

⁹⁷ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, 2^{ème} partie, p. 18.

dont ils s'emparèrent pour se défendre. Ils parvinrent à tuer deux hommes de l'équipage. Aussitôt la clair-voie et l'escalier furent barricadés et bientôt ils n'entendirent plus rien. Eïtouna suppose que l'équipage, effrayé [...], avait barricadé les ouvertures afin d'avoir le temps d'amener les pirogues et de se sauver ; car dès qu'ils arrivèrent sur le pont, ils n'y trouvèrent plus personne. »⁹⁸

Le capitaine de l'*Héroïne* accueille avec scepticisme ce témoignage. Ainsi, il lui semble étrange que, face à 70 Maoris, seulement deux hommes de l'équipage du *Jean Bart* aient pu périr. Et puis, en admettant cette hypothèse, les deux tribus n'en sont pas moins responsables de la mort des autres « qui, obligés de se sauver sur de frêles barques, avaient dû périr en mer »⁹⁹. Aussi, le 19 au matin, une compagnie composée de marins de l'*Héroïne* et d'hommes de l'*Adèle* envahissent le village de "Waï-Tangui" - *Waitangui* en maori - déserté par ses habitants. Après avoir récupéré les biens ayant appartenu aux membres du *Jean Bart*, celle-ci met alors à sac les lieux, brûlant habitations, fortifications et pirogues. Les jours suivants sont marqués par une violente tempête et ce n'est que le 27 octobre, le calme revenu, que la flottille peut prendre le large. Se séparant des deux baleiniers, Cécille se décide alors à visiter la deuxième île du groupe des Chatham afin d'y rechercher d'éventuels rescapés du massacre. Mais, cet espoir est malheureusement déçu et six jours plus tard, la corvette fait son retour dans l'île principale mouillant cette fois en face du village de la seconde tribu. Plusieurs corps expéditionnaires sont envoyés à terre les jours suivants mais sans aucun résultat. Comme à Waitangui, toutes les constructions rencontrées sont alors incendiées. Cécille voit dans ces destructions purement gratuites, une « tâche douloureuse, mais impérieuse pour prévenir de nouveaux massacres, imprimer une terreur salutaire aux peuples de l'Océanie »¹⁰⁰. Il annonce alors à Eïtouna qu'il est satisfait du résultat de sa mission et qu'il ne viendra plus inquiéter les populations locales. Quelques mois plus tard, de retour à Brest, Cécille écrira en effet :

« J'acquis la conviction que ces tribus n'avaient pas été à bord du *Jean Bart* avec l'intention arrêtée de l'enlever, mais que le malheur qui arriva

⁹⁸ A.N. BB⁴ 1011, Lettre de Cécille au ministre de la Marine, îles Chatham le 21 octobre 1838.

⁹⁹ *Idem.*

¹⁰⁰ *Idem.*

avait été très probablement le résultat de quelque rixe et de la difficulté de se comprendre. Mon opinion se modifia à leur égard et je fus porté à l'indulgence. Je pensai aussi, au sort des bâtiments français qui, ignorant ce qui s'était passé à Chatham, y viendraient en toute sécurité, et sur les équipages desquels, les habitants se croiraient obligés de venger la mort de leur chef. »¹⁰¹

Cependant, il conserve prisonnier à bord le chef maori ainsi que deux de ses hommes.

Le 5 novembre 1838, l'*Héroïne* met le cap sur les îles de la Société. Pendant la traversée, beaucoup de baleines sont signalées aux latitudes de la Nouvelle-Zélande par 160 à 180° de longitude ouest. Quelques pêcheurs - dont trois français - fréquentent ces parages et Cécille leur prédit une bonne pêche. Le 28 novembre, la corvette mouille devant Papeete, deux mois après les passages de Du Petit-Thouars et Dumont d'Urville. Les instructions reçues par Cécille avant son départ de France, lui recommandaient de s'assurer que les intérêts français dans le royaume de la reine Pomaré et la sécurité de nos ressortissants n'étaient pas menacés par les agissements des missionnaires protestants et du consul britannique, le révérend Pritchard. A sa grande satisfaction, Cécille constate qu'avant lui, Du Petit-Thouars, avait obtenu de la reine l'assurance de ses bonnes intentions vis à vis des Français. Le 30 novembre, il se présente toutefois devant la reine :

« Elle nous attendait et nous reçut dans une grande pièce de sa nouvelle maison où se trouvaient sa mère, sa tante, quelques jeunes femmes et le chef Tati [...] ; elle se leva à notre arrivée, me présenta la main et décida qu'une femme taïtienne, qui parle bien l'anglais nous servit d'interprète, voulant probablement entendre directement ce que j'avais à lui dire sans que cela passât par la traduction du consul [Pritchard]. Elle manifesta le désir de vivre en paix avec les Français qui jusque là elle avait peu connu et m'assura qu'à l'avenir ils seraient bien reçus et traités en amis à Taïti. »¹⁰²

Après avoir offert à la reine une réception à bord de l'*Héroïne*, Cécille quitte finalement Papeete le 4 décembre 1838 pour rejoindre les côtes

¹⁰¹ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, 2^{ème} partie, p. 26.

¹⁰² A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, 2^{ème} partie, p. 33.

chiliennes. Le 17 janvier 1839, la corvette mouille devant Talcahuano puis visite Valparaiso – du 1^{er} au 19 février – avant de revenir à Talcahuano – du 8 au 14 mars –. Il trouve dans ces ports plusieurs baleiniers français ; certains viennent chargés en provenance de Nouvelle-Zélande et s'apprêtent à retourner en France. Les autres, ayant commencé leur pêche aux alentours, se préparent, faute de résultats, à rejoindre les baies néo-zélandaises. A Valparaiso, Cécille rencontre aussi le capitaine Largeteau, commandant du baleinier le *Ville de Bordeaux* : celui-ci arrive des côtes du Japon et du Kamstchatka où il signale avoir croisé quantité de baleines - Le *Ville de Bordeaux* est, semble-t-il, le premier baleinier français à fréquenter ces parages, futur lieu de rendez-vous après l'épuisement des champs de pêche néo-zélandais et australiens .

Mi-mars 1839, Cécille se décide enfin à opérer son retour en France. *L'Héroïne* visite encore les Malouines du 4 au 8 avril 1839, Sainte Catherine du 27 avril au 1^{er} mai et Rio de Janeiro du 9 au 27 mai avant de toucher à Brest le 25 juillet 1839, après un périple de plus de deux ans. Dans son rapport remis au ministre de la Marine, le capitaine de la corvette résume ainsi sa campagne :

« Des secours de tous genres utilement distribués à vingt baleiniers rencontrés à la mer et dans les baies, une protection constante qui les a suivis dans tous leurs mouvemens, même dans leurs inspirations les plus inattendues, au point que plusieurs ont été rencontrés par *L'Héroïne* jusqu'à trois et quatre fois sur des points du globe les plus éloignés les uns des autres ; le bon ordre maintenu parmi les équipages ; vingt trois de leurs déserteurs repris ; les tribus de Chatham chatiés de leur barbarie ; un effet moral puissant produit à Taïti et des Iles voisines par la vue du chef de Chatham prisonnier ; l'opinion des Zélandais avantageusement modifiée en faveur de notre nation ; quelques services rendus à la religion ; vingt cinq naufragés américains recueillis sur l'île déserte de la Possession et rendus à leur compatriotes ; la reconnaissance faite des Iles : du Prince Edouard, Crozet, Saint-Paul, Chatham [...], et les plans des baies de Korora-Reka, Akaroa, Tokolabo et Koko-Rarata levés avec un soin minutieux ; des observations de marées faites de vingt minutes en vingt minutes dans ces baies ; une nouvelle roche découverte à la baie des Iles ; deux collections de trente-trois espèces de bois, les plus remarquables de Nouvelle-Zélande ; [...], tels sont les résultats les plus

saillants de cette campagne. On peut joindre à son utilité l'expérience acquise par les officiers de l'*Héroïne* au zèle et au concours desquels je me plais à rendre justice, et la formation de marins endurcis au travail, habiles aux manœuvres et familiarisés avec les dangers. [...] Aucun accident majeur, aucune blessure grave, aucun malheur en un mot, n'est venu attrister notre longue pérégrination et si nous avons eu à regretter trois hommes mort de maladies de langueur, nous avons la certitude que ce n'est pas à la navigation que nous avons dû cette perte. »¹⁰³

L'expédition de Cécille est sans conteste l'une des plus réussies de son époque. Selon Jean-Paul Faivre, « le passage de la corvette à la baie des Iles, et les honneurs rendus spontanément par Cécille à Monseigneur Pompallier, les présents et les prévenances offerts aux chefs maoris, avaient contribué fortement à consolider la position assez précaire jusque là de la mission catholique »¹⁰⁴. Par ailleurs, les services rendus aux baleiniers ont été très appréciés et les témoignages de satisfaction envers l'action du capitaine de l'*Héroïne* se succèdent, aussi bien dans les déclarations de retour des capitaines que dans la presse¹⁰⁵. En septembre enfin, l'intéressé reçoit les félicitations de son ministre de tutelle, le vice-amiral Duperré¹⁰⁶.

En prévision du retour de l'*Héroïne*, ce dernier a fait préparer à Brest une nouvelle corvette, l'*Aube*, destinée elle aussi à la protection de la pêche à la baleine dans les Mers du Sud et l'océan Pacifique. Cependant les instructions reçues par le capitaine de corvette Lavaud, son commandant, ne vont pas tarder à être modifiées. Car de toute évidence, l'activité déployée par les baleiniers français dans le Pacifique contribue depuis quelque temps déjà à attirer l'attention du gouvernement sur le devenir de l'Océanie. Au cours de ces voyages suscités dans le but de protéger l'industrie baleinière, les officiers de marine multiplient, pendant leurs relâches, les observations d'ordre économique mais aussi et surtout d'ordre politique. En Nouvelle-Zélande, celles-ci se font

¹⁰³ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, 2^{ème} partie pp. 40-41.

¹⁰⁴ FAIVRE (Jean-Paul), *op. cit.*, p. 418. Cécille sera d'ailleurs fait comte romain en 1859 en reconnaissance de ses actions menées pour la religion en Nouvelle-Zélande puis plus tard en Chine.

¹⁰⁵ A.N. CC⁵ 595, Déclaration de retour de l'*Harmonie*, de la *Dunkerquoise*,... et *journal du Havre* du 17 octobre 1838, 28 mars 1839, 11 avril 1839.

¹⁰⁶ A.N. BB⁴ 1010, Lettre du ministre de la Marine à Cécille, Paris le 14 septembre 1839.

rapidement l'écho des progrès obtenus par les sujets de l'héritaire ennemi anglais et, de ce fait, n'ont pas longtemps laissé insensible le milieu colonialiste français. Pourtant, à la même époque, le Colonial Office se refuse toujours à s'investir plus avant en Nouvelle-Zélande. En effet, bien plus que dans les bureaux londoniens, c'est sur place, mais aussi et surtout en Australie, que le spectre d'une invasion française de l'archipel inquiète le plus si l'on en croit Cécille¹⁰⁷ : la visite en l'espace de quelques mois de trois bâtiments de la marine royale française, conjuguée à l'arrivée de nombreux baleiniers français dans les parages et coïncidant avec l'installation d'une mission catholique, ne manquent pas de semer le trouble sur les intentions réelles de la France en Nouvelle-Zélande.

Déjà, en 1835-37, l'aventure du baron Charles de Thierry avait alerté les autorités coloniales australiennes. Cependant, bien que s'intéressant à ces terres lointaines, le gouvernement du roi ne voulut pas cautionner la tentative d'un aventurier. Par contre, il ne va pas tarder, après le retour de Cécille, à s'engager définitivement, sous couvert d'une société capitaliste, dans des projets plus ou moins ambitieux de colonisation de l'île sud de la Nouvelle-Zélande...

¹⁰⁷ A.N. BB⁴ 1023, *op. cit.*, 2^{ème} partie, p. 21.

**Liste des baleiniers français croisés par Cécille
au cours de la campagne de l'*Héroïne***

LIEU	DATE	NAVIRE	COMMENTAIRE
Rio de Janeiro	16/08/37	<i>Ajax</i>	En relâche pour cause d'avaries
Maldonado	06/09/37	<i>Elisabeth</i>	En pêche
Iles Crozet	23/11/37	<i>Paquebot Bordelais</i>	En pêche
En mer (sud Océan Indien)	29/11/37	<i>Nil</i>	En pêche ; cargaison 300 barils d'huile
		<i>Réunion</i>	En pêche
Port du Roi Georges	11/01/38	<i>Harmonie</i>	Troubles à bord
Hobart Town	31/01/38	<i>Cosmopolite</i>	En relâche ; cargaison 1500 barils d'huile
		<i>Mississippi</i>	En relâche ; cargaison 1000 barils d'huile
		<i>Dunkerquoise</i>	En relâche ; cargaison 1000 barils d'huile
		<i>Gustave</i>	En relâche ; cargaison 800 barils d'huile
	05/02/38	<i>Cachalot</i>	En relâche ; cargaison 500 barils d'huile
Baie des Iles	28/04/38	<i>Oriental</i>	En relâche ; pêche terminée
		<i>Gange</i>	Mutinerie de l'équipage, désertion de 18 hommes
	09/05/38	<i>Mississippi</i>	En relâche ; pêche terminée
Akaroa	08/06/38	<i>Nil</i>	En pêche
		<i>Gustave</i>	En pêche
		<i>Cosmopolite</i>	En pêche
		<i>Gange</i>	En pêche
Baie de Pireka	06/38	<i>Pauline</i>	En pêche ; visité grâce au canot de l' <i>Héroïne</i>
		<i>Adèle</i>	En pêche ; visité grâce au canot de l' <i>Héroïne</i>
Port Cooper	10/07/38	<i>Angéline</i>	En pêche
		<i>Dunkerquoise</i>	Pêche terminée, sur le départ
		<i>Cachalot</i>	En pêche

LIEU	DATE	NAVIRE	COMMENTAIRE
Baie des Pigeons	07/38	<i>Souvenir</i>	En pêche ; visité grâce au canot de <i>l'Héroïne</i>
En mer (côte est de la NZ)	04/08/38	<i>Cosmopolite</i>	En pêche
Baie des Iles	20/08/38	<i>Cosmopolite</i>	En relâche pour cause d'avaries
	08/38	<i>Asia</i>	En relâche
		<i>Adèle</i>	En relâche
		<i>Pauline</i>	En relâche
En mer (Pacifique Sud)	09/11/38	<i>Gange</i>	En pêche
Talcahuano	17/01/39	<i>Angéline</i>	En relâche ; pêche terminée
		<i>Gange</i>	En relâche ; pêche terminée
		<i>Souvenir</i>	En provenance de Nouvelle-Zélande
Valparaiso	01/02/39	<i>Colon</i>	En route pour la Nouvelle-Zélande
	07/02/39	<i>Ville de Bordeaux</i>	En provenance du Japon

Éléments bibliographiques

Sources Manuscrites

Archives du Ministère de la Marine et des Colonies

Série BB4 service général, campagnes (A.N.) :

BB4 1010 Nouvelle-Zélande : minutes du ministère de la Marine

BB4 1011 Nouvelle-Zélande : dépêches des stationnaires

BB4 1012 Nouvelle-Zélande : correspondances diverses

BB4 1023 Renseignements sur les ports visités : dossier A, Océan Pacifique et côtes occidentales d'Amérique 1825-1863

Série CC5 marine personnel, pêches (A.N.) :

CC5 593 à 597 : Pêche à la Baleine ; règlements, rapports, mémoires, notes, états et listes, rapports de campagne, déclaration de retour et procès-verbaux d'interrogatoire des équipages, documents relatifs à la pêche baleinière française en Nouvelle-Zélande et aux baleiniers étrangers (an X-1867):

CC5 595 Interrogatoires et déclarations de retour (1831-1839)

CC5 596 Nouvelle-Zélande et Chili (1833-1841)

Archives centrales du Ministère des Affaires Etrangères (Quai d'Orsay)

Correspondance Politique, Nouvelle-Zélande, Mémoires et Documents (1772-1851 ; 1870)

Sources Imprimées

Le Journal du Havre

Bibliographie sommaire

DU PASQUIER (Thierry), *Les baleiniers français au XIXème siècle (1814-1868)*, Terre et Mer Quatre Seigneurs, Grenoble 1982.

FAIVRE (Jean-Paul), *L'expansion française dans le Pacifique de 1800 à 1842*, Nouvelles Edition Latines, Paris 1953.

LACROIX (Louis), *Les derniers baleiniers français*, Imprimerie de Bretagne, Nantes, 1938 (réédité depuis aux éditions Ouest-France).

POIRIER (Nicolas), *Les baleiniers français en Nouvelle-Zélande, des ambitions coloniales de la Monarchie de Juillet dans le Pacifique*, Les Indes Savantes, Paris 2003.

TREMEWAN (Peter), *French Akaroa*, University of Canterbury Press, Christchurch 1990.

**LE FLEUVE SAINT-LAURENT,
UN HAUT LIEU D'HISTOIRES MARITIMES**

*GERALD W. SMOLLA, M.SC. M.G.P.,
Université du Québec à Rimouski*

Saint-Laurent, l'étymologie du grand fleuve

Les Européens qui suivirent les traces de Christoph Colomb en Amérique étaient conduits par cinq inspirations : découvrir des mines d'or et d'argent, courir les aventures, trafiquer avec les autochtones, répandre le christianisme, fonder des colonies durables, susceptibles de devenir un duplicata des nationalités du vieux monde : la Nouvelle-Espagne, la Nouvelle-Angleterre et la Nouvelle-France. C'est à la réunion de toutes ces idées que le Canada, et notamment le Québec, doivent la proclamation d'un haut lieu d'histoires maritimes mais c'est grâce aux deux derniers courants qu'il faut créditer l'établissement de ses colons. Il est vrai que, par la suite du temps, des intérêts plus étroits, plus matériels et moins généreux y prirent place. Malgré cela, les habitants français de ce jeune pays n'ont jamais oublié l'objet qui animait leurs ancêtres en venant s'y fixer ; ils ont travaillé sans relâche à répandre autour d'eux des principes chrétiens : l'amour de Dieu et les privilèges de l'homme libre.

Succinctement, les voyages et les séjours momentanés des pêcheurs basques et bretons à l'Île de Terre-Neuve, au Cap Breton, et sur les bords du golfe Saint-Laurent remontent beaucoup plus loin que la découverte officielle de l'Amérique faite en 1492 par Christophe Colomb. Or, à partir du début du XI^e, nous constatons que les Islandais fréquentaient les côtes du continent nouveau jusqu'au Groenland, et y traitaient avec les «naturels» où il y avait des villes et un évêché. Les Croisades furent aussi prêchées en Amérique ; on y croit discerner un denier de Saint-Pierre plus de trois siècles avant la naissance même de Colomb.

Jacques Cartier et la découverte du Canada

Néanmoins, c'est au capitaine Jacques Cartier que revient l'honneur d'avoir pénétré assez loin dans le pays pour associer son nom à la découverte du Canada. Ce navigateur était de Saint-Malo ; sur l'ordre de François I^{er}, c'est de cet endroit qu'il partit, le 20 avril 1534, avec deux navires d'une soixantaine de tonneaux chacun, montés par soixante et un hommes. Il est à remarquer qu'au mois d'août 1532, la Bretagne fut annexée à la France et l'expédition confiée au pilote malouin était propre à flatter les Bretons.

Sommairement, cherchant un passage vers l'Ouest, Cartier planta une croix de dix mètres à Gaspé, le 24 juillet de la même année, sur laquelle il plaça un écusson orné de trois fleurs de lys, avec une inscription en grosses lettres taillées dans le bois : «Vive le Roy de France». Le lendemain, il fit voile comme pour entrer dans le fleuve Saint-Laurent, mais il obliqua bientôt vers le nord-est et après avoir repéré les nombreuses richesses de plusieurs autres régions du Nouveau-Monde, repartit pour Saint-Malo.

C'était là de véritables découvertes, aussi se montra-t-on désireux à la cour de les poursuivre sans perdre de temps. Cartier reçut alors de plus amples pouvoirs et lui fut confié trois vaisseaux approvisionnés pour quinze mois. Sa commission, datée du 15 octobre 1534, lui ordonne de parachever la navigation des terres déjà observées, et de s'avancer plus loin si possible, selon les désirs du roi. Les trois navires quittèrent Saint-Malo le mercredi 19 mai 1535 et naviguèrent de concert jusqu'au nouveau continent. Après s'être perdu de vue quelques semaines, le 31 juillet, ils entrèrent tous trois dans le golfe de l'imposant fleuve.

Le 10 août, ils visitèrent une grande baie (Sainte-Geneviève sur la côte du Labrador) que Cartier nomma *Saint-Laurent*, d'après le calendrier du jour. Navigant vers le sud-ouest, le capitaine malouin continua sa course pour voir d'où venait le grand courant d'eau qu'il avait déjà observé l'année précédente. Sans raison apparente, Saint-Laurent s'est subséquemment étendu au golfe, à l'estuaire et au fleuve qui s'y décharge. Après avoir exploré les environs de la rivière Saguenay,

riches en mines de cuivre rouge, c'est le 14 septembre que les vaisseaux mouillèrent au pied du cap Stadaconé (aujourd'hui la ville de Québec), à l'entrée de la rivière Saint-Charles.

«Nous avons été si loin que jamais homme n'avait été.» Cartier écrit-t-il. De ce moment date l'histoire du Canada Français, mais encore fallait-il avoir les embarcations fluviales nécessaires pour explorer davantage ces découvertes, coloniser ces immenses étendues, voire commercialiser ses richesses.

La lignée des constructeurs de navires du Québec sur le Saint-Laurent

Le fleuve Saint-Laurent fut pendant longtemps l'unique route vers l'intérieur du continent. Pour subvenir à leurs besoins, les premiers colons d'outre-Atlantique affrontèrent ses bancs de brume, ses hauts-fonds, ses îles et ses battures. A cet effet, sous le Régime français, au début de la colonie, les vaisseaux ne remontaient pas le fleuve en amont de Québec. Il était plutôt d'usage de recourir aux barques ainsi qu'aux canots fabriqués selon les techniques employées par les autochtones.

C'est sous le Régime anglais qu'à la faveur du blocus continental de Napoléon que le commerce du bois se développa et les chantiers navals se multiplièrent. Que ce soit à Québec ou en aval de cette ville, plusieurs petits chantiers verront le jour.

La transition de la voile à la vapeur fera disparaître un bon nombre de ces chantiers et plus encore avec la venue des coques en acier. Malgré cela, toute l'infrastructure du Québec fut axée sur le lien maritime qui a guidé son développement, surtout en ce qui a trait à l'exploitation des ressources naturelles.

Construction navale et survie

Bien qu'un charpentier naval du nom de Noël Simard de Larochelle s'établît à Baie St-Paul en 1678, ce n'est qu'au début du XIX^e siècle qu'une route entre les caps à l'est de Québec sera complétée. Ce délai permit l'émergence d'une race de navigateurs dans Charlevoix, le Bas-du-Fleuve et en Gaspésie. Pour s'approvisionner à Québec, ils eurent

recours, jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, aux canots d'écorce, aux chaloupes de bois et à voile. Les besoins ne cessant de croître, les marins multiplièrent les voyages entre Québec et les villages, et augmentèrent le tonnage de leurs embarcations : les petites goélettes apparurent. Cette tradition régionale se poursuivit de 1860 à 1959. Au cours de cette période, il fut construit sur 11 sites de Charlevoix près de 350 bâtiments d'environ 20 mètres et 65 tonneaux.

Filière écossaise

En 1763, au début de la domination des Anglais en Nouvelle-France¹⁰⁸, l'Écossais James Dunlop, réfugié loyaliste installé à Montréal, construisit de gros navires pour exporter du blé, de la potasse et du bois vers la Grande-Bretagne. Érigés dans ses chantiers par des architectes, des charpentiers et des ouvriers écossais, pourvus d'équipages écossais, ses navires comptèrent parmi les plus gros entre Québec et Montréal. Portant les noms de la famille Dunlop, ils jaugeaient plus de 400 tonneaux et constituaient de gros transatlantiques pour l'époque. Dunlop acheta au début des années 1800 des terrains sur le Saint-Laurent, y fit ériger des quais, des maisons et des magasins, réalisant son ambition de « posséder le plus gros commerce de la colonie. »

En 1804, l'aventurier Allan Gilmour ouvrit une succursale d'importation de bois à Québec. Vers la fin des années 1820, il possédait 11 chantiers navals dans les colonies de l'Amérique du Nord et le nombre de ses navires passa de 54 à plus de 100, générant plus de 400 emplois directs dans la seule ville de Québec.

Québec, métropole navale

En 1806 et 1807, le blocus décrété par Napoléon coupa l'économie anglaise de ses marchés de Prusse, de Russie et de Norvège. La Grande-Bretagne fut alors obligée de puiser dans les ressources forestières de sa colonie nord-américaine afin de s'approvisionner en bois nécessaire au maintien de sa puissance navale. L'économie québécoise se retrouva encore une fois liée aux politiques mercantilistes anglaises.

¹⁰⁸ SMOLLA (G.W.), « La construction navale au Canada Français jusqu'en 1763 », *Chronique Maritime*, No. 48, septembre 2002, pp. 67-76.

Subséquentement, le Saint-Laurent devint la «*grande rue*» du Québec et la ville de Québec, une métropole maritime de premier plan, connut son apogée dans les années 1850. Avec ses 42 000 habitants, celle-ci comptait parmi les cinq plus importants centres navals au monde. Dans ses 25 chantiers régnait une activité fébrile de construction navale et de transport du bois. Déjà, il se construisait des navires de 46 mètres et de 1 000 tonnes. Entre 1787 et 1896, on y mit en chantier 2 000 navires de plus ou moins cent tonneaux.

A cette époque, il était coutume dans les chantiers navals québécois de construire en même temps qu'un navire, une barque ou un brigantin, de façon à utiliser toutes les pièces de bois dont du bouleau pour la structure : du sapin pour la partie supérieure de la coque et les espars ; du chêne pour la quille, la carlingue, les barrots, l'étrave et l'étambot ; du pin pour les mâts et la proue ; du pin blanc pour les ponts ; du bouleau et de l'orme pour les planches submergées ; de l'orme séché pour les chevilles de bois. Toutes ces espèces étaient coupées durant le dernier quartier de la lune parce que la sève, étant alors plus près de l'écorce, fournissait un bois d'œuvre plus léger et en diminuait la pourriture à longue échéance.

Âge de la vapeur

En 1807, le maître-brasseur John Molson convainquit l'inventeur américain du moteur à vapeur, Robert Fulton, de dessiner et de diriger par croquis la construction d'un navire qui pourrait naviguer en eaux calmes, à une vitesse de 6 à 8 kilomètres/heure, et qui pourrait loger de 50 à 70 passagers. L'engin de ce bateau sortit des Forges du Saint-Maurice au début de 1809. *L'Accommodation* fut alors le premier navire à vapeur lancé sur les eaux du Saint-Laurent. Ce dernier jeta l'ancre à Québec, à la fin de son premier voyage, 66 heures après avoir quitté Montréal, le 4 novembre 1809.

Même si elle n'atteignit jamais l'envergure de celle de la ville de Québec, la construction navale à Montréal connut ses heures de gloire avec l'avènement de la vapeur. Le premier chantier notoire fut celui de Thomas Munn érigé sur la Pointe-à-Callières, dans le Vieux-Montréal. A l'époque, les armateurs commandaient le moteur et la coque

séparément. Les constructeurs montréalais firent breveter plusieurs modèles de moteurs, de chaudières, d'hélices ou de roues à aubes. La plus célèbre des fonderies des chantiers montréalais fut fondée en 1819 : la Eagle Foundry de l'américain John Ward qui, après avoir fait fortune, retourna au New Jersey, dégoûté de l'intolérance des gens d'affaires écossais.

Dans cette marée de constructeurs écossais et américains, un québécois émergea grâce à son sens de l'innovation. Encore dans la vingtaine, Augustin Cantin revint de New York où il avait appris les techniques militaires de construction navale. Il fut le premier à intégrer verticalement la construction et l'ingénierie des navires. Entre 1846 et 1856, plus de 70 bateaux, la plupart des vapeurs, sortirent de sa cale sèche. Dans la seule année 1855, ses 250 ouvriers construisirent sept navires.

LE PREMIER NAUFRAGE D'UN PAQUEBOT SUR LE SAINT-LAURENT

Le *Canadian*, de la Montreal Ocean Steam Ship Company, est le premier vapeur de cette jeune compagnie maritime fondée en 1854 par la famille Allan et une poignée d'hommes d'affaires prospères de Montréal. Hugh Allan, son président, un homme audacieux et visionnaire, obtint du gouvernement canadien un lucratif contrat pour le transport de la malle canadienne entre Liverpool, Québec et Montréal en été et vers Portland aux Etats-Unis en hiver. Selon les normes du temps, le *Canadian* est un gros navire et ses lignes empruntées aux plus racés voiliers de l'époque lui confèrent une impression de puissance et de vitesse. Il est le premier paquebot à hélice sur l'Atlantique Nord à porter deux cheminées.

Construite aux chantiers britanniques de William Denny & Brothers de Dumberton, sa coque de fer jaugeant 1 764 tonnes est propulsée par une seule hélice entraînée par une machine à vapeur de deux cylindres. Vitesse de croisière : dix nœuds. Long de 84,4 mètres par 10 mètres de largeur, le *Canadian* est gréé en trois-mâts barque pour la navigation auxiliaire à la voile. Des cabines individuelles minuscules mais confortables peuvent accueillir 80 passagers en première classe et des dortoirs à lits superposés offrent le passage à 350 immigrants. Le grand salon, d'une longueur de 17,7 mètres, qui sert aussi de salle à dîner, est

luxueux pour l'époque : des boiseries sculptées dans le style cathédral, des miroirs, du velours en abondance et des peintures d'artistes de renom, donnent à cet appartement la chaleur et le confort qui forçaient l'admiration des passagers.

Lancé le 3 juillet 1854, le *Canadian* effectue son voyage inaugural en direction de Québec le 16 septembre suivant. À peine amorcée, la carrière du *Canadian* est interrompue brusquement par la guerre de Crimée qui éclate en Europe. L'amirauté britannique a un urgent besoin de transports de troupes rapides et toutes les grandes compagnies maritimes de l'Empire voient leurs meilleures unités détournées vers ces nouvelles fonctions. Malgré cette interruption de service sur le fleuve Saint-Laurent, la compagnie Allan va de l'avant et fait construire trois nouvelles unités qui, une fois la guerre terminée, se joindront au *Canadian* sur son service de ligne. Enfin, le 7 mai 1856, le *Canadian* reprend son service régulier sur le Saint-Laurent. La flotte de navires Allan peut maintenant offrir des liaisons régulières bien structurées avec un départ simultané de chaque côté de l'Atlantique à tous les 15 jours.

Le sinistre

Le 20 mai 1857, le *Canadian* quitte Liverpool à destination de Québec avec à son bord 80 passagers de première classe et 287 immigrants, les cales remplies à pleine capacité de marchandises diverses, notamment de nombreux sacs de courrier en provenance de l'Europe. Après une traversée de l'Atlantique sans histoire, la situation se complique lorsque le navire pénètre en eaux canadiennes. En effet, depuis l'arrivée du navire sur le Saint-Laurent, une brume épaisse et tenace a rendu la navigation fort hasardeuse dans ces eaux reconnues inhospitalières, même par temps clair. Soucieux de la sécurité de son navire et de ses passagers, le capitaine Ballantine est demeuré rivé à la passerelle durant de longues heures, en y assurant personnellement la conduite.

La brume, l'ennemie jurée des navigateurs, recouvre une bonne partie du golfe et de l'estuaire du grand fleuve. Durant près de trois jours, le capitaine ne quitte pratiquement pas la passerelle. Marin prudent et expérimenté, il réduit au minimum la vitesse du *Canadian* qu'il dirige à l'estime à travers ces parages dangereux, funestes à plus d'un navire. Un

peu avant d'atteindre Matane, la brume se lève enfin et le navire peut reprendre sa vitesse de croisière en direction de Québec.

Au large de l'île Saint-Barnabé (en face de Rimouski), le navire ralentit sa course puis s'immobilise. Il est aussitôt rejoint par une goélette qui se range le long de l'immense coque de fer : le pilote du Saint-Laurent, Jean-Léon Roy, 47 ans, de Saint-Michel-de-Bellechasse, monte à bord. La manœuvre s'accomplit sans perte de temps et le *Canadian*, crachant d'énormes volutes de fumée noire de ses deux cheminées, reprend son allure, cap au sud-ouest. A la hauteur du Bic, conformément à l'ordonnance de la Maison de la Trinité de Québec, le capitaine Ballantine confie la direction de son navire au pilote Roy, non sans s'être assuré au préalable de la sobriété et la compétence de ce dernier.

Ce dimanche 31 mai, le temps est clair et la mer, calme. Avant la tombée de la nuit et la marée montante aidant, à la grande satisfaction du capitaine, le *Canadian* file allègrement à onze nœuds et demi et compte bien reprendre un peu du temps perdu dans le golfe. Tout est calme à bord et seul le ronronnement de la machine à vapeur accompagne le navire dans sa course. A minuit, Joseph Dutton, le second officier du navire, prend son quart sur la passerelle. Le Brillant, un bateau-phare positionné depuis 1830 à l'entrée nord-est de la traverse Saint-Rock, vient tout juste d'être doublé. A mi-chemin entre le Brillant et le phare du Pilier de Pierre dont on aperçoit l'éclat au loin, le capitaine rejoint le pilote sur la passerelle pour échanger quelques observations sur la vitesse et la position du navire. Le pilote confie au capitaine qu'il compte bien continuer à piloter à vue plutôt qu'au compas. La visibilité et l'état du large fleuve étant idéaux, le capitaine Ballantine n'a pas d'objection. Il ordonne cependant au pilote d'aviser le second s'il change d'idée. Le capitaine quitte alors la passerelle et gagne sa cabine, espérant s'offrir quelques heures de sommeil avant l'arrivée de son navire à Québec. Néanmoins, accoudé au bastingage de l'aileron bâbord de la passerelle, le second officier Dutton ne peut détacher son regard de la lumière qui éclate à toutes les minutes et demie et vers laquelle fonce le *Canadian*.

Depuis 1843, sur le Pilier de Pierre, un îlot rocheux situé au large de Saint-Jean-Port-Joli, un phare guide les navigateurs qui empruntent le chenal sud du fleuve. A quelques encablures au sud, une épine rocheuse,

à peine visible à marée haute, apparaît sur les cartes britanniques sous le nom d'Algernon Rock que les marins québécois surnommaient «Roche Avignon» (aujourd'hui Roche-à-Veillon). Pour l'officier attentif à l'alignement de la lumière qui se découpe sur la sombre silhouette de l'île aux Oies derrière, il n'y a plus de doute possible, la course du *Canadian* est pour le moins erratique sinon dangereuse. Bien qu'il ne soit pas d'usage pour les officiers d'intervenir dans le travail du pilote qui a la responsabilité de la conduite des océaniques, Dutton ne peut s'empêcher de faire remarquer à ce dernier que jamais le navire n'avait passé aussi au nord du chenal sud. Tenant compte des remarques de l'officier, le pilote effectue une abattée de quelques points sur bâbord et reprend rapidement son cap antérieur.

Deux minutes à peine se sont écoulées depuis la dernière manœuvre que brusquement c'est la catastrophe. Une suite de chocs violents secoue le navire dont l'étrave qui se soulève hors de l'eau. Le *Canadian*, après s'être incliné sur bâbord, s'immobilise et roule de quelques degrés sur tribord. Projeté violemment sur le pont, l'officier Dutton est trop commotionné pour réagir. Arrivant tout haletant sur la passerelle, le capitaine Ballantine se précipite sur le transmetteur d'ordres pour ordonner l'arrêt de la machine. Il réalise alors tout le tragique de la situation : son navire vient de s'empaler par l'avant sur l'Algernon Rock et l'arrière demeure en eau libre. La marée est à l'étale et, dans quelques minutes avec le baissant, le *Canadian* risque de couler par l'arrière, ou pire de chavirer sur tribord. Après une brève mais violente altercation avec le pilote, le capitaine fait monter tous les passagers sur le pont et les canots sont parés sur leurs bossoirs. A l'aide de la propulsion, il est tenté, mais en vain, de dégager le navire qui reste fermement accroché au rocher.

L'Éden, un navire en provenance de Londres qui cinglait au même moment vers Québec, est appelé à la rescousse et demeure dans les parages, prêt à intervenir. Sur la côte du Sud, la nouvelle de la tragédie se répand comme une traînée de poudre et le vapeur Providence, non loin des lieux, est dépêché pour porter assistance aux naufragés. Les passagers de première classe et les sacs de courrier sont prudemment transbordés sur le Providence pendant que les voyageurs de troisième classe sont accueillis à bord de l'Éden. Les deux navires prennent aussitôt le chemin de Québec qu'ils atteindront en fin de journée.

Dès que le sort du transatlantique est connu à Québec, le Queen Victoria, un puissant remorqueur à vapeur tout neuf (494 t.) y est dépêché. Toutes les manœuvres entreprises pour dégager le paquebot s'avèrent vaines et le Queen Victoria, tirant une gabarre remplie de 100 tonnes de marchandises retirées des cales du navire pour l'alléger, en plus des bagages, des meubles du grand salon et de membres d'équipage, regagne Québec.

Le 5 juin, un entrepreneur de la ville de Québec du nom de F.B. MacNamee et son équipe de mineurs sont dépêchés sur l'Algernon Rock pour dynamiter le rocher qui retient le *Canadian*. Les travaux sont menés rondement et l'optimisme règne au sein de l'équipe de sauveteurs lorsqu'une violente tempête réduit à néant tous les efforts déployés pour sauver le navire. Arraché au rocher par les éléments, celui-ci glisse de 4,6 mètres sur l'arrière qui sombre dans 9 mètres d'eau. Le *Canadian*, dont seule la proue émerge maintenant hors de l'eau, est déclaré comme étant une perte totale et tout espoir de le sauver est abandonné.

Le 14 juillet 1857, le pilote du Saint-Laurent, Jean-Léon Roy, comparait devant la Maison de la Trinité. Après avoir entendu les témoignages du capitaine et du second officier, l'auguste institution en matière de transports et de sécurité maritimes ordonna la destitution immédiate du pilote Roy reconnu seul responsable de la perte du *Canadian*. Lors de sa comparution, M. Roy eut ce simple geste mais surprenant commentaire : «Je reconnais avoir mis le bâtiment à terre, la nuit était claire, je ne puis pas dire comment c'est arrivé. Mais si la lumière qui est une lumière tournante avait viré comme elle doit le faire, l'accident n'aurait pas eu lieu.»

Ces allégations d'une quelconque défectuosité de la lumière du phare furent énergiquement démenties par le capitaine du navire et son second. Nonobstant cela, la perte du *Canadian* n'améliorait en rien la sombre réputation du Saint-Laurent qui demeurait à l'époque une voie navigable suspecte à plus d'un capitaine. Quoi qu'il en soit, elle eut malgré tout le mérite d'ériger en 1858 (10 ans plus tard), un phare sur l'Algernon Rock.

PHARES DU SAINT-LAURENT

C'est à l'île Verte en 1809 (début de la construction en 1803) que s'allumait le premier phare du majestueux fleuve Saint-Laurent. Un certain Charles Hambelton, ancien capitaine d'origine écossaise, en était nommé gardien. La Maison de la Trinité de Québec posait ainsi un des premiers gestes pour faciliter la navigation sur une voie d'eau encore considérée au début du XIX^e siècle comme l'une des plus dangereuses au monde. Il suffit de consulter les statistiques maritimes de l'année 1856 à 1866, qui font état pour cette seule période de 674 navires perdus ou échoués, pour comprendre à quel point la navigation était alors périlleuse.

Joseph-Charles Taché, député de Rimouski, appelé en 1850 à se prononcer sur le problème des naufrages, met de l'avant trois causes principales : la négligence des capitaines, la pénurie de phares le long des côtes et le manque d'organisation de la profession de pilote. Malgré un intense trafic maritime, la colonie n'avait pas les moyens de se payer autant d'aides à la navigation qu'elle le souhaiterait. Il faut attendre jusqu'en 1862 pour voir le Chenal du Sud (qu'empruntait alors tous les navires) correctement balisé de Rimouski à Québec. C'est en effet vers le milieu du XIX^e siècle que seront construits successivement tous ces phares.

L'opération d'un phare

L'opération d'un phare, dont les brûleurs jusqu'en 1863 fonctionnaient à l'huile de baleine ou de phoque, n'avait rien d'une sinécure. Le gardien, ayant la responsabilité d'émettre un signal de qualité, devait s'imposer des nuits de veille pour inspecter son feu et vérifier que ses mèches ne se mettent pas à fumer à cause d'une impureté dans l'huile. Et cette huile, il fallait la filtrer et la réchauffer avant de remplir les réservoirs.

On faisait venir à prix d'or, entre autres de France, des optiques complexes qui permettaient de projeter la lumière à des dizaines de kilomètres. Pour faire tourner ce module optique avec une précision impeccable, un savant mécanisme d'horlogerie aux multiples rouages était actionné par un système de balancier. La nuit terminée, commençait alors le long travail de nettoyage et d'entretien des lampes,

des réflecteurs, des vitres. Il fallait ensuite remonter le poids qui actionnait le mécanisme de rotation du feu, pesant à lui seul quelques centaines de kilos. Et cela sans compter l'obligation de tenir les environs du phare «dans un état qui donne du crédit au gouvernement et qui sert de modèle dans le voisinage».

DATES DE CONSTRUCTION

DES PRINCIPAUX PHARES TERRESTRES DU SAINT-LAURENT

Nom du phare	Année de construction
Île Verte	1803
Pointe-des-Monts	1830
Anticostie, Pointe sud-ouest	1831
Anticostie, Pointe Heath	1836
Île Biquette	1843
Pilier de Pierre (Saint-Jean-Port-Joli)	1843
Île Rouge	1848
Cap-des-Rosiers	1858
Pointe-au-Père	1859
Long Pèlerin	1862
Pot à l'Eau-de-Vie	1862
Roche-à-Veillon	1878
La Martre	1906
Cap-de-la-Madeleine	1906
Cap-Chat	1909
Cap de Bon-Désir	1919
Cap de la Tête de Chien	1919

Les jours de brouillard représentaient un surcroît de travail, puisque les gardiens devaient aussi actionner les signaux sonores à intervalles de 5 ou 15 minutes. Au XIX^e siècle et avant l'usage de la vapeur, la corne de brume n'existait pas encore et il était utilisé toutes sortes de signaux sonores tels le canon à brume ou les cartouches explosives de fulmicoton.

Un patrimoine maritime unique sur les rives du Saint-Laurent

Les nombreuses tâches et fonctions assignées aux gardiens et à leurs assistants nécessitaient la construction de divers bâtiments servant à loger les familles et à entreposer matériel, outillage et provisions. De véritables établissements maritimes étaient plantés le plus souvent sur terre et devaient fonctionner de façon complètement autonome, parfois dans le plus grand isolement. Fierté des autorités des temps anciens, mais malgré tout pas si éloignés, et de leurs gardiens, ces phares constituent aujourd'hui un patrimoine maritime unique sur les rives du Saint-Laurent. Outre leur architecture singulière et diversifiée, les phares sont un magnifique reflet des évolutions, voire des bouleversements technologiques ancestraux, un véritable livre d'histoire illustrant le savoir-faire des artisans et la complexité de métiers maintenant disparus.

Identifiés de noms aussi pittoresques que *Pot à l'Eau-de-Vie*, les phares de l'estuaire et du fleuve Saint-Laurent peuvent à juste titre être considérés comme des musées de procédés techniques car les éléments qui les composent, associés aux manœuvres pour les actionner, représentent la haute technologie de l'époque, un summum de la mécanique de précision avant l'arrivée de l'électricité et du moteur à explosion.

Du même auteur :

SMOLLA (G.W.), *Principes de construction en architecture navale*, 648 pages, Smolla Éditeur, 1998, 648 p., ISBN 2-9806172-0-2 (C.P. 161, Sainte-Luce-sur-Mer, Québec, Canada, G0K 1P0).

REVUES RECUES

The Mariner's Mirror, vol. 90, n°4, Novembre 2004

William SAYERS, « *Wetymologies : Limber, Scupper, Bilge* »

Evan T. JONNES, « *Bored in Bermudia, Died in China : The military Career(1890-1900) of Captain H.T.R. Lloyd, Royal Marine Light Infantry* »

Warwicke M. BROWN, « *Avoiding the U-boats : The Clyde-Forth Oil Pipeline* »

Marika SHERWOOD, « *Lascar struggles Against Discrimination in Britain 1923-1945 : The Works of N.J. Upadhyaya and Surat Alley* »

COMPTE-RENDUS

Patrick-Charles RENAUD, *Aviateurs en Indochine - Diên Biên Phu – Novembre 1952 – Juin 1954*, Grancher, Paris, 2003, 351 p., 28,5 Euros.

Le succès de l'opération de Diên Biên Phu reposait essentiellement sur la possibilité de pouvoir ravitailler par voie aérienne le camp retranché par l'unique piste disponible. La capacité manifestée par les troupes vietminh dans la mise en œuvre d'une artillerie puissante et d'une D C A efficace vont modifier de façon dramatique les données du problème.

Aux missions traditionnelles des forces aériennes, bombardement des lignes de communication ennemies, appui au sol des troupes assaillies, va s'ajouter une mission de parachutage d'hommes, de vivres, de munition et de matériel et d'évacuation de blessés par atterrissages à haut risque sur une piste défoncée et battue par le feu ennemi.

En faisant un historique très complet de l'action multiforme des forces de l'Armée de l'Air et de l'Aéronautique Navale, l'auteur apporte la preuve que leur engagement ne connut d'autre limite que celle causée par un potentiel aérien qui n'était pas à la hauteur des besoins de la bataille engagée. Quant aux qualités d'endurance, de courage et d'abnégation dont firent preuve les équipages, il nous montre qu'elles

furent dignes de celles manifestées par les troupes au sol. **François – Emmanuel BREZET**

Georges DAGRON, *En mer et contre tout, une demi-carrière maritime 1922 – 1961* (préface de l'Amiral Pierre Lacoste), Editions S.D.E. Paris, 2003, 420 p., 24 Euros.

Octobre 1942 n'était sans doute pas le meilleur moment pour rentrer à l'Ecole Navale de Toulon, mais Georges Dagron ne pouvait pas le savoir.

Le stage à peine commencé est brutalement interrompu par le sabordage de la Flotte. Les élèves officiers sont dispersés dans de grandes écoles parisiennes. Georges Dagron fera partie de ceux qui choisiront de rallier l'Afrique du Nord par l'Espagne. La Marine les enverra suivre un an les cours de l'Ecole Navale créée à Casablanca.

Un embarquement sur le bâtiment de ligne *Richelieu*, intégré dans l'*East Indies Fleet* permettra à Georges Dagron de participer en Extrême - Orient aux derniers mois du conflit. Le *Richelieu* est envoyé ensuite en Indochine pour y appuyer notre retour.

Lorsqu'il repart pour la France en janvier 1945, Georges Dagron fait partie de ceux que le bâtiment laisse à terre. Affecté à une compagnie de transmission de l'armée de terre, il participe sur l'*Emile Bertin* à l'opération d'Haïphong. Il fera partie des premiers marins qui rentreront dans Hanoï libéré.

A peine rentré en France, il repart fin 1946 pour Madagascar, à bord de l'avis hydrographe *La Pérouse*. L'île est alors agitée par une insurrection et le *La Pérouse* apportera son soutien aux troupes chargées de la « pacification ».

L'auteur n'a pas épuisé pour autant sa part d'aventure : commandant d'un bâtiment de débarquement, le *LCH 9055*, il participera en 1956 avec le Groupe amphibie à l'opération de Suez.

Au début de son livre, écrit presque un demi – siècle après les événements les plus intéressants relatés, l'auteur nous met en garde contre les « avatars de la mémoire différée ». Que le lecteur se rassure,

le récit n'y a rien perdu de son intérêt, de sa vivacité et de sa fraîcheur ; seules les rancunes ont un peu ranci ... **François – Emmanuel BREZET**

Martin MOTTE, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune Ecole à 1914* (Préface de Georges-Henri Soutou), Economica, Paris 2004, 820 p., 70 Euros

En publiant sous l'égide de la Commission française d'Histoire militaire et de l'Institut de stratégie comparée la première partie de la thèse soutenue en 2001 en Sorbonne sous la direction du Professeur Georges-Henri Soutou, Martin Motte comble d'abord un grand vide dans l'histoire maritime. Sauf à consulter un historien allemand, Volkmar Bueb, il n'existait en effet aucun ouvrage couvrant de façon aussi exhaustive la période 1870-1914.

C'est maintenant chose faite et bien faite et il ne nous reste plus qu'à espérer que la publication de la seconde partie qui couvrira la période s'étendant de 1914 à l'Entre deux guerres ne se fera pas trop attendre.

Il serait pour le moins risqué de vouloir présenter une analyse complète d'un ouvrage aussi riche. Non content de nous présenter les différents protagonistes du bouillonnement d'idées qui caractérise cette période, l'auteur nous livre une analyse critique très fouillée des différents mouvements de pensée qui ont caractérisé cette époque, Jeune Ecole, mahanisme, néo-classicisme...

L'intervention des nouveaux moyens de diffusion, presse, publications diverses, fit que les vives controverses ainsi suscitées trouvèrent un large écho aussi bien dans l'opinion publique que dans les milieux politiques. Le choix d'une stratégie maritime pour la France devint ainsi un sujet public de débat et la définition des programmes de construction n'échappèrent pas, avec les conséquences que l'on devine, aux aléas de la « politique politicienne » et dieu sait s'il y en eut...

Le lecteur ne manquera pas non plus d'être intéressé par le parallèle établi avec les évolutions comparables dans les marines étrangères et par l'historique très complet qui est fait des vicissitudes des relations internationales durant cette longue période. Martin Motte, et ce n'est

pas son moindre mérite, nous démontre ainsi comment l'Entente Cordiale franco – anglaise de 1904 n'a pas permis seulement un regroupement à terme des forces navales françaises en Méditerranée pour faire face à la menace des forces de la Triplice (Allemagne, Italie, Autriche - Hongrie), mais, en écartant la menace permanente d'un affrontement anglo – français, elle a levé une hypothèque qui pesait depuis Fachoda et qui apparentait la définition d'une stratégie maritime française cohérente à la quadrature du cercle. **François – Emmanuel BREZET**

Coll., *Hommes et navires dans la lumière du vitrail normand*, Musée maritime de Tatihou, 251 p., 20 Euros.

Parmi les objets dont s'entoure le bibliophile figurent les catalogues d'exposition. Dans cette catégorie, ceux du musée maritime de Tatihou constituent une pièce de choix. Certes la reliure n'est pas en cuir rehaussé de lettres d'or mais leur contenu vaut bien plus.

Une nouvelle fois Jean-François Détrée et son équipe nous livrent un ouvrage parfaitement construit. Il rend non seulement compte d'une exposition préparée avec brio par Martine Callias Bey et Elizabeth Ridel mais aussi contient une série d'articles associant symbolique et témoignage de l'architecture navale du Moyen Âge à l'époque moderne au travers des vitraux.

Le bijou enfermé dans cet écrin est sans nul doute le « Catalogue alphabétique des verrières » présentée par Martine Callias Bey. Une marge fournit le lieu, le sujet, l'auteur ou à défaut le siècle de réalisation. Une courte notice présente les caractères sacrés et artistiques de ce livre de verre offert à l'adoration de tous. **ERIC BARRE**

Etienne BERNET, Claude FORRER, *Navires construits à Saint-Valéry-en-Caux, armés à Islande de Paimpol, Tréguier, Binic et Saint-Brieuc de 1850 à 1900*, Association Fécamp Terre-Neuve, 2 vol., 239 p. – 49 p.

Bien qu'il ne s'agisse que d'un polycopié, il est juste de faire figurer, ce travail de bénédictin d'Etienne Bernet et Claude Forrer, deux mordus de la pêche à Terre-neuve.

En l'espèce, nos deux compères se sont livrés à un travail systématique composé principalement de quatre dossiers d'étude plus les annexes nécessaires : lexique, sources archivistiques, bibliographie.

Les quatre dossiers des fiches de recherches et de synthèse permettant d'obtenir des données sur chaque navire armés à Islande dans le cadre considéré avec les références y afférant. Il s'agit à n'en pas douter d'un point de départ d'un travail éditorial qu'il convient d'attendre avec impatience. **Eric BARRE**

Colloques et séminaires de recherches

LE NAVIRE

Pôle pluridisciplinaire

« **Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires** »

UNIVERSITE DE CAEN

2004-2005

Responsables : Christophe Boutin, Jean-Louis Lenhoff

*Jeudi 18 novembre 2004, 14 h 30-17 h 00, Université de Caen, salle SA
(Bâtiment des Sciences B)*

La construction navale : l'archéologie et l'architecture

Michel DAEFFLER, Ingénieur au CNRS (CRHQ), Philippe THOME, architecte naval, *Navires et embarcations de l'Âge du Bronze au XVII^e siècle : de la fouille à la reconstitution*

Jeudi 16 décembre 2004, 14 h 30-17 h 00, Université de Caen, salle SH 006 (MRSH)

Le travail et la vie à bord dans la marine marchande, XIX^e-XX^e siècle : témoignages

Jean-Louis LENHOF, Maître de conférences en histoire contemporaine (Université de Caen, CRHQ), *du témoignage à l'écriture : Herman Melville et la marine marchande américaine du premier XIX^e siècle*

François RENAULT, Officier-mécanicien de la marine marchande (r.), « *Bouchon gras* » chez Louis Dreyfus, *une expérience de la vapeur au diésel (1957-1986)*

Commandant Edouard LE SIMPLE, Capitaine au long cours (r.), *Commandant de super-pétroliers à la compagnie Shell, une expérience*

Jeudi 20 janvier 2005, 14 h 30-17 h 00, Université de Caen, salle SH 006 (MRSH)

Le navire, espace social : des galères au sous-marin nucléaire

André ZYSBERG, Professeur en histoire moderne (Université de Caen-CRHQ), *Comment pouvait-on ramer sur les galères du Roi-Soleil ? Conditions de vie et travail sur les galères de France (vers 1650-1720)*

Amiral Bernard LOUZEAU, *Comment peut-on vivre à bord d'un sous-marin ? Sous-marins et sous-mariniers des années 50 au début du XXI^e siècle*

Jeudi 10 mars 2005, Université du Havre

Navire, entrepreneurs et entreprises

Le programme sera communiqué ultérieurement

Jeudi 14 avril 2005, 14 h 30-17 h 00, Université de Caen, salle SH 006 (MRSH)

Les techniques de navigation

Yves LOIR, Officier de la marine marchande (r.), *L'art de naviguer à travers les âges : rétrospective des techniques de navigation*

Karine LE PETIT, ethnologue au CRÉCET, *L'accueil du navire au port de Caen*

Jeudi 12 mai 2005, Musée maritime de Tatihou

Le navire dans tous ses états : approche archéologique, linguistique, juridique et patrimoniale

Le programme sera communiqué ultérieurement

Contact : Elizabeth Ridel, Université de Caen, Esplanade de la Paix,
14 032 Caen Cedex, elisabeth.ridel@histoire.unicaen.fr

Nos membres publient

Van Hille (J.M.), « L'amiral Platon, victime d'un choix funeste », *Aventures et dossiers secrets de l'Histoire*, n° 54, septembre 2004.